

# CYKLOSERVIS

**3**  
2008  
Ročník XVI.  
Cena 12 Kč

WHEELER  
WORLDWIDE

„Každý má právo na kvalitní kolo“

WWW.WHEELER.CZ

„Každý má právo na kvalitní kolo“

WHEELER  
WORLDWIDE

## MEGAVALANCHE

O čem je masové enduro

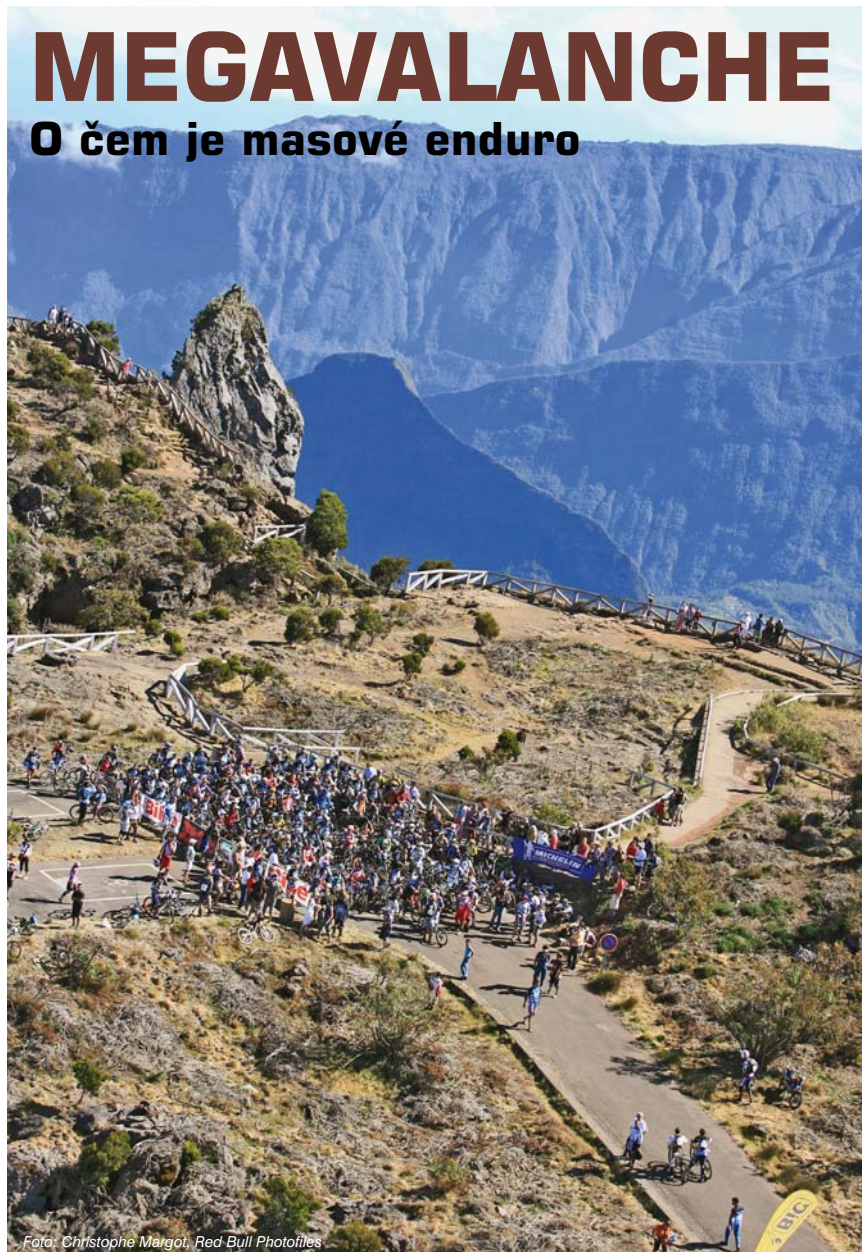


Foto: Christophe Margot, Red Bull Photofiles

**Nicolas Vouilloz, desetinásobný Mistr světa ve sjezdu, se po několika letech věnovaných automobilovým soutěžím vrátil do cyklistiky. Ačkoliv již nevyhrává světový pohár, exceluje v hromadných endurozávodech Megavalanche. Proto jsme právě jeho vyzpovídali, jak si vítězný stroj na dlouhý závod v těžkém terénu připravit.**

**A**ť si kdo chce co chce říká, ať si mamka slzy utírá, enduro patří do horské cyklistiky a není zrovna rozumné před ním ustrašeně zavírat oči.

Vzhledem k tomu, že se jedná o relativně mladou disciplínu a spousta lidí ji ve svém konzervatismu zatím přehlíží, není od věci se zmínit o výhodách, které při jízdě přináší vyšší zdvih, promyšlené zavěšení zadní stavby či inteligentní tlumič.

Ježdění na kolech s vyšším zdvihem se rozvinulo hlavně ve vysokohorských zemích, kde je odpružení nutností. Ačkoliv u nás se může zdát, že v českých terénech stačí pevné kolo či celoodpružené se zdvihem do 100 mm, vyšší zdvih okolo 140-160 mm přináší při dnešních moderních technologiích odpružení zcela netušené možnosti svižné jízdy do kopce s dostatkem zdvihu do technic-

kých sjezdů. Mýty o požíráni jezdcevo energie odpružením dnešní kola dávno uvrhla v zapomnění a tak již není třeba se trápit na pevnících.

### Francie - kolébka revoluce

Krásným příkladem masového rozvoje enduro stylu ježdění je série závodů Megavalanche, která se pořádá ve Francii a na ostrově Reunion. Závod sice vede převážně z kopce z nejvyšších nadmořských výšek až do údolí, ale i přesto zde sjezdová kola evidentně ztrácí. Velká část trati záměrně vede po rovině či chvillemi do kopce. Takže ideální kolo musí být odolné v nejtěžších sjezdech, zároveň lehké do výjezdů a přitom se nesmí krotit pod silovým záberem.

► Pokračování na str. 2



Thermolite

SENSOR

Čtěte na str. 16

### Skutečná Autorita



„Tajemství úspěchu - jsme na to dva.“

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

*Lukáš Bauer*

Lukáš Bauer - vítěz „Tour de Ski '08“

www.author.eu



Author kol

→ Dokončení ze str. 1

Megavalanche se zúčastňují tisíce jezdců, kteří startují hromadně, většinou na sněhu nebo ledu. Poslední klání na ostrově Réunion, jenž patří k Francii a leží nedaleko Madagaskaru, vyhrál desetinašobný mistr světa ve sjezdu Nicolas Vouilloz, jenž se podílí na vývoji kol značky LaPierre. „Božský Nico“ či ET mimozemšťan, to jsou jména, která si Nico za svou kariéru vysloužil. Když desetkrát vyhrál titul Mistra světa, přestalo jej závodění tolik motivovat a vrhnul se na automobilovou rally, kde vloni vyhrál třeba naši Barum Rally. S kolem však Nicolas stále koketuje a tak jej není problém zahlédnout právě na sérii Megavalanche.

Nám se podařilo získat exkluzivní rozhovor právě o kole, na němž poslední Megavalanche vyhrál.

Nicolasi, ačkoliv spousta tvých soupeřů jela na mnohem odolnějších kolech s vyšším zdvihem, tys jim ukázal, že 140mm zdvih nového modelu ZESTY je úplně dostačující. Jak jsi kolo postavil, aby přežilo celý závod?



# MEGAVALANCHE

## Nico Vouilloz radí – jak připravit kolo na enduro

Původně jsem si vybíral mezi modely Zesty a Spicy, přičemž ten druhý má již zdvih 160mm. Měl jsem velké dilema, protože doposud jsem na tyto enduro závody sedlal model X160 a Spicy by mi poskytlo větší pohodlí díky o dva centimetry hlubšímu zdvih. Jenže když si uvědomíme, že velká část trati vyžaduje i svižnost a dynamiku při jízdě vsedě po rovné cestě či dokonce ve výjezdech, sáhl jsem po lehčím Zesty.

Ověsem namísto původní vidlice Fox Float se 140mm jsem použil zdvih 160mm modelu Fox 36 Talas, takže jsem zvýšením předku získal podobnou geometrii jako u Spicy. Položenější úhel hlavy, střední délka rámu a nízký položený střed šlapání jsou základní kameny dobrých jízdních vlastností stroje pro enduro styl jízdy. K tomu je třeba použít funkční systém odpružení, jenž nereaguje na šlapání nechtěným propružováním, což

nový Lapierre zvládá na výbornou. Druhý čep je umístěn hodně nízkou před patkami, takže společně s dobře vypočítaným uložením dalších dvou čepů a ramene přepákování tlumiče dochází při tahu režu k tuhnutí zadní stavby.

**Každý systém odpružení je ale hlavně závislý na správném nastavení. Jak sis jej vyladil ty?**

Mám radši měkčí odpružení, nastavuju tlak v tlumiči tak, aby prvotní zanoření (sag) dosahovalo 20 až 22mm. Systém ProPedal na tlumiči RP23 nechávám v otevřené pozici 3. Hodně přivírám odskok, protože se tlumič díky velké závodní hodnotě zahřeje, tak aby se pak vlivem tepla nevracel příliš rychle.

**Co se týče vidlice, nevidíš ti její o půl kila větší hmotnost oproti modelu Floatu?**

Je pravda, že stočtyřicetkový float by byl přínosem na poli hmotnosti a také

má o něco jernější chod. Ale dal jsem přednost položenějšímu hlavovému úhlu, takže jsem sáhl po vyšším zdvih.

Ideální by byla pružinová vidlice, protože neustálým třením při pružení se vzduch ve vidlici zahřeje a tím se funkce zhoršuje.

Tomu se dá předejít – pokud tedy nezávodíme – kompletním vypuštěním ohřátého vzduchu a nahuštěním čerstvým. Před závodem však vidlici nahuštím na vyšší tlak, aby se mi později vlivem tepla nepropadala.

**Důležitý jistě bude výběr pneumatik. Na megavalanche používáš sjezdové gumy, ty tě však musí dýk vyšší hmotností omezovat v akceleraci, ne?**

Na takovém závodě je nejdůležitější přijet do cíle bez defektu. Receptem tedy budou odolné pláště, kdy zadní by měl být vyroben z tvrdší směsi s rychlejším vzorkem, aby dobře jel a vepředu plášt



z měkčí směsi gumy. Je ale nutné, aby hmotnost pláště nepřesáhla 900 gramů, takže jsem si vybral bezdušové Micheliny DH 15 dozadu a DH 16 v rozměru 2,2" dopředu. Do pláštů dávám asi 70 gramů samotmelčí směsi, která za jízdy zacelí menší defekty. Při své tělesné hmotnosti 68kg hustím pláště na 1,6 až 1,8 atmosféry vepředu a 1,8 až 2,0 vzadu.

**Do občasných výjezdů je třeba také šlapat, takže přesmykač přijde ke slovu. Jak doporučuješ převodníky a kasetu?**

Většinou stačí dvoupřevodník, ideálně je 24 či 26 zubů máleho a 32, 36 nebo 40 zubů většího převodníku podle síly jezce a náročnosti terénu. Já osobně vozím kombinaci 24/40 s napínákem E13, jenž udrží řetěz na svém místě i v nejtěžším terénu. K tomu používám pastorky 11–34 zubů, aby rozpětí převodu bylo co největší.

**Při časté změně sklonu je nutné si občas zvýšit sedlo. Vyplatí se teleskopická sedlovka?**

Já používám relativně dost drahou sedlovku Maverick s ovládací páčkou na řídítkách, je to super rychlý způsob změny výšky sedla. Její zdvih je 50mm, takže při šlapání vsedě do kopce se jezdec dostane pouhým stiskem páčky skoro na ideální posed a ve sjezdu pak zasunuté sedlo nepřekáží. Ačkoliv kolo ztěžkuje o dobrých 350 gramů, tento komponent je velmi důležitý. Pro nezávodní použití však stačí, aby bylo možné sedlovku před sjezdem zasunout nízkou

a pro výjezd ji zase vysunout. Truchlit ale nemusí ani majitelé kol s přerušovanou sedlovou trubkou, neboť je možné pořídit teleskopickou sedlovku ze dvou kusů s rychloupínákem.

**Velmi důležitým komponentem, jenž dostane hodně zabrat, jsou brzdy. Jak předcházíš přehřívání v tak těžkých podmínkách?**

Otestoval jsem brzdy Formula One, které se projevíly vynikajícím výkonem, dokonce stačilo na Réunion použít pouze kotouče průměru 160mm, v Alpách ale sahám spíše po 180mm. Důvodem však není zvýšený výkon, ale právě o něco menší přehřívání.

**Jaké ráčky použít?**

U kol je rozumnější v tak náročném terénu sáhnout po středně těžkém páru okolo 2kg, neboť lehké XC ráčky by nemusely vydržet některé rázy v kamenitějším terénu a navíc širší ráfek lépe usadí i sjezdovou pneumatiku.

**Asi nejvíce možností ladění ideálního posedu je na postu představce a řídítek.**

Představec jsem si vybral u značky Thomson, model DH o délce 50mm. To je tak akorát kompromis mezi sjezdovou superovladatelností a dobrým vedením kola ve výjezdu. Na skvělé manévrovatelnosti se podílí vlašťovky Easton šíře 710mm, neboť vvinou velkou páku a tím je zatáčení snazší.

Sedlo mám nejradši od WTB, ale v tomto případě jde o vyočlené individuální pociť.

Co se týče řazení, já jezdím XTR, takže nemám prakticky žádný problém, ale osobně si myslím, že lidé, co si staví kolo, by měli místo na přehazovačku koukat na kvalitu rámu, odpružení, pláště a kol.

**Dobrá, ale celé kolo muselo nakonec se sjezdovými plášti a teleskopickou sedlovkou vážit docela dost, ne?**

Pustil jsem se do několika odlehčovacích kúr, které mohou vypadat zbytečné, ale dohromady ušetří pár set gramů. Například jsem vyměnil gripy za Ritchey WCS, které hned ušetří 70g, odlehčím napínáku E13 jsem získal 50g, použítím šroubku z titánu a hliníku dalších zhruba 50g, 160mm kotouč také ušetří 50g, takže nakonec jsem se s celým kolem dostal na zajímavou hmotnost 13,0kg!

**To není zas tak špatné na kolo se sjezdovými plášti, teleskopickou sedlovkou a 140mm zdvihem.**

Na třináctikilovém kole se pak jede hodně dobře, určité to není žádný freeride a ačkoliv ve sjezdu je k dispozici velmi příjemný zdvih 140mm, dá se díky slušné poladěnému odpružení velmi svižně léhat i do kopce. A přesně to je styl, jakým vidím, že se bude horské kolo nadále ubírat. Vysoké zdvihy na lehkých a odolných kolech do každého terénu mají rozhodně zájmovou budoucnost.

**Díky za rady a podněty.**  
Dušan Mihalečko  
Foto: Christophe Margot, Frédéric Machabert



Osazení komponenty Shimano Alivio a Acera je logické, na kolo pro drsné nasazení je škoda montovat XT, když reálně hrozí možnost poškození přehazovačky při pádu. Příjemným zjištěním je přítomnost hydraulických kotoučků Tektro Auriga, jejichž výkon hodnotíme jako velmi slušný, ačkoliv v průběhu testu postrádaly při aktivaci jedním prstem dostatečnou jedovatost.

Pláště Kenda Kinetics jsou obuty na širokých ráfcích Mach 1 Mad, určených pro freeride. Velmi vítaným prvkem je také napínák s vodítkem zabraňujícím spadnutí řetězu. Vlastivky Truvativ spolu s krátkým představcem se podíli na dobré ovladatelnosti kola, masivní polstrované sedlo pak umožňuje provádět triky s puštěnými řídítky.

### V lese

Raptor Pro se na rozdíl od svých levnějších bratříčků moc nehodí na městské poježdění, neboť velká vidlice s hlubokým zdvihem není vyočeně nakloněná výškokům na zidky a podobné překážky, ale v lese se rozhodně předvede slušným dojmem. **Exkluzivní je jeho ochota nechat se zvednout na zadní kolo, což se hodně hodí při seskoku z vyšších terénních zlomů a dropů. Ve vzduchu je Raptor jako doma, vidlice s tvrdšími pružinami si dobře poradí i s vysokými seskoky. Rám je našťásti dost nízký, takže u případného tvrdého dopadu je prostor pro ztlumení rázu propružením nohama.**

V trialových pasážích, klikatých sjezdech se kolo dobře vede, pokud je to z kopce. V hodné prudkých sjezdech se dobře projevuje zvednutá geometrie s vysokým předkem, takže i do takového terénu Raptora Pro schválnějeme. V úzkých prostorech, kde je třeba balancovat a přibrzďovat na předním kole, lehce schází jedovatost brzd, která by umožnila zvednutí zadního kola do vzduchu. Ale točivost kola je na slušné úrovni.

Kinetics podrží na suchém povrchu i v měkké hlině, mokro po roztátém sněhu na kluzkém listu jim ale tolik nevonělo. Na takový povrch by byl potřeba trochu ostřejší dezén. Na hliněných dírcích však hrubé kostky vzorku drží dobře.

Na kole jsme si zkusili vyměnit vidlici za model s nižším zdvihem, jako mají levnější



### Rám

Nezaměnitelný design rámu má na svědomí mohutné rozšíření spodní trubky u hlavové, které vytvaroval horký olej (tzv. hydroforming). Spoj s horní trubkou pak vytváří mohutný blok, jenž by měl odolat velkému zatížení, jakého se jistě kolu dostane. Dalším zesílením rámu je malá navářka u sedlové a horní rámové trubky, takže i při případných nepovedených doskokoch s tvrdým usednutím na sedlo by měl rám vydržet.

Zadní stavba má obdélníkové trubky a celkem tradiční, zato dostatečně pevné 3D patky. Příjemným zjištěním je fakt, že rám má úchyty i na V-brzdy, což někteří jezdci dodnes i u freeridových kol vítají.

### Osazení

Nejvyšší verze Pro je osazena masivní vidlicí Suntour Duro 20 s patnácti čísly zdvihu. 35 mm silné duralové nohy ukrývají tvrdší pružiny tlumené olejovou patronou a nechybí ani možnost nastavení jak předpětí, tak i odsoků. Testovaný vzorek však trpěl přetlumenou vidlicí, takže bylo nejprve nutné upravit její chod.

verze. Předek se ihned o 3 cm snížil a tak se zlepšila ovladatelnost ve městě i na dírcích. **Kolo jde krásně do manuálu a vydrží tam bez větší přemlouvání, vysoký výškok je celkem hračka, nad rámem je dost místa pro různé triky a celkově je kolo univerzálnější.** Podle toho je tedy také třeba vybrat, který model si pořídit, zda „lesotraktor“ Raptor Pro se 150 mm zdvihem, nebo zda se spokojíme s nižším zdvihem 120 mm, ale také díky cenové úspoře oželíme hydraulické brzdy a další komponenty.

