

# CYKLOSERVIS

**5**  
2008  
číslo 12Kč  
číslo 12Kč

## GT Force 2



**Ačkoliv je nabídka celoodpružených modelů značky GT dostatečně pestrá, přesto se našla skulinka na nové enduro biky Force. Zdvih 150mm, tuhý rám a skloubení sjezdové stability s dostatečným výkonem i ve výjezdu, to je jejich stručná charakteristika.**

**Tuhost**  
Na první pohled rám následuje moderní trend „nahrbené“ horní trubky v kombinaci s výztuhou před sedlovou trubkou. Aby byla tuhost dostatečná, jde o monokokové provedení s podélným svarem na vrchní a spodní straně horní „trubky“. Celý rám je z hliníkové slitiny řady 6061. Spodní trubka je klasická s vejčitým profilem a plochou spodní stranou. Dlouhý boční svar pojící horní a spodní trubku u hlavy je další z pojistek tuhosti. Masivní navařená výztuha nesmí chybět v místě zavěšení hlavního čepu otáčecího zadního stavby, kde také končí průchozí sedlová trubka. Zadní kyvka má masivní boční vzpěry, které mají největší vliv na její tuhost. Horní i spodní ramena pak mají hranaté profily a pro značku GT typické výměnné patky. Ty jsou sice dostatečně pevné, jejich negativem je ale náchylnost na nepříjemné „lupání“ při jejich povolení provozem a vyplavením maziva z dosedacích ploch. Celé zavěšení zadní stavby vychází z tradičního I-Drive systému na průmyslových ložiscích.

► Dokončení na str. 4

### 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 Světového poháru

www.author.eu



Author kol

## SHIMANO 2009

**Jako každý rok, i letos jsme byli v polovině února pozváni do továrny firmy Shimano na prezentaci nejdůležitějších novinek pro příští rok. Takže v době, kdy se teprve dostávají na prodejní kola se sadami Shimano modelového roku 2008, a někdy ještě ani to ne, jsme my, cyklističtí novináři, mohli shlédnout, a dokonce i vyzkoušet sady či jednotlivé komponenty z kolekce Shimano 2009.**

I tentokrát se však prozatím vztahuje na řadu novinek tiskové embargo, které musíme respektovat. Podle toho, jak bude moci být která novinka odtajněna, vás budeme s těmito komponenty průběžně seznamovat. Již v dubnu se dozvíte informace o inovované freeridové sadě a těsně před létem a především pak v jeho průběhu vás seznámíme s absolutní novinkou na poli silniční cyklistiky. Již nyní vám alespoň můžeme nastínit, že jsme na vlastní kůži při jízdě vyzkoušeli řazení zcela nové nejvyšší silniční řady Shimano, které jsme, předpokládáte jistě správně, neovládali již pomocí lanek...

Pro příští rok je novinek značky Shimano připraveno opravdu hodně, přesněji řečeno až nebyvale hodně. Nejenže byly přepracovány sady, u nichž jsme to tak nějak očekávali, ale dokonce nezu-

stal kámen na kameni ani u dílů, které byly inovovány relativně nedávno. Razantní nástup karbonu, který někteří i v případě značky Shimano předpovídali, se nekoná a pravděpodobně ani konat nebude. Ačkoliv je karbon použit na zapletených kolech a některých částech komponentů, například na převodnicích, Shimano evidentně důvěřuje hlavně vysoce kvalitním slitinám hliníku a špičkovým výrobním technologiím, jaké využívají například duté kliky Hollowtech II. Kupodivu i prototyp karbonových klik Dura-Ace, jenž jsme fotili na veletrhu Eurobike, se nakonec vůbec nedostane do výroby. A to přesto, že na výstavě ve Friedrichshafenu nám zástupce značky dokázal dokonce sdělit přibližný termín uvedení klik na trh. Takže karbon Shimano i nadále nechává Campagnolu a Sramu, čímž alespoň mezi produkty jednotlivých výrobců vzniká výraznější konstrukční i designový rozdíl. Konstrukteři Shimano ale očividně vědí, co dělají, neboť se díky stále špičkovějšímu zpracování již převážně vyzkoušených materiálů dostávají hmotnostně stále níž a níž, a to při zachování skvělé funkce dílů, či ještě častěji při jejich výrazném zlepšení. Jaké zásadní novinky si tedy Shimano pro příští rok přichystalo?