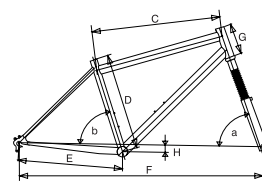
Raptor je jinak celkově povedený, dobře fungující rám, jenž by měl bez problémů stačit i vyježděnějším freeriderům s omezeným finančním rozpočtem.

**+** slušná ovladatelnost, cena, odolnost

**-** přetlumená vidlice

### Technická specifikace:

**Rám:** Al6061 T6, 15"  
**Vidlice:** SR Suntour Duro 20, 150mm  
**Přehazovačka:** Shimano Acera  
**Řazení:** Shimano Alivio  
**Napínák:** Boxguide  
**Kazeta:** Shimano HG 30/8  
**Kličky:** Truvativ Ruktion  
**Brzdy:** Tektro Auriga  
**Náby:** Novatec  
**Ráfky:** Mach 1 Mad  
**Pláště:** Kenda Kinetics 2,35  
**Představec:** Truvativ Hussefelt  
**Vlastivky:** Truvativ Hussefelt  
**Sedlovka:** Truvativ  
**Sedlo:** Velo Freeride  
**Hmotnost:** 15,5 kg  
**Cena:** 19 990 Kč



Velikost	15"
a Úhel hlavy	71°
b Úhel sedlové trubky	73°
C Horní rámová trubka	548 mm
D Délka sedlové trubky	381 mm
E Délka zadní stavby	430 mm
F Rozvor	1060 mm
G Hlavová trubka	140 mm

# 150 MM, KTERÉ VÁS DOSTANOU

EGG SHAPE

HFS 66

PROLITE 66

→ Přesně tak, 150 mm odpružení zadní stavby a 160 mm odpružení přední přestavitelné vidlice – to je nová řada Meridy na sezónu 2008 – ONE-FIVE-0. Nejedná se však o freeridový speciál. S Meridou ONE-FIVE-0 bez problému zdoláte i ty největší kopce. Bude Vás to sice stát o něco více námahy, ale vynaložené úsilí se Vám pak vrátí v každém sjezdu.

→ S Meridou ONE-FIVE-0 budete mít i v tom nejnáročnějším sjezdu pocit, že doslova letíte. S úsměvem zvládnete úseky, kde by Vám obyčejně hrůzou vstávaly vlasy na hlavě a ve strachu byste křečovitě tiskli brzdy.

**1 rok ZDARMA** (akce platí pouze v ČR)

CSOB Pojišťovna

## Pojištění kola proti odcizení\*

Poznámka\*: Produkt je právně realizován veřejným příslibem společnosti MERIDA CZECH, s.r.o., jejímž zakazníkem a souvisejícím pojištěním finančních ztrát společnosti MERIDA CZECH, s.r.o., u CSOB Pojišťovny, a.s., dnešního holdingu CSOB.

[www.merida-bike.cz/pojisteni](http://www.merida-bike.cz/pojisteni)

ONE-FIVE-0

[www.merida-bike.cz](http://www.merida-bike.cz) | [www.merida.sk](http://www.merida.sk)

# Specialized S-Works Road

Nejlepší silniční tretry značky Specialized, model S-Works Road v provedení pro rok 2008, jsme podrobili více než půlročnímu testování. Během něj tyto tretry absolvovaly několik tisíc tréninkových i závodních kilometrů.

Základem silničního modelu S-Works je karbonová podešev s velice dobrou podélnou tuhostí danou profilovaným zvýšeným průřezem. Vpředu i vzadu je podešev vybavena plastovými podkovkami zlepšujícími stabilitu a především

neprovádí stisknutím samostatného souběžného tlačítka, ale povytážením otočného kolečka. Pevný jazyk s dostatečným polstrovaním zajišťuje velice dobré rozložení stahovací síly, takže jakékoliv obavy z tlaku silonové struny na nárt jsou zbytečné. Oproti původnímu, tedy staršímu modelu však u obou bot dochází k utahování struny při otáčení kolečka směrem doprava. Utahování otáčením dopředu na obou botách, jak to bylo dříve, se nám zdálo z hlediska ovladatelnosti přirozenější. Povolovací mechanismu je však u nového provedení jednoznačně lepší. Lehkou nevýhodou otočného kolečka je oproti klasickým polohovacím přezkám nemožnost povolení třeba jen o jednu dvě západky, což by jezdec někdy i během jízdy uvítal. V případě kolečka BOA se mechanismus po jeho odjištění povolí úplně a strunu je nutné kolečkem opět kompletně namotat.

Celkově jsou silniční tretry Specialized S-Works Road velice zdařilé, i přes použití syntetických ma-



chránícími povrch karbonu při případné chůzi. Dvojice ventilačních mřížek umístěných před a za kufrem je sice zajímavá, ale po praktické stránce je jejich přínos minimální.

Svrchní díl je tvořen syntetickou kůží, kombinovanou s větracími otvory překrytými efektní tenkostěnnou stříbrnou mřížkou. Tentýž materiál je použit i na horní straně jazyka. Celkový tvar treter je spíš užší, okolo nártu jsou však bočnice vytaženy relativně vysoko. Špička poskytuje dostatek prostoru pro pohyb prstů, stažení okolo nártu i usazení v oblasti paty je však vynikající. Ve srovnání s modelem 2007 bylo odstraněno vnější plastové vyztužení paty, které je nově decentněji zasazeno pod svrchní materiál. Kromě nahrazení klasické pevné síťoviny již zmiňovanou kovovou sítkou bylo lehce přepracováno také stahování. To je sice i nadále tvořeno kombinací jednoho pásku se suchým zipem a kolečkem se silonovou strunou, u modelu '08 je ale použito inovované kolečko BOA. To je díky svým menším rozměrům daleko decentnější a povolovací mechanismu se již

teriiálů umožní výborné tvarové přizpůsobení konkrétní noze. A na komfortu má nemalou zásluhu i vhodně anatomicky tvarovaná vložka Body Geometry. Optimální je i výška a tvarové řešení paty. Odvětrání se ukázalo jako zcela dostačující i v letních horkách, přestože na špičce výraznější ventilací partie chybí. Ani designové stránce není co vytknout. Velice působivé jsou také další nabízené kombinace, jako například bílo-oranžová.

Hmotnost páru v testované velikosti 47 bylo 590 gramů. Maloobchodní cena nejlepších silničních treter Specialized je 7290 korun.

(kad)

- + usazení na noze, tvar paty, tuhost podešev, design
- nemožnost mírného povolení utahovacího mechanismu



## Bez inmoldu ani ránu

Obléci se, nasadit helmu, zacvaknout pedály a vyrazit do terénu – rutina, kterou známe všichni. Ovšem kolik dnů a měsíci práce stálo takové funkční prádlo, helmu, pedály, vidlice, přehazovačku atd. vymyslet a vyrobit, to si už většinou neuvědomujeme. A přitom právě lidem, kteří věnovali svůj čas a peníze vývoji těchto zdánlivě běžných komponentů, bychom měli vzdát hold po každé zdárné vyjízdce na našem oblíbeném kole.

V tomto článku bychom se chtěli věnovat zcela běžné součásti vybavení, které by mělo být bezpodmínečně přítomno na každé vyjízdce – cyklistické přilbě. Kým, škopek, belik, helma, at už přilbě říkáme jakkoliv, rozhodně ji nemůžeme upřít, že chrání to nejcennější, co na těle máme a bez čeho by bylo jinak funkční tělo bezcenné – mozek. Proto se pojďme podrobně podívat na vlastnosti skořepiny, která výrazně zvyšuje bezpečnost dnešní přilby a dělá z ní nepostradatelný a prakticky samozřejmý doplněk každého cyklisty.

**Skořepina**  
V polovině 80. let se objevily první polystyrenové modely cyklistických přilb z materiálu EPS (Expanded Polystyrene), které tvarově připomínaly havičku hříbku. Zpočátku nebyl povrch polystyrenu ničím krytý, takže při pádu se většinou přilba rozletěla na kousky a ztlumila pouze prvotní náraz. Proto se polystyren začal polahovat buď látkou, anebo zanedlouho i plastovou skořepinou, což navíc zabraňovalo snadnému vnějšímu poškození.  
Tepově v devadesátých letech přišla značka Giro s novinkou – vstřikováním polystyrenové hmoty do plastové

skořepiny. To byl klíčový moment v historii vývoje bikové přilby. Díky spojení lehkého plastového povrchu s rázy absorbujícím polystyrenem vysoké hustoty se podařilo vyrobit lehčí, pevnější a bezpečnější přilbu, než bylo do té doby myslitelné. Díky spojení s plastovou skořepinou se také podařilo vyřešit kompaktnost přilby po nárazu i v případě, že by se zevnitř rozlomila.

**Ochranná funkce přilby**  
Vnitřní vrstvený polystyren není tvarován jen tak ledabyle, ale panely mezi průduchy a vnitřními tunely mají smysl i pro absorpci nárazu. Jednak s plastem spojený polystyren zabírá pružnou vnější část přilby, ale také má za úkol se bortit zevnitř pod pohybem hlavy a tudíž vzdáleně připomíná funkci airbagu v autě.  
Při nárazu se totiž hlava setrvačností pohybuje kupředu, a pokud by ji helma natvrdo zastavila, mozek by narazil do lebky, což může vést k otřesu způsobit až životu nebezpečné vnitřní krvácení. Schopnost stlačení polystyrenu tak umožní částečný pohyb hlavy kupředu a zjemnění rázu. Není asi třeba dodávat, že pokud se po nárazu polystyren v některém místě zborstí, nebude již příště schopen další náraz absorbovat a tudíž je nutné pro vlastní bezpečí přilbu zlikvidovat. Naštěstí některé firmy poskytují po předložení zničené helmy možnost nákupu nové s výraznou slevou.

**Průduchy**  
Ačkoliv hlavním úkolem průduchů je vpustit dovnitř vzduch, zároveň je u vyspělých přilb jejich pozice, úhel a tvar vypočítán tak, aby umožnily maximální ochranu a umožnily kontrolované borcení polystyrenu při absorpci nárazu. Při pohledu dovnitř je vidět, že některé panely jsou silnější a jiné slabší. Tím se právě definují body, kde může dojít ke kontrolovanému zborcení struktury. Některé dražší přilby mají uvnitř polystyrenu kompozitovou sítku, která i po rozlomení přilby drží celý její tvar pohromadě a tím zabraňuje jejímu rozpadnutí i při několika po sobě jdoucích rázech.  
Takže až si půjdete pro novou přilbu, určitě si zjistěte, jak dalece se zvolená značka věnuje výzkumu bezpečnosti a zda je tvar zdařilý nejen designově, ale i po stránce pevnosti. Přece jen jde o vaši hlavu.

(mig)



Matto Lady Sport  
Woman Model  
Cross Bikes



Apache Bicycles  
Woman Model — Cross Bike

**MATTO LADY SPORT**  
WOMAN MODEL — CROSS BIKES  
**Kč 12.990,-**  
[www.apache-bike.cz](http://www.apache-bike.cz)

Rám Alloy 6061  
Vidlice SR NEX 4510-HLO  
Převodník Shimano FC M 311  
Středová osa Shimano BB UN 26  
Řazení Shimano Alivio  
Měníč Shimano Deore  
Přesmyk Shimano FD M 311  
Kazeta Shimano HG 40 11-32/8  
Řetěz Shimano HG-40  
Brzdy Avid Single Digit 3

Přední náboj Shimano HB RM 40  
Zadní náboj Shimano FH RM 30  
Ráfky Remerx Elegant  
Pneu WTB All Terrainasaurus  
Pedály VP-197  
Řídítka Tranz-X Alloy JD Flat  
Představec Tranz-X Alloy JD 363 Adj.  
Sedlovka Tranz-X Alloy JD 495  
Sedlo WTB Speed She Sport  
Velikost 18", 20"

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

# Leader Fox

## Rover



půltvor mezi nimi, pro hadičku zadní kotoučové brzdy nebo bowden v kuse.

Rover je osazen odpruženou vidlicí RST Gila Tnl se zdvihem 100mm. Gila dostala proti loňsku nové patky a ovládací kolečko lockoutu. Její chod je sice plynulý z kraje zdvihu a vidlice dokáže rozbitý terén ztlumit, ovšem její zpětný odskok je trochu rychlejší, takže někdy lehce kope. Vidlici se díky progresivnímu kroku nepodařilo dostat na dno



**K**olo vzhledově dražší, designově povedené a cenově velmi přijatelné, to je model Rover ze středních pater nabídky značky Leader Fox.

Rover staví na duralovém rámu ze slitiny řady 7005 s využitím hydroformingu. Ten postihl hlavně přední část hlavního rámového trojúhelníku, kdy horní i spodní trubka přecházejí z vejčitého a kruhového profilu do tvarovaných výtuh. Profily se podepsala i na zadní stavbě, která má spodní ramena čtvercového průřezu, kdežto sedlové vzpěry mají průřez kruhový. Spodní ramena nesou také hranatý spojovací můstek, kdežto sedlové vzpěry přecházejí v mohutný monostay. Kdo by tedy chtěl sáhnout po klasickém zadním blatníku, má smůlu. Zajímavé jsou univerzální opěrky bowdenů na horní trubce, které mají tři otvory pro klasické bowdeny a čtvrtý

zdvih, takže v těžším terénu nemá své limity. Slabší bude tedy jen v kopírování malých nerovností. Lockout funguje i za jízdy a vidlice se zamkne v roztaženém stavu, aniž by ponechala rezervu pro nečekaný náraz. Solidní je její celková torzní tuhost, takže ani při záběru ze sedla se nekroučí.

Toto sedmnáctitisové kolo vzhledově posouvají do vyšších cenových pater hlavní výplety. **Párově zapletená kola**

**EXE Race mají vysoký ráfek a ploché dráty. Ovšem dráty jsou zapleteny v nábojích Shimano, které mají v přírubách vyšší protažený otvor, aby jim prošly ploché dráty. Celek vypadá velmi efektně a díky profilu ráfku byla během testování vidět i vysoká pevnost.** Dva bílé dráty navíc navozují dojem dražší značky. Kola se tedy jednoznačně povedla, což platí i pro pláště Schwalbe Smart Sam, které jsou svým vzorkem sice vhodnější do suchšího tvrdého terénu, ovšem jejich nízký valivý odpor a hlavně tlumící schopnosti hodně přispěly ke zvýšení komfortu jinak tuhého rámu.



**vedením stopy, které odpustí hodně chyb i začátečníkům a v těžším terénu nebo ve sjezdech nabídnou jezdcí jistotu a bezpečný průjezd.**

Nelze říci, že by se kolu nechtělo do zatáček, to v žádném případě. Díky širokým vřetovkám jde dobře ovládat, ovšem není to zkrátka bitá štika, která by se kdekoli hladce protáhla. Je třeba její v ostrých zatáčkách trochu více naklonit a zabrat, aby bylo dravější. Není to stroj s postavenou vidlicí, kde stačí jen

brnknout o řídítka a kolo točí dříve, než my sami chceme. Vše je o klidnějším a vyváženém chování.

Tuhý rám nabízí velmi dobrou reakci na záběr do pedálů, takže kolo stabilně zrychluje. Akcelerace je na průměrné úrovni, stejně jako schopnost rámu tlumit rázy. K tomu výrazně přispívají sedlo a pláště.

Ve výjezdu je natažený posed výhodou při jízdě ze sedla, kdy je jezdec poměrně vpředu. Na druhou stranu do prudkých kopců při záběru vsedě má kolo lehkou tendenci stavět se na zadní. Ve sjezdech pak je klidně a umožní sjet jak hodné prudké úseky, tak jet díky stabilnímu vedení rychle a klidně dlouhé táhlé pasáže.

### Klidný jezdec

Rover ocení jezdec hledající kolo s klidnější geometrií a vyváženým osazením. Získá u něj tuhý rám a dobré vedení, které jej dokáže podržet i v náročnějším terénu.

## 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

### Nasednout a jet

Posed je u roveru i přes vřetovky poměrně natažený, což je jednak způsobeno sedlem s dlouhými ližinami a jednak celkovou geometrií. Jezdec sedí i přes střední nastavení sedla více vzadu a ruce má nataženy dost před sebe. **Celkově je kolo delší jak posedem, tak celkovou geometrií. To se projeví spolehlivým**

Autorizované zastoupení + Servis Center  
**BOTTICO Group s.r.o.**  
Wolkerova 1273  
765 02 OTROKOVICE  
Tel.: 57 711 92 71-73; Fax: 57 711 92 74  
e-mail: bottico@bottico.cz  
[www.bottico.cz](http://www.bottico.cz)

+	stabilita, výplety, tuhost, komponenty Deore LX	-	odskok vidlice
<b>Technická specifikace:</b>			
Rám: Alu 7005 Hydroforming			
Vidlice: RST Gila Tnl 100mm			
Kliky: Shimano - Octalink			
Brzdy: Shimano BR-M465			
Řazení: Shimano Deore LX			
Přehazovačka: Shimano Deore LX			
Přesmykač: Shimano Deore LX			
Náboje: Shimano HB-M495			
Ráfky: EXE Race			
Pláště: Schwalbe Smart Sam 2,1"			
Sedlo: Velo			
Sedlovka: Truvativ XR			
Řídítka: Truvativ XC			
Představec: Truvativ XR			
Hmotnost: 14,3kg			
Cena: 16 950 Kč			
		a Úhel hlavy	70°
		b Úhel sedlové trubky	73°
		c Horní rámová trubka	575mm
		d Horní trubka vodorovně	590mm
		e Délka sedlové trubky	510mm
		f Délka zadní stavby	425mm
		f Rozvor	1085mm
g Hlavová trubka	128mm		

# 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, 241 741 961  
e-mail: info@sterba-kola.cz  
splátky: **800 159 235**  
602 383 232  
776 221 057

Německá značka Hercules u nás prožívá obnovenou premiéru, kola tohoto výrobce se po mnoha letech vrací na český trh. Synonymem značky Hercules je samozřejmě i nadále především kvalitní cestovní kolo, v nabídce je ovšem i celá řada sportovních či závodně orientovaných modelů, ať už horských či silničních. Logo Hercules tak naleznete i na špičkových karbonových rámech či na celoodpruženém maratonském stroji.

Co je však pro značku zcela typické, to je decentnost a čistota designů. Jednoduchá grafika se stylisticky vydařeným logem se u většiny modelů snoubí s černou, šedou či bílou základní barvou rámu. Jiné odstíny, vyjma dětských, dámských a několika krosových kol, v nabídce této značky nehledejte. Kola Hercules mají svou vlastní tvář a nesnaží se neustále reagovat na designové módní výstřelky trhu. Hercules je zkrátka tradiční, a to jak designy, tak kvalitou. Pojďme si tedy alespoň stručně prohlédnout nabídku značky Hercules pro letošní sezonu.