### SLX, dostupný závodní materiál!

Zapomněte na komponenty Shimano Deore LX, tato sada již bude určena pouze pro trekkingová kola.

► Pokračování na str. 2 až 4

# CO NOVÉHO U SHIMANA?

• Pokračování ze str. 1

Třetí nejvyšší sadou pro terénní použití, tedy pro cross-country a all mountain, je nové Shimano SLX. To převzalo mnohé konstrukční prvky od vyššího XTR a Deore XT, a to včetně použitých technologií a částečně i designu. A už po vzhledové stránce nezbyvá než říci, že se SLX opravdu povedlo.

Začneme-li od klik SLX, které jsou designově nejvýraznější, musíme konstatovat, že současné Shimano Deore XT vedle nich vypadá jako chudý příbuzný. Poslední generace ick-téčkových klik se po stránce vzhledu zrovna nevyznamenala, a když bude nyní možné zvolit výrazně levnější a mnohem hezčí variantu SLX, byt za cenu o něco vyšší hmotnosti, hádáte, po čem asi většina výrobců kol sáhne.

Nové duté kliky s technologií Hollowtech II mají hodně výrazný, ostré řezaný design. Tvar podtrhuje použití kovové šedého základu v kombinaci s leštěnou vnější plochou. Toto provedení je mimo jiné i výhodou při oděhnutí kliky od obuvi, na leštěném povrchu toho nebude zdaleka tolik vidět.

Kliky SLX budou nabízeny ve dvojnásobném provedení. Klasická varianta s trojřevodníkem 22/32/44 (případně 26/36/48) zubů, určená pro XC, má maximálně odlehčené převodníky s řadou otvorů. Jakoby někdo vzal vrtačku a pustil se do díla... Nejdůležitější je ale především nová konstrukce prostředního převodníku, která se inspirovala sadami XTR a Deore XT. Výrazně delší životnost nejzátěžovanějšího převodníku by mělo zajistit použití tvrzené oceli v kombinaci s karbonovým zpevněním bočních ploch.

Druhá varianta klik SLX, nazvaná Compact Drive, je určena pro all mountain jízdu. Je zde použit dvojpřevodník 22/36 zubů, a především zesílená celková konstrukce se širší osou a pevnějším pavoukem. Životnost by měla zvýšit i ocelová výtuhla se závitern pro pedály a také masivní kryt velkého převodníku. Ten je vyroben ze speciálního termostyplasu s „honeycomb“ strukturou, jakou známe například z jádra kvalitních lyží.

V případě přehazovačky došlo vedle zásadní změny designu především k výraznému odlehčení. Zatímco současné Deore LX váží ve standardní verzi s dlouhým ramínkem 311 gramů, přehazovačka SLX jen 260 gramů. Vedle klasického provedení bude v nabídce i varianta Shadow, snižující riziko kontaktu například s kameny při průjezdu technických pasáží. Kromě celkového rozšíření čepů (pokolikáté už??), a tedy dalšího zvýšení pevnosti a životnosti, doznalo změny i ramínko. Jeho vnější díl je z duralu a je vybaven odlehčujícími otvory. V nabídce budou celkem tři různé délky ramínka.

Přesmykač SLX se bude vyrábět ve dvou základních verzích, s rozlišením pro dvoj- a trojpřevodník. První varian-

ta má výrazně zkrácené vodítko řetězu, aby nedocházelo k jeho kontaktu se zadní stavbou, a především se širším zadním pláštěm. Vodítko je navíc nejen zkrácené, ale na svém konci i více zkonosené. Rádus vodítka odpovídá velkému převodníku se šestáctičí zuby.

Speciální verze přesmykače SLX je určena na navářku, uchycení se tedy provádí šroubem přímo do závitů v sedlové trubce rámu. Ačkoliv se v současnosti jedná vlastně o jakýsi atyp, lze předpokládat, že se to

vodníku, ale i s tím se konstruktéři jistě poperou. U XC rámu je dnes navíc standard počet zubů velkého převodníku 44, takže vlastně není důvod montovat přesmykač na objímku. Navářková verze byla představena nejen u SLX, ale i pro sadu Deore XT.