Tradiční design v tradiční kvalitě

# HERCULES 2008



Yuma Carbon

**Yuma v duchu XC**

Crosscountryové sportovní a závodní biky zastupuje série Yuma, čítající čtyři hardtaily a tři celoodpružené modely. Špičkou je zde model Yuma Carbon, jenž charakterizuje velice lehký karbonový rám s typickou „soudkovitou“ hlavovou trubicí. Osazení vidlicí Fox, řadicími komponenty Sram X.0 a brzdami Avid Juicy je zárukou spolehlivosti a dokonalé funkce.

Další tři hardtaily série Yuma spolehají na duralový rám ze slitiny 7005, jenž se vyznačuje biaxiální profilací spodní trubky a maximálně odlehčenými zadními patkami.

Trojice celoodpružených XC biků Yuma FS je postavena na duralovém rámu s jednočepovým uložením zadní kvyň vidlice.

**Na silnici**

Silniční topmodel nese hrdý název Sensatione a jeho celokarbonový rám váží pouhých 940 gramů. Stejně jako v případě MTB topmodelu i zde je dominantním znakem rámu „soudkovitá“ hlavová trubka a absolutní tvarová čistota. Jakékoliv pouze designové křivky byste na rámu hledali marně, vše je podřízeno výkonu a nízké hmotnosti. Ovladatelnosti nahrává i geometrie s krátkým rozvorem a maximálně zkrácenou zadní stavbou. Kvalitám rámu odpovídá i sada Shimano Ultegra SL.

Sram X.0 a dalšími vysoce kvalitními komponenty. Chcete-li opravdu luxusní cestovní kolo, Cross Carbon vás rozhodně nezklame.

Následující modely Icona, Spyder nebo Cheetaah jsou postaveny na duralovém rámu s nepřehlédnutelnou hydroformní profilací spodní trubky. Rámy jsou svou geometrií s kratším předním trojúhelníkem a výrazným slopingem upůsobeny pro maximální jízdní pohodlí.

Stále populárnější kola kategorie fitness také tvoří důležitou část nabídky značky Hercules. Model Streetfit Light se zeslabovaným duralovým rámem a sadou Shimano Sora váží pouhých 9,9 kilogramu. Typ Streetfit Alfine, jak již název napovídá, je osazen komponenty Shimano Alfine, které se vyznačují maximálně jednoduchou obsluhou a nízkými nároky na údržbu.

Nabídka značky Hercules zahrnuje také celou řadu trekkingových kol, z nichž nejvyšší model Exell Carbon je opět postaven na karbonovém rámu, totéž, jakým je vybaven Cross



Yuma FS Comp



Cross Carbon



Streetfit Light



Emozione Pro

Další dvojice silničních modelů nazvaná Emozione již sází na duralový rám ze slitiny 6061, který je výrazný díky slopingu a především kvůli napojení sedlových vzpěr zadní stavby výrazně pod osu horní ramové trubky. I zde tedy hrála prim tuhost. Typ Emozione Pro spolehá na sadu Ultegra, varianta Comp je osazena stopětkou.

**Cross, fitness a cestovní kola**

Krosovým kolům Hercules vládne typ Cross Carbon. Decentně pojatý karbonový rám s nevšedně tvarovanou zadní stavbou je osazený řazením

Carbon.

Mezi vyložené tradiční patří u značky Hercules také dámská a městská cestovní kola. Zajímavostí je model Cargo, jehož dvojice praktických úložných prostorů má celkovou nosnost 45 kilogramů. A nechybí ani skládací kola, včetně nejllehčího, pouhých 8,8kg vážícího modelu Speed Versa 9.

Hercules je zkrátka silný šíří svojí nabídky, dokáže totiž uspokojit jak závodníka či vyznavače sportovní jízdy, tak i člověka, jenž chce kolo využívat pouze jako městský dopravní prostředek.

(kad)

## Padne jako ušitá.



**MX235C**  
závodní MTB / kožený svršek / karbonová mezípoděš / 3.999 Kč



**MX165**  
sportovní MTB / kožený svršek / Vibram® podešev / 2.399 Kč



**MX90**  
turistické MTB / kožený svršek / síťovina / 1.699 Kč



**I/O SDL**  
syntetická kůže TeKtile™ / Vibram® podešev / 1.999 Kč



**I/O 3**  
dámské MTB, spinning / kožený svršek / Vibram® podešev / 1.999 Kč



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



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

# NÁVLEKY TŘIKRÁT JINAK

Návleky na tretry nejsou jen pomocníkem pro zimní období nebo deštivé dny. Někdo vozí od podzimu do jara to nejteplejší provedení, aby mu nezmrzly prsty u nohou a v létě se neobejde bez tenkého lycrového provedení. Ti méně zimomřiví sáhnou po návlecích, jen pokud je opravdu nevlídné počasí a tretry by byly během chvíle naprosto promáčené. Estéti pak vozí slabé návleky s logy výrobce, aby jim hrubý povrch treter nahradil tento aerodynamičtější převlek.

**M**ateriál návleků, jeho tloušťka, případně zateplení určuje vhodnost použití podle ročních období, ovšem stejně jako u rukavic jde hlavně o subjektivní pocit vnímání chladu, který má každý z nás nastavený někde jinde. Rozdílné provedení návleků vyžaduje i použití podle kombinace s bikovými nebo silničními tretrami a pedály, protože běhat

kteří dělí zapínání, materiál a možnosti využití, především pak v závislosti na teplotě.

## Pell's

Návleky s přívlastkem „neopren zimní“ v názvu už podle jména dávají tušit, komu jsou určeny. Jejich základem je tři milimetry silný neopren. Ten je ovšem na vnitřní straně potažen jemným zateplením, které tvoří mikrovlákna. Kombinace vodě odolného neoprenu, a zateplení tak z tohoto kousku udělala bojovníka do velké zimy a hodně mizerného počasí. Hlavní část návleku je sešita ze dvou dílů, přičemž chybí klasický šev středem přes nárt, ale díly jsou spojeny přes ohyb nohy, směrem od kotníku ke kotníku. Špička má výrazně potažením silnějším materiálem, který na povrchu připomíná filc. Na sněhu se tak aspoň tolik nekoučle, ovšem v blátě je schopna na sebe nalépit hodně nečistot.

Obšití otvoru pro patu a podrážku kolem kufru je důkladné, navíc v místě paty je návlek poměrně vysoko, takže tam poškození při chůzi vůbec nehrozí. Ve středové části podrážky je pružný pásek, který u bikových treter sedí pro kufr a podrážku kolem je otevřený, opět lehce přesahuje přední část přes podrážku a hřeby, takže při chůzi se oproti běžným nevyhne. Zapínání je vyřešeno suchým zipem, takže sice nehrozí poškození klasického zipu či jeho zamrznutí, ovšem z hlediska přesného a rychlého zapnutí je to trochu obtížnější. Navíc pokud někde oba díly nazveme nedoplníme přesně, může nám tudíž dovnitř zafoukávat. Výhodou je vrchní reflexní pásek na suchý zip, který brání rozepnutí.



## Northwave Vortech

Třetím soupeřem jsou návleky Northwave, které patří spíše do podzimního nebo jarního období či suché zimy. Jejich provedení kombinuje dva druhy materiálů. Přední část tvoří větru a vodě odolná tkanina, která je klasicky sešita na hřbetě chodidla a překryta páskem. Na vnitřní straně této tkaniny je zateplení, stejné jako u návleků Pell's. Ovšem celková tloušťka materiálu je jeden a půl milimetru, takže žádný extrém do silných mrazů. Zadní část návleku je tvořena klasickým neoprenem bez vnitřního zateplení. Zatímco tedy tkanina kryje hlavně tretru, neopren má na starosti teplotu od kotníku výše.

Zapínání klasickým zipem až skoro k podrážce bylo bezproblémové. Zip se i přes absenci pásku díky dobrému stříhu nerozjížděl a spodní zakončení u podrážky se ukázalo jako velmi odolné i při nechtěném oslápání. Reflexní prvky tentokrát nejsou přímo na patní části, ale na bocích přes kotníky, takže ze zadu jsou tak dobře vidět. Na druhou stranu jsou řídicím více na očích při předjíždění.

Podrážka má standardní otvory, pata je dostatečně obnažená, výtulka špičky pak opět částečně překrývá podrážku, takže se oslape. Její obšití je dostatečné, materiál však při chůzi v terénu dostane rychle co proto. Mezi oběma otvory je pásek na suchý zip, který díky menší pružnosti návleků při nazouvání usnadní práci. Stříh návleků velmi dobře sedne jak kolem tretry, tak na noze, ovšem jejich výška je jen nad kotníky. Ideální svým provedením budou na silnici a do vyšších teplot a sucha. Přesto i v moku dokázaly částečně odolávat, navíc materiálu nabídl oproti neoprenu částečnou paropropustnost. Cena je 830 korun a jsou ve velikostech S-XL. (už)

## Etape

Návleky Etape jsou ušity z neoprenu tloušťky dva a půl milimetru. Tento materiál je stejný jak z vnější, tak z vnitřní strany. Jedná se tedy o jednoduché provedení, bez větších ambicí na klesající teplotní hodnoty. Dvoudílné provedení má standardní šev s překrytím, vědění nemá další švy, kromě vyztužení spodní části silnějším hladkým materiálem. Ten sice nechytá nečistoty, ovšem umí na sněhu uklouznout.

Otvory v podrážce jsou podobné jako u návleků Pell's, pouze patní část není tak otevřená, takže při chůzi v terénu může dojít k částečnému oslápání. Středová část má pásek na suchý zip, což usnadňuje nazouvání. Otvor

pro kufr a podrážku kolem je otevřený, opět lehce přesahuje přední část přes podrážku a hřeby, takže při chůzi se oproti běžným nevyhne. Zapínání je vyřešeno suchým zipem, takže sice nehrozí poškození klasického zipu či jeho zamrznutí, ovšem z hlediska přesného a rychlého zapnutí je to trochu obtížnější. Navíc pokud někde oba díly nazveme nedoplníme přesně, může nám tudíž dovnitř zafoukávat. Výhodou je vrchní reflexní pásek na suchý zip, který brání rozepnutí.

Celkový stříh je nepatrně nižší než u návleků Pell's a také provedení je přes tretru i nárt trochu volnější, takže tepelná izolace je sice dostatečná, ovšem není tak „nepřustitelná“, jako u soupeře. Cena návleků je 399 korun a jsou k dostání ve velikostech M-XXL.

### Pell's

- + stříh, reflexe, zateplení
- rozjíždění zipu

### Etape

- + reflexní pásek, cena
- zapínání

### Northwave

- + design, paropropustnost
- cena



v návlecích po lese znamená úplné jiné zatížení pro materiál než tři kroky z garáže k silnici a další tři kroky od silničky do garáže po návratu.

Návleky by měly splňovat hlavně izolační a ochrannou funkci, dále pak musí mít odpovídající stříh a velikost podle velikosti treter a také odlišnost provedení podrážky podle použití na silnici či na biku. Rozmístění reflexních prvků, zapínacích pásků či různých výtul, to už je na každém výrobci a vždy se trochu liší. Společným jmenovatelem neoprenových návleků je jejich nulová paropropustnost, oproti tomu jsou odolnější v dešti. Prodyšné windstopperové návleky sice umožní noze dýchat, ovšem s prvním deštěm už začíná ztrácet na výhodách. Podvejme se tedy na naše tři kandidáty, kteří jsou na první pohled prostě jen návleky, ovšem v detailu se jedná o tři odlišné kousky,

přesně, ovšem došlápnutí na materiál pod špičkou se při chůzi bohužel neubráníme.

Co se týče nazouvání, to je díky možnosti rozepnutí až skoro dolů k podrážce naprosto jednoduché i přes výšku návleků až do třetiny lýtek. Zip má velkého jezdece, takže jde dobře ovládat, reflexní pruhy po celé jeho délce jsou samozřejmostí. Pouze bychom uvítali pásek na suchý zip přes konec zipu, který měl tendenci se lehce rozjíždět. Nedošlo sice k rozepnutí po celé délce, ale otevřená horní čtyři centimetry nám trochu vadily. Celkové provedení návleků se v tomto testu ukázalo jako nejteplejší a nejvyšší, tedy nejlepe chrání. Navíc jejich provedení velmi dobře kopírovalo tvar tretry i nohy, takže dokázaly velmi dobře udržet teplotu. Cena je 499 korun a návleky jsou ve velikostech S-XL.



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 Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585 243 220, info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • BIKE SPORT, V Tejněcku 543, 537 01 Chrudim, tel. 469 621 252, info@bikesportchrudim.cz, www.bikesportchrudim.cz • KOLA VÁŠEK, Dvořákovo náb. 222, 539 01 Hlinsko, telefon 469 311 458, kolavasek@tiscali.cz • CykloSport - K, Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, telefon 381 263 333, cyklospor@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-cyko.cz, www.megabike-cyko.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 Obloukova ulice, 405 01 Děčín, telefon info 606 682 979, kursport@kursport.cz, www.kursport.cz



# RIDLEY

## Shark



**P**okud si myslíte, že logo belgické značky Ridley najdete pouze na kolech vyšších cenových relací, a že je tedy pro vás nedostupné, jste na omylu. Naším testem prošel základní MTB model Ridley Shark, jehož cena je 21 490 korun. Za tyto peníze získáte nejen produkt prestižní značky, ale především sportovní bike s vyváženým osazením. A takové slovo jako uniformita Ridley Shark nezná. I přes svou cenovou dostupnost se může pochlubit zajímavými konstrukčními prvky rámu, které z něho dělají čistokrevného zástupce rodu. Profíl trubek a tvar mřížky zadní stavby či patek dávají jasně najevo svou příbuznost s dražšími modely značky Ridley.



konstantním kapkovitým profilem představuje klasiku. Výztuha ve spoji s hlavní trubkou je doplněna o plastické logo značky, vypadá efektně. To samé platí i o maximálně odlehčených patkách rámu, které jsou na obou stranách vybaveny vzpěrou pro lepší rozložení sil. Určité předimenzování je patrné u obou mřížek zadní stavby. Vzhledem k cenové dostupnosti kola je zpracování detailů rámu rozhodně potěšující. Výrobce uvádí hmotnost samostatného rámu rovně dva kilogramy.

try klasickými úhly 71/73° propůjčily kolo dobrou ovladatelnost a zároveň dostatečnou jízdní stabilitu. **Nižší předek kola a rovná řídítka nahřívají výjezdům, shark dokáže pod zkušenějším jezdcem bez problémů pokořit i hodně strmá stoupání. Při jízdě po rovinatějších úsecích nutí jezdce ke sportovnímu, aerodynamičtějšímu posedu.** Co je ale výhodou pro celkovou rychlost a ve výjezdech, to se najednou v lehké negativní světlo logicky odrazí ve sjezdech. Zde je nízký předek handicapem, zvláště v hodně prudkých úsecích, což je ale u vyložené XC nastavení posedu běžné. Kolo navíc jakoby v takových pasáží jezdecke přímo navádělo k tomu, aby šel za sedlo. To není žádný problém, neboť úzký profil typu WTb Shadow V je k tomu ideální. Nám sportovní posed s nízkou položenými řídítky vyhovoval, ale líbilo by se nám více podložek pod představcem, které by umožnily větší variabilitu nastavení jeho výšky. Případná výměna rovných řídítek

za vlašťovky je pak otázkou vkusu a záležitosti pár korun.

Torzí tuhost rámu patří k lepšímu průměru, lehký náznak jeho kroucení je pozorovatelný pouze při vyložené silové jízdě pod těžším jezdcem. Akcelerace kola odpovídá jeho hmotnosti a ceně, pozitivně by jí ale ovlivnila montáž hladších pláštů. Nicméně právě obutí Schwalbe Jimmy považujeme za dobrou volbu pro jeho univerzálnost. Hrubší vzorek zaručí solidní záběr i v lehké rychlejšího opotřebení při jízdě po tvrdém povrchu. Jedinou nevýhodou je šíře pláštů. Přestože výrobce udává 2,1", již na pohled připomínají spíše šíři 1,9". Z toho vyplývá nutnost pláště více foukat a jejich o něco menší ochota k pohlcování ořesů.

model Dart 3 rozhodně nebude ani pod lehkým jezdcem zbytečně přetlumený. A skvělou funkci nabídl i dálkové ovládaný lockout s plastovou páčkou na řídítkách.

### A zbytek?

K osazení komponenty Shimano Deore nemáme žádné výhrady, vše fungovalo stoprocentně. Hodně se nám líbila jistá práce V-brzd a čistý chod řazení na převodnicích klik Truvativ Firex. Oproti jejich stejnojmenným předchůdcům jsou ty současně nesrovnatelně tužší kvůli integraci osy do kliky i díky použití misek s vně středového pouzdra umístěnými ložisky. Naopak určitým zklamáním je instalace přesmykače typu Top Swing, přestože rám umožňuje bezproblémovou montáž klasického modelu.

Maximální pochvalu zaslouží již dříve zmínované sedlo WTb Shadow V. Jeho tvar je vyložené závodní s úzkým a relativně nízkým skeletem. Přesto jeho vhodné umístění polstrování a plochá středová část nabízí nadstandardní pohodlí i na delších vyjíždkách, a to i pro méně osezané pozadí občasných bike-ri. Od stejné značky pocházející ráfky, tedy WTb SpeedDisc, jsou zárukou na jistotu a totéž platí o komponentech Ritchey v případě sedlovky, řídítek či představce. A mimo jiné nás potěšila i standardní montáž košíku 4ZA. Jeho tělo z velice odolného plastu je navíc téměř k nerozeznání od luxusních celokarbonových košíků téhož výrobce. ■

### Hydroforming stokrát jinak

Dominantním prvkem duralového rámu je profílace spodní trubky, která je opticky ještě podpořena zvolenou grafikou. A nutno přiznat, že po designové stránce se shark opravdu vydařil, neboť v sobě snoubí decentnost s určitým nádechem luxusu. Proměnný průřez po celé délce trubky s vlnovkou ostré boční hrany je zkrátka nepřehlédnutelný. Přestože hlavní roli u této profílace hraje design, šestihranný průřez s horizontálním zploštěním spodní partie trubky má jasný přínos z hlediska tuhosti předního trojúhelníku. Horní trubka rámu se svým

### Co umí Shark?

Hmotnost celého kola bez pedálů je ve velikosti 19" lehké přes dvanáct kilogramů. To je sice hodnota průměrná, nijak negativně se ale nepoděsala na hbitosti projevu. Středně dlouhý přední trojúhelník společně s pro cross-coun-

**ŠTERBA**  
**V PŘIJMEME MECHANIKA**  
 S NÁSTUPEM MOŽNÝM OD 1.1.2008  
**STRUČNÝ ŽIUTOPOIS A SEZNAM ODBORNÉ PRAHE ZASÍLEJTE, PROSÍM, NA E-MAIL:**  
 MARKETING@STERBA-NOLA.CZ  
**ŠTERBA**

**Technická specifikace:**  
 Rám: Aluminium Ridley FluidForm 7005  
 Vidlice: Rock Shox Dart 3 100mm, lockout  
 Kliky: Truvativ Firex 22/32/44, 175 mm  
 Přehazovačka: Shimano Deore  
 Přesmykač: Shimano Deore  
 Řazení: Shimano Deore Rapidfire  
 Brzdy: Shimano Deore  
 Náboje: Shimano Deore  
 Ráfky: WTb SpeedDisc  
 Pláště: Schwalbe Jimmy 2,1"  
 Kazeta: Sram PG-950 11-32 (9)  
 Řídítka: Ritchey flat  
 Představec: Ritchey Logic  
 Sedlovka: Ritchey Logic  
 Sedlo: WTb Shadow V  
 Pedály: bez pedálů  
 Hmotnost: 12,1 kg (19", bez pedálů)  
 Cena: 21 490 Kč

**Velikost**

a Úhel hlavy	19°
b Úhel sedlové trubky	71°
c Horní trubka vodorovně	73°
D Délka sedlové trubky	600 mm
E Délka zadní stavby	485 mm
F Rozvor	425 mm
G Hlavová trubka	1080 mm
	130 mm

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



**AUTHOR®**  
**MARATON TOUR 2008**

**AUTHOR 50 ČESKÝ RAJ**  
 26. 4. 2008  
[WWW.SOCESKYRAJ.CZ](http://WWW.SOCESKYRAJ.CZ)

**AUTHOR ŠELA MARATHON**  
 3. 5. 2008  
**DETSKÝ AUTHOR ŠELA MARATHON**  
 4. 5. 2008  
[WWW.SELASPORT.CZ](http://WWW.SELASPORT.CZ)

**AUTHOR KRÁL ŠUMAVY MTB**  
 31. 5. 2008  
[WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ](http://WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ)

**AUTHOR CYKLO MAŠTÁLE**  
 14. 6. 2008  
[WWW.MASTALE.CZ](http://WWW.MASTALE.CZ)

**AUTHOR 50 BEZDĚZ**  
 21. 6. 2008  
[WWW.50BEZDEZ.CZ](http://WWW.50BEZDEZ.CZ)

**AUTHOR ZNOVIN CUP**  
 28. 6. 2008  
[WWW.VINARSKA50.CZ](http://WWW.VINARSKA50.CZ)

**VELKÁ CENA VINNÝCH SKLEPŮ LECHOVICE**  
 30. 8. 2008  
[WWW.MTB.LANCOV.CZ](http://WWW.MTB.LANCOV.CZ)

**AUTHOR KRÁL ŠUMAVY ROAD**  
 13. 9. 2008  
[WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ](http://WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ)

**CYKLOMARATON BRDY 2008**  
 20. 9. 2008  
[WWW.AARCHA.CZ](http://WWW.AARCHA.CZ)

**NOVA AUTHOR CUP**  
 11. 10. 2008  
[WWW.NOVAAUTHORCUP.CZ](http://WWW.NOVAAUTHORCUP.CZ)

[www.author.eu](http://www.author.eu)



V minulém dílu domácího zimního servisu jsme si popsalí údržbu ráfkových brzd na biku. Ty totiž ještě zdaleka nejsou na vedlejší koleji, byť se o to jejich diskové sestry snaží zuby nehty.

**J**ak vyměnit brzdové špalíky, jsme už popsal v starších dílech našeho seriálu, tentokrát se zaměříme hlavně na údržbu čelistí. Jako vzorek si vezmeme jednoduché čelisti Shimano bez paralelogramu, který usměrňuje dosednutí špalíku na ráfek. Shimano vybavilo své čelisti vlastním čepem otáčení, který je napevno dotažen k čepům na rámu nebo vidlici. Aby byl chod čelisti co nejmenší, je třeba mít tento čep v čistotě a dobře



promazaný, což většinou z výroby bývá. Ovšem po čase se může stát, že se mazivo vyplaví a je třeba dovnit dostát nové. Začneme tedy demontáží čelisti z rámu či vidlice.

Potřebujeme pouze imbusový klíč č. 5, kterým povolíme lanko brzdy, aby obě čelisti byly volné, kdys je předtím vyháklí z plechového držáku „výfuk“ s bowdenem. Imbusem potom demontujeme obě čelisti z rámových čepů. Může se stát, že šrouby natřené z výroby pojistným tmelem v závětech zatuhly a nejdou povolit nebo následkem toho vyšroubujeme z rámu kompletní čepy i s čelisti a šroubem. V takovém případě stačí po demontáži kompletu uchytit

# HOBBYBASTLER

## Udělejte si to sami

### Věčka nejsou out

opatrně celý čep osazením do svěráku a imbusový šroub následně povolit. Pozor ovšem, abychom si nestrhli závit, který drží celý čep v rámu. Demontovaný čep stačí před zpětnou instalací natřít pojistným tmelem na závit a napevno zašroubovat do rámu plochým klíčem, nejčastěji č. 9. Příště budeme mít jistotu, že už se nepovolí. Pokud jsou čepy narezlé, zbavíme jejich povrch rzi

pružiny příliš dotahovat, nebo naopak povolovat. Záleží ovšem na použitém špalíku a vzdálenosti jednotlivých čelistí, takže někdy nelze jinak než využít krajní meze nastavení.

V krajních případech, pokud ani nastavení pružinou odporu pružiny šroubkem v nejvychýleném otvoru není dostatečné, můžeme si pomoci jejím lehkým vyhnutím ven. Stačí pružinu vyháknout



proučkem jemného smirkového papíru (obr. 1).

Po čepch následuje už samotné rozebrání kluzných pouzder čelistí. K tomu budeme potřebovat ostrý pilník, nebo raději nůž, který vsuneme mezi vnější podložku a čelist, abychom podložku stáhli z čepu (obr. 2). Tím zpřístupníme obě kluzné plochy vnitřního pouzdra (obr. 3), na nichž je vidět slabé znečištěné zasklé mazivo. To otfeme hadříkem, případně použijeme odmašťovač nebo technický benzín. Následuje důkladné namazání kluzných ploch vodě odolnou voskovanou. Sedáme je do sebe a opět zajistíme podložkou, kterou jsme na začátku sundali nožem. Důležité je správné nasazení pružiny, která čelisti rozvírá, ale to teoreticky nemůžeme splést, protože by jinak nedosedala koncem na regulační šroub, navíc při rozborce většinou zůstane pružina na čepu.

Tato jednoduchá rozborka nám zajistí dlouhou dobu bezproblémový chod jednotlivých čelistí. Samozřejmě že u čelisti s paralelogramem to lze také provést, ovšem celé se nám to komplikuje, protože kromě podložky musíme odstranit z čepu i „lešení“, což nejde zrovna nejlépeji. Navíc čelisti XTR nemají kluzná pouzdra, ale kulíčková ložiska.

Brzdové čelisti Avid fungují na stejném principu jako Shimano, ovšem podložka jističí oba díly kluzného pouzdra proti vzájemnému vysunutí není nasazena zvenčí, ale je nastrčena dovnitř (obr. 4).

Při opětovné montáži čelisti na čepy rámu se vyplaví povrch čepů namazat vazelínou proti korozi. Čelisti montujeme opěrným zobáčkem většinou do prostředního otvoru v čepu (obr. 5), aby- chom nemuseli regulační šroub odporu

ze zobáčku na vnitřní straně čelisti (ta schovaná směrem k sedlovým vzpěrám či nohám vidlice) a zapřít jí palcem co nejvíce k čepu, za současného vychýlení jejího horního konce směrem ven od kola (obr. 6). Pružinu tak v klidovém stavu nastavíme více ven od kola a při opětovném nasazení pod zobáček ten zaslé mazivo. Samozřejmě že se netrefíme přesně u obou čelistí, ale k dolažení už poslouží zmíněný stavčí šroubek. Pozor ovšem na přílišné vyhnutí nebo opakované pokusy, abychom pružinu nepoško-



dili. Toto nouzové řešení lze použít jak u čelistí s pružinou umístěnou za rame-ny, tak u starších provedení brzd s vinu- tou pružinou uvnitř. Tam je třeba umožnit dostatečné rozevření čelisti od ráfku, aby se pružina uvnitř čepu předpružila. Čas- to tomu brání špalík, který lze jednoduše povolit a přetočit, ovšem nezdrka může dojít vívem roztážení pružiny k prasknutí jejího plastového krytu. Tato metoda ale platí jen pro nejlépejší věčkové čelisti a takřka historické provedení cantilever, kde třeba chybí stavčí šroubek nebo jsou pružiny už unavené.

Po promazání a docilení hladkého chodu čelistí už nic nebrání tomu, doplnit je novými špalíky nebo jen jejich doseř- zením, a samozřejmě vše musí být v har- monii s hladkým chodem lanka v bowde- nu, abychom si jedním prstem na páce mohli zastavit, kde se nám zachce. (už)

## Specialized Phenom SL

Sklobit velice nízkou hmotnost, dostatečnou tuhost skeletu a vysokou míru komfortu se povedlo sedlu Specialized Phenom SL, novince pro letošní rok.

**T**oto sedlo využívá technologii Body Geometry, stejně jako ostatní modely značky. Je nabízeno ve dvou různých šířkách, konkrétně se zadní partií širokou 130 nebo 143 milimetrů. Délka skeletu je 270 milimetrů. Hmotnost obou variant se podařilo vsmátnout pod dvě stě gramů.

Skelet tvoří karbonová skořepina s podélným středovým otvorem, v polstrování přecházejícím ve výrazný

slušný komfort. Oproti sedlům, která se svým tvarem jezdci více či méně přizpůsobují, boduje Phenom SL již svou základní linií, která je z hlediska anatomie zcela správná.

Na nízké hmotnosti modelu a zároveň určité ochotě pohlcovat alespoň část otřesů se výrazně podílí ližiny, které jsou tvořeny titanovými trubičkami. Stejně tak materiál polstrování je vysoce porézní, tato pěna skutečně neváží skoro nic. Z hlediska životnosti je výhodou potah tvořený syntetickou kůží Micromatrix, která je zcela nenásáková a celkem dobře odolává i mechanickému poškození či otěru.



Cena sedla Specialized Phenom SL je 3890 korun. Pružnost skeletu a ližin však není nijak nadprůměrná a toto sedlo bychom doporučovali spíše pro silnější kolo. Na bike je rozhodně vhodnější levnější varianta Phenom za 2590 korun. Ta se sice vyznačuje o něco vyšší hmotností, především díky chrom-molybdenovému ližinám, ale větší vrstva polstrování nabízí lepší tlumič vlastnosti. (kad)

- + tvar sedla, nízká hmotnost
- menší pohlcování otřesů

**CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník** • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktori: Jan Kadečka, Dušan Mihaletko, Jiří Uzáil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amler a Spolu- pracovnici: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový přečink 4, 834 14 Bratislava, tel.: 07/52 53 719–12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

## PAVLAČ

Výrobce známých kol Cannondale oznámil, že se stal součástí společnosti Dorel Industries Ltd. z kanadského Montrealu, která současně získala i značku Sugoi. Celková hodnota transakce by měla dosáhnout 190 až 200 milionů amerických dolarů, podle zisků Cannondalu do 90. černa 2008. Někde se překvapit, zda se z „Kanondelů“ v nejbližší době nestane „Kanandaje!“

Prosincového závodu Megavalan- che na francouzském ostrově Réu- nion, o němž se dočtete v tomto čísle, se zúčastnil i slovenský jezdec Filip Polc. V kvalifikaci, ve které se rozhod- je o umístění na startu, prorazil závní



gumu a tak se snažil dojet aspoň na ráfku. Jenže ten nevydržel a na fotce je vidět, co z něj zbylo. I přes to, že díky tomuto defektu Filip nemohl startovat z první lajny, dokázal v ostrém pedasá- timinutovém závodu vybojovat skvělou šestou příčku.

Značka Ferrari uspořádala aukci ně- kterých svých legendárních historických i takřka současných vozů, v níž si nové majitele našly i takové skvosty jako třeba typ 250 GTO. Na tom by pro cyklisty ne- bylo nic zvláštního, aukce na trhu s kla- sickými vozů pedasětých i šedesátých let probíhají relativně často, ale skvost v podobě unikátního bicyklu se na nich nevyskytuje zrovna často. Na poslední aukci, pořádané přímo značkou Ferrari, se z doplnkového programu značky vy- dražili také tandem Colnago-Ferrari. Za toto luxusní dvojkolo s osazením Shima- no zaplatili noví majitelé částku v přepoč- tu okolo tří set tisíc korun.

Se změnou hlavního sponzora změnila své jméno úspěšná domácí formace KHS.cenytyku.cz, jejíž nový název pro sezónu 2008 je Sportul. cenytyku.cz. Cílem tohoto MTB týmu je především co nejlepší umístění na domácím maratónském poháru MTB a také na maratónském Mistrovství světa 2008 v Itálii. Zároveň ale o tomto týmu uslyšíme i v případě cyklokrosu, neboť posílou pro letošní rok je nově Martin Zlámalik, mistr Evropy v kate- gorii do 23 let před pěti lety. K lidrům týmu bude samozřejmě i nadále pat- řit náš úspěšný bikemaratonec Ivan Rybařík. Ženskou část stáje bude reprezentovat Eva Hubená, mistryně republiky a celkové desátá závodnice z mistrovství světa. Zajímavostí je jistě přechod k domácí značce Prodoli, jejíž karbonové rámy budou závodnické sed- lat. V případě vidlic zůstává osvědčený Fox, ovšem u obutí byly zvoleny terénní galusky značky Tufo. Takže týmové stroje rozhodně nebudou všedními koly. Občelní samozřejmě zůstává od značky Sportul.

Přes dosavadní pochybnosti o účinn- kování profesionální stáje Astana na letošním ročníku Tour de France je nyní jasno. Tento tým, jenž měl díky „pro- vinilému“ Alexandrovi Vinokurovovi v loňském roce problémy s dopingem, nakonec do startovní listiny legendární- ho závodu zapsaný bude. Po straně dopingu budou podle slov UCI kontroly v letošním roce ještě mnohem přísnější. Byly zavedeny „biologické pasy“ a pře- devším počet dopingových kontrol se zvýšil z tisíce na osm tisíc. Jezdci osm- nácti týmů ProTour jsou údajně nejdů- kladněji testovanými sportovci vůbec.

Do českého fourcrossu přichází ná- vlna – možnost vybrat si své vlastní číslo a vozit ho nejen po celou sezónu. Při dodržení přesných pravidel by vaše osobní číslo mělo respektovat všech- ny seriály včetně Českého poháru 4X a Mistrovství ČR, České 4X Ligy a Me- tallytí Moravské Fourcross Ligy. Jak se zdá, nebude v ČR závodu, kde by od- mlti vaše oblíbené číslo, dokud se ho sami nevzdáte!

## Pohled do historie

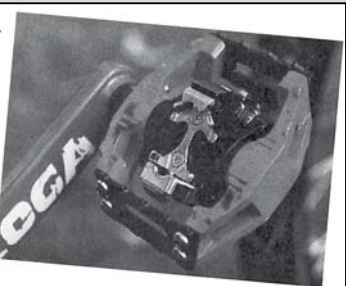
**S**kloubit mechanismus MTB nášlapného pedálu s velkou plochou platformo- vého provedení se zdá pro mnohé jezdce ideálním řešením. V případě, že se vám nepodaří ihned po kontaktu s pedálem zacvaknout zarážku do upínacího mechanismu, máte v záloze velkou stycnou plochu vaší obuvi s pedálem, a jízda je tudíž bezpečná. Navíc v technickém úseku, kdy jezdec předpokládá, že bude nutné dát nohu na zem, nemusí využít pevné spojení tretry s pedálem vůbec, a má tak mnohem rychlejší možnost kontaktu nohy s terémem. Zkrátka nášlapné provedení pedálu doplněné o platformovou ohrádku již dnes nabízí celá řada výrobců a mnozí jezdci si ani jiný druh pedálu nedokáží na svém kole představit.

Pohled do historie je tentokrát ohlédnutím téměř o dvanáct let, článek „Obživelné pedály“ je převzatý z Cykloservisu 14/1996. Tehdy se jednalo o Zhavou novinku, která byla později příkladem pro další značky. Vlastně šlo o naroubování duralové klece na standardní model Shimano PD-M535. Spojení obou částí nebylo pevné, ale umožňovalo lehký vzájemný otáčivý pohyb, tedy principiálně téměř stejný systém, jaký o dost později využila například značka Crankbrothers. Musíte uznat, že zrovna u pedálů se toho za dvanáct let zas až tolik nezměnilo. Když to porovnáte například s vývojem odpružených vidlic či brzd...

(kad)

### OBOŽIVELNÉ PEDÁLY

Firma Shimano vyšla vstříc nář- kům mnohých sjezdářů a vyrobila sérii speciálních automatic- kých pedálů určených pouze pro ně. Jde vlastně o jakési hybridní řešení spojující klasické „espé- děčko“ s pedálem velké plochy, jaké známe ze závodu BMX. V letošním sezóně používají pedály někteří profesionálové, od příš- tího roku by měly být k disposi- ci v distribuční síti.



Staré kolo začíná dosluhovat, nebo jsem si ještě žádné nepořídil a půjdu si pro svůj první pořádný stroj, na němž budu sportovně či závodně jezdit, takže čím zajít, a hlavně kam zajít.

Pokud chci kolo, už mi musí být jasné, kde na něm budu jezdit. Když si pořídím sjezdový speciál a bydlím na rovině, využití kola se bude rovnat doježdění na hory podobné jako v zimě na lyže. Pořídím odpružená a výše zdvihlý je potřeba předem uvážit, ovšem i na rovinnatém terénu je jakékoliv odpružení přínosem, minimálně pro zjemnění jízdy a zmírnění otřesů či rychlejší projíždění rozbitých pasáží, at už do kopce nebo z kopce. Jakousi představou o novém kole bychom tedy měli mít. K orientaci v nabídce trhu lze využít jak specializované přehledy kol v tiskové podobě, tak katalogy na internetu. Například na našich stránkách www.cykl.cz je jeden z nejucelenějších přehledů kol na trhu a všechna kola jsou tematicky rozříděna podle typu využití. Internet dále nabízí stránky jednotlivých značek, takže lze hledat i konkrétní modely, případně rok dva staré typy s výraznější slevou, nebo si najít síť prodejců té které značky či si kolo koupit po netu.

Tim se dostáváme k možnosti volby nákupu přes internet, nebo v klasickém bikeshopu. Záměrně vymečujeme nákup v supermarketu, kde dle našeho soudu nejsou kola vhodná pro sportovní ježdění, neku-li ježdění vůbec. Výjimkou jsou sportovní speciály v nákupních centrech, které občas nabízejí známé značky kol, ovšem stále to není ten klasický obchod, kde by si člověk mohl poklepat s mechanikem či mít jistotu fundované pomoci a rady.

Náкуп po internetu je jednoduchý a pohodlný, ovšem nemůže nahradit zkušenost

# CHCI KOLO!!

ze samotného otestování kola či případně dolažení kola podle našich představ. Co se týče záruky a servisu, at už zaručeného nebo placeného, tomu se budeme věnovat podrobněji samostatně.

Koupě po internetu tedy znamená dodání zboží až do domu, s následnou nutností kolo doseřadit, a hlavně sestavit. Z obchodu by mělo být zasláno už seřazené, pouze s odmontovanými pedály, řídítka a předním kolem, aby se vešlo do krabice. V každém případě se na to před koupí informujeme, abychom se potom nedivil, že dáme i tisíc korun za kompletní seřazení v místním bikeshopu, kde se na nás budou určitě dívat skrz prsty. Někteří internetové obchody mají svoje smluvní servisní centra, takže lze montáž provést u nich. Uvěřte je ale třeba zjisti předem. Výhodou internetového nákupu je možnost vrácení zboží v dvouhodině lhůtě bez udání důvodu. Ovšem pozor na to, že kolo doslova odejme, co to půjde, a pak se budeme domáhat výměny, že nám je rám malý či naopak. To bychom se asi mohli dočkat nemilého překvapení a přetahovat se s prodejcem o kolo či peníze. Zboží totiž musíme vrátit nepoužité, bez známky opotřebení a v původním obalu nebo zajistit pro přepravu obal nou.

Dejme tedy tomu, že jsme koupili přes internet a jsme spokojeni. Druhá, standardní možnost je koupě kola ve specializovaném obchodu. Tam je v každém případě jistota odbornosti, ovšem přijde na to. Pokud máme vybraný kvalitní obchod, určitě se nemusíme bát svěřit se svojí představou a prodáváč by nám měl dokázat nabídnout odpovídající stroj, případně dát několik možností, či dokonce být schopen rozmluvit naši špatnou volbu. Záležejí samozřejmě na solidnosti obchodníka, ovšem většinou jde o cyklistické nadšence, kteří věci rozumí.

Samozřejmostí je zvolení odpovídající velikosti rámu. Pravidlo, že mezi rozkrok a horní trubku by se měla vejít pěst, nemusí platit vždy. Záležejí i na jiných proporcích těla, takže nutností je testovací jízda před obchodem, kdy bychom sami měli cítit, jestli jsou podmínky vyhovující či nikoliv. Prodváče by měl být schopen nám nastavit sklon sedla, případně jej posunout, či v krajních případech dokonce přehodit představce za kratší, abychom našli své optimum. Kvalitní přístup svědčí také o celkových kvalitách obchodu, s čímž bude souviset i následný servis. Kolo kupujeme jednoznačně už seřazené, takže máme proti internetu jistotu. Co se týče případné výměny, to pro kamenné obchody neplatí, ovšem pokud zvolíme špatnou velikost a nejsme si jisti, lze se vždy nějak dohodnout na delší testovací jízdu či případně výměně, to už ale lečdý za poplatek.

Takže kolo skoro máme, teď už jen zaplatit a informovat se na záruční podmínky, garanci servisu a další údržbu. Tomu se ale budeme věnovat příště. Teď jen několik příkladů, jak to s nákupem kola funguje v některých prodejnách. Na naše dotazy nám laskavě odpověděli zástupci čtyř prodejen i zástupce internetového obchodu. (už)

- 1. Velo Hanák, Bmo**  
www.veloahanak.cz
  - 2. Mr. Sport, Police nad Smtujem**  
www.policke.net/mrspot
  - 3. Pek Sport, Praha**  
www.peksport.cz
  - 4. Bike Sport Joma, Jindřichův Hradec**  
www.joma.cz
  - 5. Internetový obchod**  
www.cykloexpert.cz
- Poskytujete zájemci o koupi kola možnost projet si ho někde před prodejnou a jak dlouho se může vozit?**
1. Zákazníkům nabízíme možnost bezplatně si zapůjčit testovací kolo na dobu 24 hodin. Tuto možnost využívají hlavně ti zákazníci, kteří si nejsou jisti, jaký typ kola si mají koupit, a chtějí si ho pořádně vyzkoušet někde v terénu.
  2. Pokud se zákazník jen potřebuje rozhodnout, jakou má vybrat velikost, pak mu opravdu stačí se jen projet před prodejnou.
  3. Podle domluvy poskytujeme i delší možnost projet před prodejnou, to je důležité pro zvolení velikosti, posudu, někdy i typu kola. Nejlepší jsou testovací kola, která jsou k tomu určena a vždy může zákazník plynule a bez problémů vyzkoušet. Zvlášť u kolopěr je to důležité.
  3. Zákazník se může projet na prodejně, před prodejnou po zaplacení zálohy (dle dohody). Je možné zapůjčit testovací kolo stejného či podobného typu dle dohody.

**4. Zákazníka na kole necháváme projíždět před prodejnou oproti záloze po dobu předem domluvenou, avšak dobu rozumnou, aby při případném nezájmu bylo kolo nepoužité a prodejné.**

**5. Pokud si chce zákazník koupit kolo po internetu, může si ho vyzkoušet na naší kamenné prodejně Cykloexpert. Nebo si zákazník zvolí vyzvednutí na poště v Brně, kde má také možnost kolo před koupí vyzkoušet.**

**Jste schopni vyměnit některé z dílů na kole za jiné podle přání zákazníka, případně jak je to s doplňkem rozdílu ceny?**

1. Díly na kole měnime běžně. Při výměně dílů ty původní odkoupíme za naše maloobchodní ceny.



**2. Vyměňujeme některé díly na kolo, nesmí to však omezit funkčnost a bezpečnost. Výměny sedel, pedálů, gripů jsou normální a logické, těchto součástek se dotykáme a musíme nám sedět. S doplňky je to velký problém, většinou se špatně odhaduje cena.**

**3. Na kole lze vyměnit cokoliv. Sundané komponenty odkoupíme a nové komponenty si zákazník doplatí.**

**4. Na u nás zakoupeném kole jsme ochotni vyměnit téměř všechny díly a komponenty pouze za rozdíl zvyšující se či klesající ceny.**

**5. Ano, tuto službu děláme. Díly běžně vyměňujeme dle přání zákazníka, kolo i ostatní zboží má každý možnost vrátit či vyměnit dle zákonů ČR.**

**Co všechno jste ochotni vyměnit, existuje hranice, co na kole musí zůstat původního?**

1. Vyměnit jsme ochotni vše. Vždy však se zákazníkem konzultujeme, co zamyšlená výměna změní na funkci celého kola. Pokud by se vlastnosti měnily k horšímu, zákazníkovi se snažíme výměnu rozmluvit. Co se

týká zpětného odkupu demontovaných dílů, neprovádíme je pouze u dílů, které jsou montážní natolik poznamenané, že je nelze dále nabídnout.

2. Kromě rámu lze vyměnit téměř vše, ale musí to mít logiku. Možná, že se to moc nenosi, ale v prodeji by měl zvítězit zkušený mechanik, cyklista, nadšenec a ne obchodník.

3. Na kole lze vyměnit cokoliv na přání zákazníka.

4. Hranice, co na kole musí zůstat, je odpružení vidlice z důvodu zařizovacího sloupku a tím samotná hůř prodejné, částečně také výplet.

5. Nejsou žádné hranice, pokud zákazník souhlasí s navrženou cenou.

**Jste schopni seřadit u vás nové kolo, zakoupené jinde přes internet, a kolik taková služba stojí?**

1. Pokud máme v servisu volno, opravujeme a seřizujeme jakékoliv kola a za provedené práce účtujeme ceny dle platného ceníku.



Těmto zákazníkům neúčtujeme žádné přírůstky. Kola zakoupená u naší firmy opravujeme přednostně a za sníženou cenu oproti základním cenám.

2. Jsme schopni, cena servisu je ovšem větší.

3. Kolo zakoupené jinde seřizujeme dle ceníku na obchodu, cena práce + individuální posouzení

4. Seřizujeme i nová kola, u nás nezakoupená, a cena je úměrná typu kola a institutu, v němž bylo kolo zakoupené.

**Speciální internetový dotaz**

**V jakém stavu od vás obdrží zákazník kolo koupené přes internet?**

5. Kolo je smontováno a seřazeno a tím připraveno k použití. Poté je sundáno přední kolo a pedály, aby mohlo být kolo vráceno do krabice, zabezpečeno proti odření a zasláno k zákazníkovi. Přední kolo by si měl umět každý nasadit, protože do auta nebo na zahradku také dáva kolo bez předního kola. Dětská kola jsou zaslána kompletně smontovaná.



## VAŠE DOPISY

**Zdravím CykloSERVIS.**  
Chtěl bych se s vámi poradit o výhodách rohů, tedy nástavců bikových řídítek. Již mnoho let vozím klasická rovná řídítka a rohy mi vždy přišly pouhou „váhou na víc“. Jezdím spíš delší vyjíždky v terénu a hodně mě v poslední době brní prsty, přestože mám docela pohodlné anatomické gripy. Mohou mi rohy po této stránce nějak pomoci? Díky za radu.

Honza Skála, @

Rada je celkem jednoduchá. Rohy ti s brněním prstů mohou rozhodně pomoci, neboť díky nim budeš střídat různé úchopy, a dojde tak ke změně tlaku na určité body tvé dlaně. Brnění, případně určitá znečištělost prstů jsou totiž způsobeny nadměrným tlakem na nervová zakončení dlaně. Nástavce řídítek, tedy rohy, ti ale přinesou i další výhody. Především v výjezdech umožní mnohem lepší práci s těžištěm, neboť posunou jezdce více nad přední kolo. Navíc i ovladatelnost kola je při držení za rohy lepší než při úchopu gripů, neboť jsou při držení rohu ruce dále od sebe. V hodné technických výjezdech tak lepší manévrovatelnost oceníš. Širším úchopem se zlepší i schopnost dýchání. Takže rohy určitě pomůžou, rozhodně ale není od věci vyzkoušet i různý tvar gripů. V tvém případě je zásadní i výběr vhodných rukavic. U nich je důležité správné rozložení a tvarová poddajnost výsteků dlaně. Špatně provedené rukavice mohou i přes dostatečnou vrstvu polstrování působit právě problémy s brněním prstů. Ne vždy je zde pravidlem, že čím více polstrování, tím lepší komfort.

(red)

**Dobry den,**  
chtěl jsem vám nejprve poděkovat, že jste jako jediný cyklistický časopis nezdražili. To je fajn ☺ Taký se mi moc líbilo vaše Silvestrovské číslo - umíte si sami ze sebe udělat legraci, což je jedné. A pak mám na vás jednu otázku, která se týká přílby Giro Ionos. Oficiální uvedení na trh se u této přílby pořád oddalovalo a já jsem se rozhodl, že si na ni počkám. Mám už hodně starý typ Stelvio, tak jsem si říkal, že když už, tak at je moje nová přílba opravdu špičková. Když pak vyšel v CykloSERVISU 21.07 její test, nedopadl Ionos úplně nejlépe, především díky své vyšší hmotnosti. Doporučili byste mi přesto tuto přílbu? Na hlavě mi totiž sedí výborně. Díky.

S pozdravem Libor Kudrna, Chotěboř

Moc děkujeme za pochvalu CykloSERVISU. My si ze sebe ale legraci neděláme, všechno bylo myšleno smrtelně vážně ☹  
Přílba Giro Ionos sice rozhodně nepatří ve své kategorii mezi nejlépeší, ale to je vlastně její jediné minus. Fakt, že se její konstruktéři nesnažili za každou cenu atakovat dvousetgramovou hmotnostní hranici, se projevilo v nadprůměrné tuhosti skeletu a celkové odolnosti přílby. Přítomnost skořepiny na celém spodním dílu i na zadní části přílby, a především pak vnitřní karbonová výtlačka výrazně zvyšují její odolnost proti rozlomení při silném nárazu. Odvětrání je provtrádné, určitě robustnost konstrukce jej nijak neomezuje. Navíc si můžete být jisti, že určité gramy navíc v případě přílby Ionos při jízdě ani nepostřehnete. Takže pokud vám skutečně ideálně sedí na hlavě, není co řešit.

(red)

# NA SÍTI

Jelikož je internet neskutečnou studnicí informací, nápadů a rad (ne vždy seriózních), rozhodli jsme se po delší odmlce oživit naši rubriku „Na síti“, kde jsme se vždy věnovali internetovým stránkám různých cyklistických nadšenců.

Změnou bude ovšem zaměření i na komerční stránky, které jsme dříve neuvažovali. Stránky prodejců či dovozců totiž obsahují také důležité informace a lečdý právě tyto informace dokáží předejít určitým nedorozuměním.

Jako první si samozřejmě neodpustíme ukázat naše vlastní, úplně předělané stránky. Náš čtrnáctideník má i svoji elektronickou podobou na www.cykl.cz, ovšem všechny články nebo náhledy novin na nich nehledejte. Jedná se o doplněk našeho časopisu, který přináší vybrané články, ale také něco navíc. Jednoduchý náhled nabídky menu, v němž si lze vybrat některý z článků, které jsou tématicky rozřazeny, dále nechybí možnost stáhnout si starší ročníky CykloSERVISU ve formátu pdf nebo se podívat na kalendář závodů. Nechybí bazar, kam lze přiložit i fotku nabízeného zboží. Kdo se chce zorientovat na trhu, určitě se podívá na katalog kol, který je každý rok nejnavštěvovanějším přehledem kol na trhu, a díky snadné orientaci v něm si lze jednoduše najít jakékoliv kolo, včetně ceny a komponentového vybavení. Takřka totéž platí o možnosti vyhledání zboží,



kde se lze dostat až ke konkrétnímu dovozci a kontaktu podle značky zboží či jen typu komponentu. Pak už stačí vybrat ze seznamu maloobchodu, kam to mám z domova nejlépe. Pokud tedy sledujete náš časopis, určitě využijte možnost proplout cyklistickým trhem snáze díky našim stránkám.

Prvním zástupcem komerčních stránek bude firma Progress Cycle, jejíž výčet nabízených značek je stále pestřejší. Stránky www.progresscycle.cz fungují kromě informativního charakteru hlavně jako obchodní, takže je to jeden velký katalog



a v podstatě také internetový obchod. Hlavní stránka nabízí logo a odkazy na jednotlivé značky, takže si uživatel vybere značku a ihned se mu zobrazí veškeré její produkty, které může ihned koupit. Velkým plusem jsou obsáhlé informace ke každému produktu a někdy také další postřehy, například závodníků, kteří je používají. Málomýsl má zákazník šanci dovézdet se tolik detailní informace ke každému zboží. Kromě značek jsou na hlavní stránce také novinky a aktuální informace ze světa. Většina se týká dovozených značek, jejichž testů či chystaných změn.

Pokud uživatel nechce nakupovat, stejně se vyplatí zabrousit do oddělení jednotlivých značek kde lze najít další informace. Například o vidlicích Manitou lze zjistit zkratky tlumících či mazacích systémů i s vysvětlením, a to zpětně až do roku 2001. Každá značka v nabídce totiž tvoří jakýsi samostatný katalog, kde nejsou jen obrázky zboží a ceny, ale spousta užitečných informací. Takže pro vysvětlení pojmů nebo i pro nákup či podobnou mapu, jak najít prodejnu Progress Cycle v Hostvích, klikněte na jejich stránky.

(už)

## Nejúspěšnější rakouská značka na našem trhu!



**ZDARMA**

Chceš tuto sezónu dobýt ty nejtěžší závody a dostat se na stupně vítězů? Intersport tě při tom podpoří horským kolem Genesis Ruler za sponzorskou cenu! Toto kolo okouzlí díky jeho důkladně propracovanému rámu Hydrofoaming a nabízí prvotřídní mix komponentů XT a lehkou vidlici Rock Shox Recon SL. Je to vynikající kolo za bezkonkurenční cenu!

**Včetně Trikotu a cyklo-kalhot v celkové hodnotě 1.298,- Kč!**



Řazení Shimano XT Rapidfire 2-Way Release

**-33%**

V-brzdy Avid Single Digit 5

Shimano XT zadní měnič

Kličky Shimano XT Hollowtech II

**GENESIS**

### HORSKÉ KOLO RULER 26"

Rám Alu 7005 Hydrofoaming, velikosti rámu: 43, 47, 50, 54, odpružená vidlice Rock Shox Recon SL Solo Air Lock Out 100 mm, integrované hlavové složení Ritchey Comp, integrované kličky New Shimano Deore XT 44/32/22, 175 mm, přední a zadní měnič Shimano Deore XT, řazení Shimano Deore XT Rapidfire, kazeta Shimano Deore LX 11-34, brzdy Avid Single Digit 5, brzdové páky Avid FR5, náboje Shimano Deore XT, ráfky Rigida ZAC 2000, pláště Continental Mountain King 26x2,20, představec a říditka Ritchey OE, sedlo WTB Shadow, sedlovka Cytec Alu 27,2.

místo 29.990,- **19.990,-**

Vyplňte objednávkový formulář a odevzdejte ho v jedné zúčastněné prodejně INTERSPORT. Seznam všech zúčastněných prodejen INTERSPORT najdete na www.intersport.cz. Objednávku můžete provést i přes fax, e mail nebo telefon. Bližší informace k této akci a k propagovanému kolu obdržíte v zúčastněných prodejnách INTERSPORT. Zákazníci budou informováni prodejnou INTERSPORT v jejich blízkosti, jakmile bude objednané kolo připraveno k odběru. Včas před zahájením sezóny obdržíte začátkem března vaše nové kolo GENESIS společně s trikotem a cyklo kalhotami.

#### OBJEDNÁVKOVÝ FORMULÁŘ PRO HORSKÉ KOLO GENESIS RULER 26"

Jméno:	Příjmení:	Ulice:
PSČ/Město:	Tel. číslo:	E-mail:

Velikost rámu 43 / 17"     Velikost rámu 50 / 20"     s     x     L      s     M     L     XL  
 Velikost rámu 47 / 18,5"     Velikost rámu 54 / 21,5"    **IS TRIKOT**     XXL     **IS KALHOTY**     XXL     XXXL

#### HORSKÉ KOLO GENESIS RULER 26"

Ceny jsou uváděny vč.DPH, u slevových cen se jedná o nezávazné ceny doporučené výrobcem. Nabídka je platná do vyprodání zásob. Při koupi jednoho Genesis Ruler s touto poukázkou obdrží každý zákazník jeden trikot a cyklo kalhoty zdarma. Prosim, u objednávků uvádějte požadované velikosti. Akce trvá do 30.3.08. Omyly, 'iskové chyby, změny cen a možnosti dodávek jsou vyhrazeny.

# Rocky Mountain v Písnici

Ideální poloha, přesně tak lze charakterizovat umístění pražské cyklistické prodejny Cyklo Emap. Městská část Písnice a její okolí doslova vybízí k bikovým výjezdům. Ať už se jedná o projetí Modřanské rokle či ježdění na nedaleké Točně, svůj terén si zde najdou jak úplní začátečníci, tak i technicky vyzrálí jezdci. Výjezd z terénu navíc ústí téměř u samotné prodejny Cyklo Emap, dál lze pokračovat směrem na Vrané, Davlí nebo třeba na Psáry či Jílové.



jen nabízeny, ale rovněž zde mají své testovací centrum. Takže pokud si před zakoupením chcete svůj vybraný model rádně vyzkoušet, Cyklo Emap je k tomu, nejen díky svému okolí, doslova ideální volbou. Přes sezonu má prodejna v běžném skladu tři sta kol, z nichž je více než polovina vystavena přímo na prodejní ploše. Z dalších doplňků či textilu zde naleznete široký sortiment značek Bell, Giro, Briko, Northwave, Craft, Camelbak, Schwalbe, DT Swiss, BBB, Parktool a dalších. A jelikož je prodejna umístěna na ideální tréninkové trase, jistě přijde vhod i kompletní nabídka energetických doplňků Nutrend nebo třeba široký sortiment cyklistických map.

### Cyklo Emap stylové

Samozřejmostí je špičkový servis, zdejší mechanici si poradí s jakýmkoli problémem vašeho kola. A stejně tak ochotně vám poradí, kde si v okolí nejlépe zajezdit, prodavači i mechanici jsou samozřejmě aktivní cyklisté. V případě oprav na počkání, při výběru ideálního kola či při plánování následné terénní trasy přijde vhod stylová kožená sedadka, na níž si můžete v klidu počkat třeba i jednotlivá čísla CykloSERVIsu. Od letošního roku je v prodejní rovněž nainstalována velká plochá obrazovka,

na které bude probíhat promítání extrémních freeridových videí a dalších cyklistických akcí. A to vše budete moci sledovat ve stínu Skalistých hor...

Každou středu jsou přes sezonu navíc v plánu pravidelné bikové výjezdy přímo od prodejny, a to vždy od osmácti hodin. Nejenže zde dobře nakoupíte, ale navíc potkáte partu do cyklistiky stejně zapálených lidí. Výjezdy se dají domluvit přímo na stránkách prodejny [www.emap-praha.cz](http://www.emap-praha.cz).

Co se týče spojení, ideální samozřejmě bude, když přijedete na kole. Velkou výhodou je ale i bezproblémové parkování s velkým počtem parkovacích míst. Pokud se rozhodnete přijet autobusem, tak přímo u prodejny je zastávka linek 113, 331 a 333 nazvaná „Ke Břežině“.

### Cyklo Emap

K Vrtěnce 317, Praha 4-Písnice  
Tel.: +420 261 911 452  
Mobil: +420 721 414 810

Otevírací doba:  
Po-Pá 10.00-18.00 hod.  
Čt 12.00-20.00 hod.  
So 9.00-14.00 hod.  
[www.emap-praha.cz](http://www.emap-praha.cz)

# V hlavní roli design

Designových hrátkách značky Pearl Izumi toho již bylo napsáno mnoho. A přesto vám musíme ukázat další krásné kousky z kolekce Léto 2008. Fantazie designérů této především textilní značky je zkrátka bezdáná.

Dres Pearl Izumi Psycholist evokuje nechalné známou svěrací kazajku bude stoprocentně hitem letošní sezony. Stačí se při jízdě tvářit dostatečně šlepně, občas koňsky zafehat a máte o popularitu postaráno. Rozhodně se v něm ale nevydávejte na bohníčku bikrosku,



tam by vás lapili hodné brzy. Voředu je trojice stahovacích přezek, vzhůdu jich je dokonce šest. Ale nemusíte se bát, že se z dresu budete složitě dostávat, přezky jsou pouze namalované...

A nezapomnělo se ani dámy. Women's Symphony Collection zahrnuje celou řadu dámského textilu včetně luxusních rukaviček. Ačkoliv většina výrobců řeší pouze design svrchní části

a v případě dlaně se zaměřuje jen na kvalitu polstrování, Pearl Izumi jde opět svou vlastní cestou. Dámám-bikerkám se práce musí vybatvením hlavně líbit! Dlaně rukaviček je tedy vyzdobena v duchu grafiky použité na svrchním materiálu. Navíc bude cyklistkám v takových rukavičkách líto spadnout, aby si kytičky náhodou nerozefřely. A to je jistě ta nejlepší prevence proti pádu... (kad)

Catlike je španělský výrobce špičkových cyklistických přilbě a brýlí, které používají závodníci na Tour de France, Giro, Vuelta a MS i olympijských hrách na silnici i v MTB. Tým, který používá značku Catlike - Orbea - Julien Absalon - olympijský vítěz v cross country MTB (foto), Euskaltel, Relax - Jan Hruška, Maxxis, Merida - Milan Spěšný, Jan Svorada, aj. Sparta Praha, Budvar, CK Příbram, Galaxy Cyklošvec, Galaxy GS Jistebnice a další

**Catlike Compact Pro**  
Technologie: In-Mold  
Větrací otvory: 21  
Velikosti: SM 50-53, MD 54-58, LG 59-61cm  
Hmotnost: 245g  
Upínací systém: MPS 3D  
Všechny modely Compact je možno dodat s bílým nebo černým sítkem  
**Cena: 2990 Kč**

**Catlike Vacuum**  
Technologie: CES In-Mold, Air-Tube  
Větrací otvory: 19  
Velikosti: SM 50-53, MD 54-58, LG 59-61 cm  
Upínací systém: MPS 3D plynulé nastavení podle obvodu hlavy  
**Cena: 3390 Kč**

**Catlike Whisper**  
Technologie: CES In-Mold  
Větrací otvory: 39  
Velikosti: SM 50-53, MD 54-58, LG 59-61cm  
Hmotnost: 280g  
Upínací systém: MPS 3D plynulé nastavení podle obvodu hlavy, s přepravním boxem  
**Cena od 4990 Kč**

**Catlike Diabolo**  
Technologie: In-Mold  
Větrací otvory: 19  
Velikosti: SM 50-56, LG 57-61cm  
Hmotnost: 240g  
Upínací systém: MPS 3D kompaktní design, dodávána včetně odnímatelného štítku  
**Cena od 1590 Kč**

**Catlike Gravity**  
Technologie: sklolaminátová skloepína  
Větrací otvory: 16  
Velikosti: SM 50-53, MD 54-58, LG 59-61cm  
Hmotnost: 900g  
**Cena: 3290 Kč**

**Catlike Sakana**  
Technologie: CES In-Mold, AirTube  
Větrací otvory: 15  
Velikosti: SM 50-53, MD 54-58, LG 59-61cm  
Upínací systém: MPS 3D plynulé nastavení podle obvodu hlavy  
**Cena: 3990 Kč**

**Catlike Shield 2**  
Technologie: In-Mold  
Větrací otvory: 17  
Velikosti: univerzální 52-60cm  
Hmotnost: 245g  
Upínací systém: MPS 3D nový upínací systém, zvýšená ochrana týlu, dodávána včetně odnímatelného štítku  
**Cena od 2390 Kč**

[www.cyklovec.cz](http://www.cyklovec.cz)

DISTRIBUTION:  
dp Europe, Vibenská 2290, České Budějovice, 37001  
tel: +420 388 314 887, info@dirtparade.com  
[www.dirtparade.com](http://www.dirtparade.com)

# AUTHOR



**N**a druhou generaci modelu A-rh české značky Author jsme se upřímně těšili už od loňského Eurobiku, kdy nás rám oslovil nejen svou extrémně křiklavou barvou. Letošní verze totiž nese prakticky všechny prvky, které by mělo mít moderní celoodpružené kolo na tvrdé enduro. Nefalšovaný čtyřčepový záves zadní stavby je vyroben s ložisky integrovanými do vahaďa, která přispívá spolu s mohutnou kovovou podkovou u středového složení k dobré tuhosti zadní stavby.

Geometrie kola s delším předním trojúhelníkem, střední délkou zadní stavby, úhlem hlavy 67 stupňů a krátkým představcem dává kolu velmi zajímavé ovládní. Při šlapání veselé se navíc zadní stavba tahem řetězu uzavírá, takže se nepohupuje a tudíž se podílí na výborném záběru. Je vidět, že letošní A-rh je proti původní verzi úplně v jiné dimenzi a že tento stroj odpovídá všem dnešním standardům univerzálního kola pro enduro a freeride.

## Rám

Srdcem stroje je rám z materiálu Al 6061 T6. Hlavová trubka je rovnou připravena pro mohutnější sloupek vidlice průměru 1,5 palce, což se výrazně podílí na vysoké tuhosti předku. Sériově je však kolo osazeno vidlicí Rock Shox Pike s klasickým sloupkem 1 1/8".

Spodní rámová trubka má proměnný průřez. U hlavy je lehce zpláštena ve směru směru a navíc je zesílena podpora navárok, takže lépe odolává rázům od vidlice. U středového pouzdra se pak rozšiřuje horizontálně, aby navýšila boční tuhost.

Horní trubka kruhového průřezu je vedená pod velkým sklonem kvůli dostatku místa nad rámem a přečnívající délka sedlové trub-

ky je podpořena samostatnou vzpěrou. Mezi sedlovou a horní trubkou ještě najdeme dva pláty, které nesou čep vahaďa, působícího na tlumiči. Opěru tlumiči poskytují další dva pláty mezi sedlovou a spodní trubkou. Hlavní čep je umístěn těsně za sedlovou trubkou na úrovni malého převodníku. Vitaným prvkem je úchyt pro napínák, navařený okolo středového pouzdra.

**Na vysoké tuhosti zadní stavby má lívi podíl kovaná podkova, spojující hlavní čep s hranatými řetězovými vzpěrami. Druhý čep je ještě před osou kola, takže ta je oddělena od řetězových vzpěr. Zadní kolo tedy nechodí po kružnici, ale po paralelogramu určené trajektorii vzhůru a vpřed.** Umístění tohoto čepu také rozlišuje, zda se u zadní stavby jedná o čtyřčep, nebo pouze o jednočep s přespákováním, jak tomu je například u kol Kona, Merida, Banshee a dalších.

Obě části nově tvarovaného vahaďa přepákování jsou pro vyšší boční tuhost spojeny trubičkou. Průmyslová ložiska umístěná ve vahaďe se podílí na snadnější údržbě. U testovaného vzorku však byl problém v kombinaci s tlumičem Fox DHX 3.0 s nasřobováním hlavice pumpičky na ventilek. Vahaďo bohužel nedává dost prostoru pro ruce, takže pro změnu tlaku je potřeba uvolnit horní šroub a tlumič vysunout, řešením by bylo i otočení tlumiče. Naštěstí s tlakem se většinou laboruje pouze zpočátku, dokud je kolo nové a jezdec si nenajde tu svoji hodnotu. Doutejme, že se tento neduh podaří u sériových strojů odlatit.

Tlumič Fox DHX 3.0 délky 190 mm s krokem píštěnce 50 mm dává při poměru přepákování 3:1 zdvih zadní stavby 150 mm, což je tak akorát pro drsnější enduro a lehčí freeride. Dvoukomorový vzduchový systém má



## A-rh+

relativně slušný chod, samozřejmě se sametovostí ocelové pružiny se to nedá – díky tření těsnění vzduchových komor – srovnat. Proti lineární křivce chodu tlumiče, kdy má v druhé části zdvihu oproti pružině větší tendenci jít na doraz, bojuje vyrovnávací nádržka. V ní je možné zvýšit tlak ve třetí komoře a tím ztlumit chod na doraz. Samozřejmě je ještě ovladač odsokku.

## Komponenty

Vepředu pruží vidlice Pike 409 se vzduchovým systémem Dual Air a 140 mm zdvihu. Pokud bychom kolo osadili vyšší vidlicí, například Lyrik se zdvihem 160 mm, dostali bychom ještě sjezdovější úhel hlavy, ale s pikem je kolo daleko jezdivější.

Osazení sramem X.7 odpovídá drsnosti určení kola, chod páček i přehazovačky je mnohem syrovější a čitelnější, než u jemnějšího shimana.

Brzdy Hayes Stroker Trail v bílé barvě krásně doplňují celkové barevné ladění do zeleno-bíla, podporují jej i bílé ráčky Trance na zapletených kolech vlastní produkce Author Industry. Ráčky širší 24 mm jsou vyrobeny ze slitiny Al 6066 a jsou určeny do tvrdšího nasazení, náby na průmyslových ložiscích patří k již zavedenému a osvědčenému sortimentu.

Kokpit od firmy Syncros tvoří pěticentimetrový představec, 70centimetrová řídítka Bulk s nízkým průhybem a sedlovka s pěkným kovaným zámkem s kolíčkem. Kontakt s jezdcem pak mají na starosti vlastní lockon gripy a sedlo Author Gang v hnědé barvě.

## Nejen pro dárcce

Ačkoliv vzhled kola A-rh+ je celkem dost agresivní, při šlapání veselé velmi mile potěší nečinnost zadní stavby pod záběrem. To je prakticky největší předností celoodpruženého kola, která umožňuje celkem svůlný pohyb po rovině a do kopce. Skutečně, v našem testování lese autor bez jakéhokoliv odmouvlání zdlal všechny stoupáky, které nás potrápí i na lehkých XC strojích. Rozdíl zde byl samozřejmě v hmotnosti kola a posedu, ale rozhodně kolo jezdec nehen-dikepuje nechtěným propuzňováním. Proto je fajn, že není třeba použít tlumič s přívěrním. Jakýkoliv přepok, kámen či korřen, jenž se ve výjezdu postavil do cesty, zadní stavbu rozpohyboval, což je zřetelně vidět na pohy-

bu vahaďa pod sedlem. Za pedály při propuzňování brzdění netahá. Tuhnutí zadní stavby pod brzděním jsme po dobu testování nijak nepozorovali, přece jen čtyřčepový záves je o něco aktivnější.

Nejšťastnější bude jezdec přirozené cestou z kopce. A-rh+ se chová jako tank, který si kleští cestu sám. Povození jsme se v dost těžkém terénu, sjezdili nejrůznější stěny na sypkém povrchu, skákali z dvoumetrového dropu i na hiněných dirtech, jezдили prudké klikatice mezi stromy a všude se autor projevil na výtečnou. Delší přední trojúhelník s kratším představcem se hodí jak na běžné ježdění, tak i do klikatic, kde se A-rh+ proplétá jako zmije. Špičkové brzdící Hayesy napravují reputaci starších modelů HFX, kdykoliv si kdekoliv přibrzdí není problém. Pláště Maxxis Ignitor patří k našim oblíbeným, v suchém prostředí, na plochých plotnách i prašném podkladu fungují výborně, ovšem na

mokrém listí a kořenech už tak zdatné, jako speciální vzorky do mokra, přirozené nejsou. Nad rámem je dostatek místa, sedlo jde lehce zasunout dolů, takže ve sjezdu neprekáží a ve výjezdu je zase možné jeho vysunutím nastavit XC posed. Dvě ramy je výtečné, ovládní snadné a předvídatelné.

Bez okolků můžeme napsat, že s přímouhlejším okem nad jediným negativem – minimem místa u ventilků tlumiče – se konstruktérem podařilo postavit moderní rám s kvalitním ovládním a výborným odpružením. Na rozdíl od ultralehkých a také ultradrahých kol kultovních značek, které se při stejném zdvihu dostanou na hmotnosti kolem 13 kilo, ale cenovka ukazuje mnohem vyšší hodnotu, se autor může bez okolků pustit do mnohem drsnějšího terénu. Zároveň si na něm jezdec do toho drsného terénu či na kopec sám dojezdě a nemusí kolo tlačit, jako tomu bývá u těžších freeridových kol.

	moderně navrhovaný rám, imunita na šlapání, tuhost, univerzální použití		málo místa u ventilků tlumiče																		
<b>Technická specifikace:</b>																					
<b>Rám:</b> Al 6061, zdvih 150 mm <b>Tlumič:</b> Fox DHX Air 3.0 <b>Vidlice:</b> Rock Shox Pike 409 <b>Převodník:</b> Truvativ Hussefelt <b>Přesmykač:</b> Sram X7 (34.9) <b>Měnič:</b> Sram X7 <b>Řazení:</b> Sram X7 Trigger <b>Řetěz:</b> Sram PC-951 <b>Brzdy:</b> Hayes Stroker Trail 7" <b>Náboje:</b> Author Disc ložiskové <b>Ráčky:</b> Author Trance <b>Pneu:</b> Maxxis Ignitor 26" x 2.35" <b>Pedály:</b> Author <b>Řídítka:</b> Syncros FR20 20 mm <b>Představce:</b> Syncros FR50 <b>Sedlovka:</b> Syncros dural <b>Sedlo:</b> Author Freeride <b>Hmotnost:</b> 16,7 kg <b>Cena:</b> 45 990 Kč		<table border="1"> <tr> <td>Velikost</td> <td>M (17,5")</td> </tr> <tr> <td>a Úhel hlavy</td> <td>67,0°</td> </tr> <tr> <td>b Úhel sedlové trubky</td> <td>72,5°</td> </tr> <tr> <td>c Horní rámová trubka</td> <td>579 mm</td> </tr> <tr> <td>d Horní trubka vodorovně</td> <td>589 mm</td> </tr> <tr> <td>D Délka sedlové trubky</td> <td>450 mm</td> </tr> <tr> <td>E Délka zadní stavby</td> <td>430 mm</td> </tr> <tr> <td>F Rozvor</td> <td>1155 mm</td> </tr> <tr> <td>G Hlavová trubka</td> <td>125 mm</td> </tr> </table>		Velikost	M (17,5")	a Úhel hlavy	67,0°	b Úhel sedlové trubky	72,5°	c Horní rámová trubka	579 mm	d Horní trubka vodorovně	589 mm	D Délka sedlové trubky	450 mm	E Délka zadní stavby	430 mm	F Rozvor	1155 mm	G Hlavová trubka	125 mm
Velikost	M (17,5")																				
a Úhel hlavy	67,0°																				
b Úhel sedlové trubky	72,5°																				
c Horní rámová trubka	579 mm																				
d Horní trubka vodorovně	589 mm																				
D Délka sedlové trubky	450 mm																				
E Délka zadní stavby	430 mm																				
F Rozvor	1155 mm																				
G Hlavová trubka	125 mm																				

## SR SUNTOUR

### SUSPENSION 2008

VELKOOBCHOD CYKLO A SPORT

Oфициální zastoupení pro ČR:  
 BP Lumen velkoobchod cyklo a sport  
 Puškinskova 548, Úpice 542 32,  
 Tel.: 499 881 327, 499 882 703  
 info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

<b>DUROLOH 20</b> TRAPPE / 15 / 15 9.990,- 9.490,- 9.990,-	<b>DUROLOH</b> 6.990,-	<b>ARKON RLD / RL</b> 8.490,- 6.990,-	<b>EPICON RLD / LOD</b> 4.990,- 4.490,-	<b>ARKON RLD / LOD</b> 3.990,- 3.490,-	<b>ARK RLD</b> 5.990,-
Použití: freeride, all mountain Zdvih: nastavitelný 180 - 140 mm Pružení: vzduch Tlumič: olejová patrona Vnější nohy: magnesium Vnitřní nohy: Cr/Mo, 35 mm Nastavení: tlumení odsokku, tlak vzduchu, nastavení zdvihu Hmotnost: 2700 / 2600 / 2370 g	Použití: freeride Zdvih: 150 mm Pružení: pružina Tlumič: olejová patrona Vnější nohy: magnesium Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm Nastavení: tlumení odsokku, předpětí pružiny Hmotnost: 2890 g	Použití: MTB XC, marathon Zdvih: 80 mm Pružení: vzduch Tlumič: olejová patrona Vnější nohy: magnesium Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm Nastavení: uzávěření z řídítek, regulace pružení Hmotnost: 1600 g / 1700 g	Použití: MTB marathon, all mountain Zdvih: 80, 100, 120 nebo 140 mm Pružení: vzduch Tlumič: olejová patrona Vnější nohy: magnesium Vnitřní nohy: Cr/Mo, 32 mm Nastavení: uzávěření z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace pružení a tlumení Hmotnost: 1800 g	Použití: MTB marathon, all mountain Zdvih: 80, 100, 120 nebo 140 mm Pružení: vzduch Tlumič: olejová patrona Vnější nohy: magnesium Vnitřní nohy: Cr/Mo, 32 mm Nastavení: uzávěření z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace pružení Hmotnost: 1900 g	Použití: cross Zdvih: 63 mm Pružení: vzduch Tlumič: olejová patrona Vnější nohy: magnesium Vnitřní nohy: Al 7050 Nastavení: uzávěření z řídítek, regulace pružení a tlumení Hmotnost: 1600 g

Dovolil jsem si vypůjčit název známého českého filmu pojednávajícího z velké části o vandalství, chci se zde totiž také věnovat záměrnému ničení. A to ničení věci, která je čtenářům Cykloservisu jistě blízká, tedy městských cyklistických stezek. Namísto, aby pozvolna vznikající cyklostezky mohly být něčím, co nás bude těšit, staly se bohužel útočištěm sprejerů a dalších vandalů. Tato problematika je samozřejmě daleko obsáhlejší, než bych ji vztáhl pouze na pražské cyklostezky. Nicméně poškozování historických památek či městského mobiliáře, tedy zastávek, odpadkových košů, laviček a podobně, se zde věnovat ani nemůžu. Takové téma by zabralo možná celé jedno vydání Cykloservisu. Na to mají prostor jiné sdělovací prostředky.

**S** fotoaparát jsem vyrazil na jen pár kilometrů dlouhý úsek jedné relativně frekventované pražské cyklostezky vedoucí od Barrandovského mostu, přes Braník, směrem na Kačerov. A všechny fotografie, použité v tomto

článku, jsou pořízené na tomto, ani ne pět kilometrů dlouhém úseku cyklostezky. Takže si nejspíš dovedete představit, kolik materiálu bych asi nasbíral při projetí více cyklostezek v různých částech našeho hlavního města.



Převážně sprejerský skládky vytvořená ve vzdálenosti dvou metrů od cyklostezky, pod schodištěm pěší trasy přes Barrandovský most. Krásné místo. Sředověké sekání rukou by se možná ujalo i v současnosti...

# PROČ?



Takhle vypadá cyklostezka vedoucí podél Vltavy, od Barrandovského mostu do Malé Chuchle. Stovky prázdných sprejů, plastové kbelíky, válečky a další sprejerský odpad se válí všude, tedy na cyklostezce, v okolní trávě, v keřích, ale i na břehu řeky či v korytu přitékajícího potoka.



Tyto cedule donedávna informovaly o tom, že se jedná o stezku pro pěší a cyklisty. Dnes informují o tom, že sprejér zničí úplně všechno.



Že by tuto „úpravu“ provedl nějaký cyklista, hrdý majitel kola Giant XTC? No snad ne.



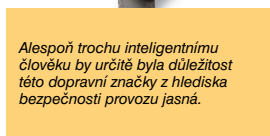
Tady si dal někdo práci se změnou kilometrovniku. Ale naštěstí se zatím dá přečíst, kam stezka vede, a dokonce není problém rozluštit skutečný údaj o vzdálenosti.

### Co znamená „legál“?

Město pro sprejery vyčlenilo místa, kde se mohou realizovat bez jakéhokoliv postihu. Věc možná chvályhodná. Bohužel tyto legální plochy nejsou pro komunitu lidí se spreji v ruce asi dostatečně adrenalinovou záležitostí, proto dál ničí vše ostatní, tedy včetně historických památek nebo nových souprav metra. Než dotyčná osoba dojde přes město se spreji v batohu k onomu „legálu“, stihne toho poškodit hodně, řadu soukromých domů, zastávky tramvaje, telefonní budky a podobně. Když to dopadne ještě dobře, odnese to třeba jen zábradlí...

Vrátme se ale k cyklostezkám, k problému pro nás aktuálnějšímu. Například v okolí Barrandovského mostu, odkud je několik fotografií, je oněch legálních ploch pro sprejery relativně dost. Jsou zde pro ně vyčleněny takřka všechny dostupné betonové plochy podél nábrží. Nemám nic zásadního proti tomu, když někdo PĚKNĚ pomaluje třeba nevzhledný šedivý průchod pod dálnici. Ale je samozřejmě rozdíl mezi pomaluje a POMALUJE. Proč ale přes sebe dělat desítky vrstev různých malůvek, když podstatu „graffiti“, tedy potlačení šedé betonové plochy, vystihla již vrstva první. Z důvodu neustálého přemalovávání nových a nových motivů dochází na legálních plochách k tak velké frekvenci sprejerů, že to s sebou nese nežádoucí následky. Tato komunita lidí pravděpodobně neřeší takové „zbytečnosti“, jako je životní prostředí či ekologie. Po nájezdu sprejerů na betonovou plochu po nich v celém okolí zbudě doslova spoušť. Vyhozené plastové kbelíky od podkladových barev, plastové misky, válečky a v neposlední řadě nesčetné množství prázdných plechovek od sprejů. Nejspíš Tito lidé, možná by se zde lépe vyjímalo slovo „hovada“, spoléhají na povodeň, že to zase všechno spláchne...

A proč se v cyklistickém časopisu rozepisují o problému sprejerů a legálních či nelegálních ploch? Protože právě v bezprostřední blízkosti oněch „legálů“ vedou cyklostezky. Odhozené spreje,



Alespoň trochu inteligentnímu člověku by určitě byla důležitost této dopravní značky z hlediska bezpečnosti provozu jasná.



Některé ukazatele zůstaly zatím bez poškození...

válečky či plastové kbelíky se tak nejdou válí přímo na cyklostezce. A cyklistovi zde projíždějícímu tak nezbudě nic jiného než si mezi plechovkami dát slalom. O skleněných střepech z lahví s alkoholem asi ani nemá cenu se rozepisovat.

### Cyklisté versus sprejři

Skoro to vypadá, jako by sprejři vyhlašili cyklistům válku. Soudě podle zničených směrůvek, značek či informačních tabulí, přímo pro cyklisty určených. Nové značení, které se na cyklostezkách v minulých letech objevilo, je v řadě případů zcela zničené, v lepším případě pak špatně čitelné. „Hovada“ se spreji zkrátka zničí vše, co jim přijde pod ruku. Misto aby si vžáli toho, že se zde po dlouhé době komunismu dávají věci pomalu do pořádku, tak ničí a ničí. Jejich mozky asi nedokázaly pojmut skutečnost, že jakékoliv značení, ať už plnohodnotné dopravní či cyklistické-informativní, není zahrnuto do legálních ploch pro sprejery.

A další důsledek průjezdu cyklisty touto spouští, tedy vlastně skoro smetístěm? Ačkoliv se na kolo člověk většinou těší, že si vyčistí hlavu, při jízdě po skládce to skutečně není možné. Takže namísto jakési sportovní meditace přichází ke slovu hořkost, naštvání a zároveň pocit bezmocnosti. Ano, zkoušel jsem si s lidmi, týmažícími v rukách barvu ve spreji, rozzněm promluvit. Brzy jsem to vzdal. Zkuste se jich také zeptat: „Proč?“ Vždyť svým chováním bojují i proti nám, cyklistům.

Jan Kadečka

## 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



# CO NOVÉHO U GIANTU

Jeden z největších světových výrobců rámu a kol, firma Giant, patří k lídrům ve vývoji nových technologií a disponuje ucelenou řadou kol pro všechny kategorie zákazníků. Pro letošní sezónu si přichystal hned několik novinek, přičemž na poli celoodpružených kol se jedná o změny více než jen kosmetické.

vyvinutou jezdcem při šlapání od rázu přicházejících od terénu a tudíž neuzít drahocennou energii vynaloženou jezdcem na jízdu kupředu. Navíc reigny nejsou nijak extra těžké, nejlehčí verze Reign 0 váží příznivých 12,6 kg.

Novinkou v nabídce Giantu je základní celoodpružený model Yukon FX, rekreační stroj s jednočepovou zadní stavbou s přepákováním, jenž s osazením vidlicí Rock Shox Dart, tlumičem Giant, mechanickými kotoučovkami Hayes a pohonem Shimano Alivio přijde na rozumných 21 990 Kč.

### Pevná kola

U pevných horských kol XTC se nově objevuje technologie Alliance, kterou Giant úspěšně otestoval v loňské sezóně na silničních rámech. Díky 20letým zkušenostem s vývojem a zpracováním kompozitových materiálů se podařilo spojit do jednoho rámu dva materiály – karbon a hliník. Touto kombinací by se mělo podařit skloubit vysokou pevnost s pohodlím a tlume-



XTC Alliance

Cypher

pánským modelům mají kratší geometrii a představec, užší řídítka, speciální sedlo a měkčí vidlici.

Zcela nové jsou modely Cypher za 55 tisíc, což je obdoba Trance X se 127 mm zdvihu a pevný Arete 2W za 29 tisíc, vycházející z Terrago. Ten již našim testem prošel a v příštím čísle se můžete těšit na jízdní dojmy z modelu Reign 1. Už nyní můžeme nakousnout, že nový reign je zase o kus dál a v segmentu enduro patří k těm nejlepším koncepcím. (mig)

Novinkou je také klasický duralový hardtail ze slitiny AluXX Terrago v nejvyšší verzi 0 za 27 tisíc.

### Pro ženy a dívky

Nezapomnělo se ani na dámy, neboť každá pořádná firma má v nabídce i kolekci pro něžnější pohlaví. Oproti

### Celoodpružená kola

Závodní rám Anthem s 90 mm zdvihu zůstal zachován, neboť na něm prakticky není potřeba nic měnit. Pouze přibyl nový model Anthem Advanced 1 z materiálu METAComposite z vláken T700.

Zato u duralových modelů Trance a Reign Giant představil zcela nové rámy. Vyladěný a plně funkční systém odpružení Maestro funguje bezproblémově, zde se nic měnit nemuselo, ale kvůli hmotnosti úspore jsou přední rámové trojúhelníky mnohem jednodušší - rámy tak jsou podle typu až o půl kila lehčí. Hydroformované trubky tvoří zajímavě tvarovaný trojúhelník, který je podle měření značky o 13% tužší. Na spodní trubku je místo původní klece či obvařeného otvoru naváren samostatný dílec, jenž tvoří oporu tlumiči a zároveň je v něm uchycen i spodní čep.

Trance se vyrábí ve dvou provedeních - Trance se 105 mm pro XC a Trance X se 127 mm pro all mountain. Ten vyplňuje mezeru mezi XC a endurem, pro nějž je určen model Reign. I přes celkem hluboký zdvih 150 mm se stále jedná o pohodlný bike na celodenní výjízdky. Systém Maestro totiž dokáže účinně oddělit silu



Reign

ním vibrací. Oproti klasickému duralovému AluXX rámu je rám Alliance o 250 gramů lehčí a přitom o skoro 30 procent pevnější. Spodní rámová, hlavová, sedlová trubka a řetězové vzpěry jsou vyrobeny ze slitiny hliníku, zatímco horní rámová trubka a sedlové vzpěry jsou z karbonu. Spojení je plynulé a karbon přechází dovnitř horní spojky u hlavy a pater a skrz celou sedlovou trubku. V nabídce budou dva stroje XTC Alliance 0 za padesát a XTC Alliance 1 za třiadvacet tisíc korun.

## Amoeba Scud Rizer

Značka Amoeba má ve své nabídce nepřeberné množství komponentů, například řídítek byste při prolistování katalogu tohoto výrobce napačítali na čtyři desítky. Jedním z nejpopulárnějších modelů je typ Scud Rizer HB-M121. Zvýšení konců oproti středové části je v tomto případě 25 milimetrů, takže se

dobře tuhosti, přestože průměr pro uchycení představe je 25,4 milimetru. O určení pro sportovní XC jízdu vypo-



vidá i mírný průhyb řídítek směrem k jezdcům a jejich celková šířka 620 milimetrů. Hmotnost 190 gramů považujeme vzhledem k celkové tuhosti za příznivou, navíc přesně odpovídá katalogovým údajům. Cena řídítek Amoeba Scud Rizer je 990 korun. (kad)

GT Force. Ať jedeš kamkoli...



Na zemi není mnoho překážek, které by nový Force nedokázal pokořit. Nová řída i all mountain stroje využívá patentovaný systém F-Drive, který eliminuje vzájemné působení odpružení a pohonu. Nízká hmotnost, 150 mm zdvihu. Cross country, Trail riding, Single track - nahoru či dolů. Ať jedeš kamkoli, Force je silný společník.



Force 1.0 13,7 KG / 72.999 Kč / 88.999 SK

# Suntour Duro 20



Nový model Suntour Duro 20 se zdvihem 150 mm je určen pro freeride. Jeho mohutné vzezření mají na svědomí 35 mm silné vnitřní nohy z duralu Al 7050 a magnéziové kluzáky s pevnou osou průměru 20 mm. Tím je zajištěna výborná tuhost v krutu a přesnost řízení, která si nezadá s mnohem dražšími modely konkurenčních značek.

Je trochu škoda, že u modelu pro rok 2008, tedy v době, kdy všichni výrobci vidlic již nabízí pevnou osu s rychloupínacím mechanismem, Suntour stále ještě razí cestu, kdy pro sejmutí předního kola je nutné povolit čtyři šrouby. Jeden na každé straně jisti osu v patkách a z boků osy jsou dvě šroubovací zásepky na

imbus č. 6. Pro jednodušší provedení však zase hovoří nižší cena vidlice než u konkurence, takže hlavně mladí jezdci kvůli pár stovkám korun oželi komfort snadného vyndávání kola.

Vnitřní vidlice najdeme dost tvrdou ocelovou pružinu, ideální na dropy, která je tlumena olejovou patronou, takže také celková hmotnost 2700 gramů odpovídá tvrdšímu nasazení při freeride. Na street ani dirt snad nemůže být vidlice s tak velkým zdvihem určena.



Při nasazení na kolo se projeví hodné přetlumený chod, ovšem ani ladičím kolečkem na spodu pravé nohy se nám nepodaří se ho zbavit. To, že má vidlice tvrdý chod, jako kdyby byl přitážen ventili komprese, při tvrdém nasazení tolik nevádí, ale vidlice se vrací velmi pomalu.

To je však neduhem některých nových vidlic, takže zájemce o jinak výborně zpracovanou vidlici se skvělou tuhostí a rozumnou váhou by si měl nechat ve specializovaném servisu vidlici nejdříve seřídit.

Poté, co jsme si ji upravili a pořádně jsme promazali pouzdra, se chod zlepšil k nepoznání. Najednou se vidlice chovala mnohem aktivněji a také s rychlostí návratu po absorbování rázu to bylo mnohem lepší. Pohlcování velkých překážek je slušné, citlivost na menší je díky tvrdé pružině přirozeně slabší.

Po prvním osahání je tedy třeba vidlici hned neztracovat a nejlépe ji nechat hned v obchodě zevnitř promazat a případně nechat vyměnit olej v patroně. Dokonce existují i tuningová centra, kde jsou schopni výměnou vnitřních pouzder a těsnění chod ještě lépe vyladit.

Cena 6790 Kč je velmi slušná s přihlédnutím k faktu, že za své peníze získáme solidně zpracovaný kousek, pouze se nesmíme nechat odradit prvotním továrním nastavením.

(mig)

- + robustnost, cena
- přetlumený chod

# Sensor Thermolite

Otestovali jsme novinku v kolekci spodního prádla Sensor nazvanou Thermolite, která se vyrábí v pánské i dámské variantě. Za kvalitní odvod vlhkosti od těla i pocit tepla u trika může patentované vlákno Thermolite značky Dupont, které je podle návrhářů inspirováno kožejínou ledních medvěďů, složenou z chlupů s dutinou. Materiál s dutými vlákny by



Můžeme tady stroze technicky popisovat materiál, stříh, gramáž, vychytávky, ale to by vás nemuselo tak bavit. Proto radši předáme slovo přímo naší spolupracovnici Petře, která si jej kromě na kole vyzkoušela v zimním období i na běžkách a prkně, a nosila ho dokonce i do práce pod civilním oblečením. O prádle se sama vyjádřila následovně (byla by škoda tak osobitou výpověď cenzurovat do spisovné češtiny, proto ji ponecháváme v původním znění):

„Ahoj kluci, to bleďemodré tričko je fajn, teplý, perfektně sedí, hezky ušitý, netáhá se ani neskrábe. Vždycky, když si to na sebe vezmu, jako kdyby venku přitočili. Ploché švy nejsou vůbec cítit a díky prodloužení vzadu netáhne na záda ani v předklonu. Rukávky jsou tak akorát dlouhé, vyjdou až pod rukávce a u krku je jemný límeček.“

„A trenky jsou úplně úžasný, skvěle sedí, zahřejou, drží, jsou pohodlné. Úplně z nich je cítit teplo, a když má někdo problémy s rychlým nastudnutím spodku jako já, tak to je ideál.“

Když to prádlo nosím do práce pod džíny a tričko, je mi celý den příjemně. Když se třeba na běžkách hodně zapotím, pak zastavím třeba v bufetu a vychladnu, uschne to docela rychle.

Když bych to měla srovnat s bavlněným nebo dokonce krajkovým prádlem, který se shrnuje, někdy i štípe a kouše a rozhodně není pohodlný, pak budu radši nosit tenhle sensor i pod plesový šaty. PS. Můžu si to nechat? P“

Jak je vidět, osobní výpověď dá o dost víc, než technicky přesný výklad systému. Cena trička je 975 Kč a prodává se ještě v modrobílé kombinaci pro dámy a v tmavě modré pro pány. K dispozici je i verze s krátkým rukávem.

Trenky Doubleface je možné oblékat z obou stran, neboť tzv. plusová strana je určena do teplot nad nulou a prádlo má na této straně nejjemnější polyesterové hedvábí. Je tedy příjemné na těle a zároveň tolik nehřeje. Jakmile ale teploty klesnou pod bod mrazu, stáčí si prádlo obléci naruby, kdy polyesterová stříh zahřeje mnohem víc. Navíc mají trenky oboustranný a pružný plochý pás, jenž je výborně udrží na svém místě.

Trenky stojí 365 Kč a prodávají se ještě v červené barvě.

(mig)

měl odvádět pot od těla o 20% rychleji než ostatní funkční vlákna a navíc je nesrážlivý a udržuje si svůj tvar.



MADE in EU

**Champion**  
MOC od 2.390,- Kč

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

**IMTEC system**  
Příbly KED jsou vyrobeny vlastní technologií IM-TEC system. Spočívá v přesné CNC výrobě skořepiny, která se následně lisuje za studena k vyplně příbly. Nepoužívají se tedy zaváděcí lepidla a navyskytují se pod skořepinou naplněnosti (vzduchové bubliny), jak tomu často bývá u příbly vyrobených 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 příbly je vybavena systémem QuickSave® s možností nastavení velikosti příbly během několika sekund. Jde o nastavitelný prstenec (vybaven větracími otvory) na obvodu příbly, ke kterému jsou připraveny anti-bakteriální odmatelné výstřelky s možností prání. Ovládnutí prstence je vybaveno systémem QuickStopp®. Jde o ovládací kolečka, která zajišťují ještě větší komfort a stabilitu příbly na hlavě.  
Dalším velice významným prvkem bezpečnosti je umístění blízkostí přímo v upínacím systému.

Martin Horák, Rock Machine Cyklomax team

[www.CYKLOMAX.CZ](http://www.CYKLOMAX.CZ)

# VÍTEJTE NA VRCHOLU

**RIDELIGHT Team**

[www.pellis.eu](http://www.pellis.eu)



Ačkoliv název lehce navozuje dojem reportáže z aljašského zápolení bikerů v čele s Janem Kopkou, jde nakonec o test čapáků **Pell's Klondike Long Run**. Kalhoty Klondike jsou vyráběny ve dvou verzích – Bike a Run, které se liší použitím či absencí antibakteriální výstelky. Testované Run jsou tedy kromě bikování určeny i na běhky či běžné běhání.

# Bikový Klondike



sedlem. Na nohavičích je přes kolena materiál zdvojen, takže je ochrana dostatečná i v nižších teplotách. Přes lýtka jsou umístěny reflexní proužky, které lemují barevné odlišné panely, a reflexe je vedena naprosto dokonale, takřka kolem celého lýtka a svisle dolů jak po zadní, tak po přední straně. Tento bezpečnostní prvek je doslova vzorovým provedením. Zakončení nohavic postrádá silikonový proužek, ovšem během používání u kalhot nedocházelo k vysouvání nohavic nahoru.

Jejich základem je středně silný materiál superroubaix s vysokou příměsí lycry. Střih kalhot je velmi elastický a pružný, takže je velikosti XL dobře padnou i jezdcům s výškou 190 cm a hmotností 90 kg. Jejich přední díl sahá do půli břicha, takže dostatečně kryje citlivé partie, ovšem nepatří k těm extrémně zimním provedením. Díky střední výšce zde není zapotřebí zipu pro lepší navlékání či pro vykonání potřeby. Pružnost materiálu a dostatečné otevření střih umožní kalhoty velmi pohodlně obléknout. Zádočky díl sahá do půli zad, takže opět dostatečně, ale nijak přehnaně krytí.

Všechny panely jsou sešity plochými hustými švy, které během testování prokázaly dostatečnou odolnost a vysokou kvalitu i v oblasti rozkroku, kde je šev veden středem a je přímo v kontaktu se

- + rozmístění reflexe, střih, provedení
- cena

Kalhoty jsou díky svému provedení vhodné pro vyšší výkony na biku v teplotách kolem nuly a lehce pod ní. Na běžkách se ukázaly díky

pohodlnému střihu a střední síle zateplení materiálu také vhodnější pro vyšší výkon nebo mírnější teploty lehce pod nulou. Pro dlouhé turistické výlety v teplotách hodné pod nulou rozhodně nejsou, tam jsou určeny kalhoty X-Race Reflex No Wind s protivětrnou membránou. Jedná se tedy o oblečení pro sportovní až závodní účely, kde dokáže předvést své kvality.

Cena provedení Run bez vložky je 1670 korun, verze Bike s vložkou je o tři sta korun dražší. Obojí provedení pak lze koupit ve velikostech S–4XL.

(už)

Na podzim jsme uveřejnili test kotoučové brzdy Formula The One. Kromě této závodní sjezdové brzdy Formula představila i ekonomičtější model Mega, určený pro all mountain, freeride i sjezd. Projeli jsme tedy i tuto brzdu, abychom poznali, zda jsou rozdíly markantní.

## Formula Mega

Brzdová páčka má nový tvar primárně určený pro ovládní jedním prstem. Ačkoliv dva prsty se na páku také vejdu, není to potřeba. Novinkou je vymakaný systém nastavení vzdálenosti páky od řídítek – šroubek uvnitř páky tlačí na trn, přenášejíci stlačení páky na píst. U dražšího modelu The One zde najdeme rovnou pozlacený ovladač pro otáčení rukou, u Mega je nutné použít imbus. V tomto bodě také najdeme malou drátěnou pružinku s háčkem, která slouží jako pojistka proti vymlonení brzdové páčky při pádu. Nechybí ani zlatavá páčka ovládající tvrdost chodu brzdy. Rozdíl mezi krajními polohami je však celkem nepatrný, pozná se spíše v nestandardní situaci, například při jízdě po zadním kole, kdy je brzdá ještě jedovatější a chod kratší.

Samozřejmostí je použití dělitelné objemky pro jednoduché nasazení bez nutnosti sundávat grip a řazení. Skloubit páku s řazením Shimano Deore jsme neměli žádný problém, podle výrobce by se měla páka snést i se sramem.



se projevovala jedovatost, podobná jako u modelu The One. Jediný rozdíl mezi těmito dvěma verzemi je totiž jedno či dvouřadný trmen a snaží nastavení vzdálenosti páky od řídítek, ale výkon je hodně srovnatelný. Jediným slovem vynikající supervýkon, který však oproti třeba konkurenčním Avic Code postrádá jasnější modulaci. Tyto formuly jsou spíš o rychlém nástupu brzděného účinku, ovšem ovládní je velmi příjemné a bezproblémové.

Hmotnost jednoho setu brzdy je 402 gramů. Díky rozumnému přístupu dovozce je při koupi možné si rovnou objednat velikost kotouče a adaptéru podle vlastních potřeb, takže žádné následné shánění správného dílu nehrozí. Cena kompletu páka, hadice a trmen je 4540 Kč (The One je o 1050 Kč dražší), kotouč i s adaptérem pak podle velikosti a typu přijde na 500 až 1000 Kč.

(mig)

### Řeči čísel

Přímý následovník brzdy Oro je postaven na základě **dvoudílného trmene** (The One má trmen jednodílný, tedy ještě větší oporu proti rozpínání trmene silou pístů). 24mm písty z duralu díky velkému poměru mezi nimi a pístkem v páce dokáží vyvinout obrovskou sílu, nutnou při gravitaci poháněných discipinách. Proto stačí při sjezdu používat pouze jeden erst a přesto není těžké vyvinout maximální účinnost.

Trmen je shora odvětrán otvorem pro únik tepla, takže se tímto způsobem odálí propadání páky, tzv. fade out.

Na páce byla o třetinu objemu zvětšena vyrovnávací nádržka pro expanzi přehřívající se brzdové kapaliny, takže v českých podmínkách byla brzdá dostatečně imunní proti oddalování páky. Tato charakteristika je shodná jako u The One.

### Jízda

Zajetí sintrováných destiček bylo otázkou několika málo jízď na sjezdové trati a velmi rychle



- + vynikající výkon
- slabší modulace

**kenzel** www.kenzel.sk

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



cena 26.590 Kč  
34.790 Sk

**GRADE**

řám TRIPPLE BUTTED DURAL 6061 26" vidlice SR SUNTOUR RAIDON AIR (100 mm) převodník SHIMANO DEORE LX (44-32-22) měnič SHIMANO DEORE LX řazení SHIMANO DEORE LX DUAL CONTROL kapzeta SHIMANO M580 (11-32) brzdy SHIMANO DEORE LX (6") náboje SHIMANO DEORE LX rátky MACH1 MX DISC pláště TIOGA FACTORY XC 26" x 1.95" paprsky NEREX OCELCERNÉ pedály SHIMANO M505 sedlo VELO PLUS počet rychlostí 27 hmotnost 12,40 kg C19"

## MALOOBCHODY

**Kola ŠÍRER**

www.sirer.cz

**BRNO**  
tel. 547 218 482

**BEROUN**  
tel. 311 621 355

**Č. BUDĚJOVICE**  
tel. 386 359 259

Horská a krosová kola

Oficiální dovozce  
*Lampyaple*

Stavby silničních kol

# KERN

## CYKLOSPORT

[www.cyklo-kern.cz](http://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 již mají najeto více než 8000 km!

**CYCLESTAR bicycles**

Sídlíště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín  
Telefon: +420 251 566 780  
[emaxi@cyclestar.cz](mailto:emaxi@cyclestar.cz), [www.cyclestar.cz](http://www.cyclestar.cz)

**KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY**

axit

## Axit CZ, s. r. o.

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

prodej snowboardů, vázání a přílehy

internetový prodej po celé ČR a SR

Kladská 1513, 547 01 Náchod, +420 491 426 020, [axit@axit.cz](mailto:axit@axit.cz)

[www.axit.cz](http://www.axit.cz)

**Kola Štorek**  
Revnice

**jízdní kola**

- příslušenství ■ náhradní díly

**KOLA**

- horská
- silniční
- trekkingová
- dětská
- platební karty
- splátkový prodej bez navýšení

e-mail: [info@kola-sport.cz](mailto:info@kola-sport.cz)  
[www.kola-sport.cz](http://www.kola-sport.cz)  
tel.: 257 721 313  
Komenského 92, Revnice

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

AUTHOR MERIDA SPORTRIDE

## CYKLO EMAP

[www.emap-praha.cz](http://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

# www.cykl.cz

Tento článek zdaleka není určen pouze pro freeridery, kteří skutečně ocení služby chrániče, ale materiál pojmenovaný d3o přináší spoustu výhod i pro lyžaře, snowboardery, motokáráře a konečně i pro jezdce endura. O co že se jedná?

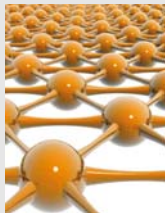
**Inteligentní hmota**

Ačkoliv dnešní chrániče jsou z našeho pohledu prakticky dokonalé, jejich největší nevýhodou je velká objemnost a tudíž i rychlostních závodů horší aerodynamika. Ve výzkumných laboratořích proto neustávají pokusy s vývojem ten-

# Chráničům zvoní hrana

cích a přítom odolnějších materiálů, které by dokázaly pohltit náraz a přítom neovlivnit objemnost jezdce. Díky tomu, že dnes není problém proniknout do molekulární úrovně složení materiálů, se podařilo objevit materiál d3o.

Na první pohled tenká oranžová elastická guma nemůže poskytnout dostatečnou ochranu, jako třeba vypořstovaná polyuretanová vložka v tradičních chráničích. Hmota d3o je na dotek měkká a lehce modelovatelná, skoro jako plastelína. Ovšem tato látka se vyzna-



čuje narůstající reaktivitou na vysokorychlostní rázy. O tom jsme se přesvědčili při testu úderem kladiva, kdy by se běžná plastelína rozestoupila okolo kladiva a pod ním by zůstalo minimum hmoty. Materiál d3o však vysokorychlostní ráz pohltí, zhutní se a vytvoří odolnou vrstvu.

Celé tajemství tkví v tom, že materiál d3o obsahuje „inteligentní“ molekuly, které se v klidu volně pohybují v látce, ale jakmile čelí nárazu, semknou se dohromady a vytvoří pevnou molekulární síťku. Tím absorbují energii nárazu a ochrání jezd-

ce před zraněním, například kontaktem s ostrým kamenem.

Proto je možné ve formě vytvarované pláty našít kličné i do běžného oblečení na exponovaná místa a tím se ušetří spousta prostoru, který by jinak klasické chrániče zabíraly.

První vlastnosti s ochranou materiálem d3o pro cyklistiku najdeme u značky 661 v chráničích EVO Knee a Elbow pro kolena a lokty. Jakmile v dubnu přijdou na náš trh, určitě je podrobíme krutému destruktivnímu testu. Hodně informací lze také najít na internetu, kde různá videa názorně předvádí, co hmota d3o dovede. Stačí například na stránkách youtube.com zadat do vyhledávacího termínu d3o.

(mig)



## TOPEAK WHITELITE

Miniaturní přední světlo, které může být po celou dobu vaší výjizdky schované v kapse či v batůžku, aby poté pomohlo při pozdním návratu domů, přesně taková je idea modelu Topeak WhiteLite.

Toto světlo ale není jen nouzovým pomocníkem, i přes malé rozměry nabídné solidní výkon a navíc ani na luxusním závodním kole nevypadá, díky svému kompaktnímu tvaru, nijak rušivě.

Pouhých třicet pět gramů vážící přední světlo měří na délku 5,8 cm a na šířku i výšku shodně 3,5 cm. Partii řidičů u představce vám tedy opticky naruší podobně jako computer, tedy téměř vůbec. Odolné dvojdielné plastové tělo v sobě skrývá trojici LED diod, jejich funkce je ještě posílena krycím sklem se speciální optikou. Napájení diod mají na starosti dvě baterie CR2032, jejich životnost je podle výrobce přibližně šedesát hodin. Ideálně umístěné spinací tlačítko je utěsněné proti vnikání vlhka. Gumové

těsnění je přítomno také ve spoji obou hlavních částí těla. Dva klasické režimy nabízí výběr mezi svícením a blikáním. Uchycení světla k řídítkům či k jiné části kola se provádí pomocí gumového pásku, zajištěním za spodní naklápěcí „půlobjímku“. Ke světlu jsou dodávány dva gumové pásky s různou délkou.

Po stránce výkonu



je světlo Topeak WhiteLite vzhledem k miniaturním rozměrům příjemným překvapením. Asi bychom se s ním nevydali na noční nájízdní kilometr, ale jako dojezdové je více než dostačující i za úplné tmy. Světelný kužel je široký s množstvím zřetelných bodů po svém obvodu a s hodně

výrazným středem. Díky relativně ostrému středu osvětlené plochy má jezdce alespoň základní přehled o situaci před kolem. Při pomalejší jízdě se toto světlo dá jako nouzově použít dokonce i v terénu, samozřejmě za předpokladu plně funkčních baterií.

Životnost baterií udávaná výrobcem rozhodně není přehnaná, je ale nutné počítat s pozvolným, byť velice pomalým částečným snížením výkonu. Kladné hodnotíme funkci i umístění spinácho tlačítka, naopak úplné spokojení jsme nebyli se systémem uchycení. Životnost gumového pásku rozhodně nebude věčná, a navíc jeho uchycení do spodního naklápěcího dílu vyžaduje trochu cviku, zvláště pak za snížené viditelnosti. Uplně snadné není ani rozdělení světla, například při výměně baterií. Přední objímku je nutné opravdu silně uchopit, aby s ní šlo potáhnout. To je ovšem daň za velice dobré utěsnění systému.

Cena světla Topeak WhiteLite je 499 korun.

- + malé rozměry, dostatečný výkon, utěsnění
- systém uchycení, cena

## NOVÉ www.cykl.cz

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

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!

## Každý má právo na kvalitní kolo...



**Cross 6.7**  
Cross



Rám	Alu 6061 s.L.	Převodník	Sh. XT Hollow.	Ráfky	ALEX DP 17
Vidlice	SF Sun. SF-NRX-E LO 63 mm	Stř. osa	Sh. XT Hollow.	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano Deore	Velikosti	48, 52, 56, 60 cm
Přesm.	Shimano XT	Vícekol.	Shimano LX		
Razení	Shimano XT Dual	Brzdy	Sh. XT hydr. kot.		<b>34 990 Kč</b>

**Ecorider 2.3**  
Treking



Rám	Alu 6061	Převod.	Shimano M 191	Ráfky	Jalco DM-18
Vidlice	RST Trendy T8 Alu 50 mm	Stř. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	21
Měníč	Shimano Acera	Náboje	Shim. RM30/Shim. DH	Velikosti	44, 48 cm
Přesm.	Shimano C050	Vícekol.	Shimano HG30		
Razení	Shimano Altus	Brzdy	Shimano M 421		<b>13 990 Kč</b>

**Pro 79**  
MTB



Rám	Alu 6061 d.b.	Převod.	Shimano LX Hollow.	Ráfky	ALEX ALX DP17
Vidlice	Marzoc. MZ Race LO 100 mm	Stř. osa	Shimano LX Hollow.	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano Deore	Velikosti	17,5; 19; 21"
Přesm.	Shimano XT	Vícekol.	Shimano HG50		
Razení	Shimano XT Dual	Brzdy	Shim. XT hydr. kot.		<b>33 990 Kč</b>

**Route 1.4**  
silniční



Rám	Alu 6061 d.b.	Převodník	Shimano Tiagra	Ráfky	ALEX ALX 270
Vidlice	Alu	Stř. osa	Shimano Hollow.	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano Tiagra	Náboje	ALEX ALX 270	Velikosti	55, 58, 61 cm
Přesmykač	Shimano Tiagra	Vícekol.	Shimano HG50		
Razení	Shimano Tiagra	Brzdy	Alu		<b>26 990 Kč</b>



rukavice gelové

44 300 001 / AGV-2801

**499 Kč**



košík přední

30 100 007 / ABK-2701 na řídítka

**750 Kč**



taška pro košík

33 100 010 / ABG-2803 pro košík ABK-2701

**299 Kč**

zvonek se zrcátkem

16 900 018 / ABE-2704

**99 Kč**



brýle

44 100 001 / AGS-2801 stříbrné/modré, koutová skla  
44 100 002 / AGS-2801 stříbrné/červené, hnědá skla  
44 100 003 / AGS-2801 stříbrné/červené, žlutá skla

**229 Kč**

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

44 100 010 / AGS-2801 brýle stříbrné/modré + sada výměnných skel

**399 Kč**