Klasické provedení přesmykače SLX pro trojpřevodník má nově umístěné dorazové šrouby, čímž se výrazně zlepšila jejich přístupnost pro seřizování. To platí především u vzadu odpružených rámu s jednočepovou koncepcí, u nichž prochází zadní stavba těsně nad přesmykačem.

Řazení Rapifire s technologií 2-way release bude vybaveno odnímatelným optickým indikátorem zapřazeného převodu, na jehož místo bude možné instalovat speciální zášlepku. Změny se ale odehrály v samotném mechanismu řazení, které má nově zřetelnější a především hlásitější polohy. Po letech, kdy Shimano neustále snižovalo odpor všech možných pružin, se dostalo do stadia, že ovládací



Konstrukce brzdové páky i řazení nové sady SLX vychází z vyšších modelů Deore XT a XTR. Umístění expanzní nádobky i vyevedení hadičky maximálně šetří prostor na řídítkách. Ideálně přístupný je šroubek pro seřizení vzdálenosti páky od gripu.



provedení v následujících letech rozšíří a možná i zcela vytlačí klasickou objímku. Přehazovačku také nemontujeme na objímku, ale do závitů v patce. Jediným problémem může být nastavení optimální výšky pro různé velikosti pře-

silý byly sice malé, ale řazení už jezdce pocitově téměř neinformovalo o změně převodu. Postupně opětovně „přitvrzování“ mechanismů má řazení navrátit důležitou zpětnou vazbu, již se může pochlubit třeba konkurenční Sram.

Brzdové páky i třmeny opět vycházejí ze současné verze Deore XT, čemuž odpovídá umístění expanzní nádobky na páce i zpracování dvoúspítkových třmenů. Ve srovnání s nyníjší verzí Deore LX bude mít nové SLX o dvacet procent vyšší brzdny výkon, zcela na úrovni sady Hone. Páky budou standardně vybaveny posilovačem Servo Wave. Velice dobrou přístupnost bude mít i šroubek pro nastavení vzdálenosti páky od řídítek, jehož ovládní nevyžaduje nářadí.

Přepřacované byly samozřejmě také náboje. Zadní je nově vybaven ořechem s jemnějším ozubením, který zajišťuje mnohem rychlejší záběr. S tímto systémem přišlo Shimano poprvé u sady určené pro BMX, následovalo XTR, dále Dura-Ace a postupně se ořechem s rychlým záběrem rozšiřuje i mezi kvalitativně nižší komponenty. Úpravy se dočkalo provedení kónusů a především labyrint těsnění. V nabídce bude i přední varianta náboje s 15mm pevnou osou.

## Shimano & Fox Co.

Shimano se pro konstrukci svých nových předních MTB nábojů rozhodlo spolupracovat s odpruženářskou značkou Fox. Tito výrobci společně vyvinuli přední náboje s 15mm osou pro sady Deore XT a XTR. Oproti běžným 20mm předním nábojům se touto novinkou výrazně snižuje hmotnost, při zachování téměř totožné tuhosti. Výrobci uvádí, že nové vidlice Fox v kombinaci s 15mm osami nabízí jako celek o patnáct procent vyšší torzní tuhost a o dvacet pro-



cent vyšší tuhosti, samozřejmě ve srovnání s klasickou verzí využívající rychloupinák. Přední náboj XTR s 15mm osou (typ HB-M978) je údajně o celych sto gramů lehčí než klasická 20mm verze (HB-M976). Vedle předních nábojů XTR a Deore XT Shimano představilo také kompletní přední kolo Deore XT s technologií 15x100, nazvanou E-Thru system.



Brzdový třmen SLX je pouze odlehčenou verzí dosavadního modelu. Lakované tělo se tváří téměř jako jednodílné, ale je spojeno ze dvou částí. Jednodílný třmen tak i nadále zůstává výsadou pouze prestižních sad značek.



Odvrtané převodníky klik SLX připomínají domácí tuning. Klasické imbusové šroubky byly nahrazeny osazením Torx. Zásadní je však přepracování prostředního převodníku, jenž má ocelový základ a karbonové boční zpevnění. Tedy další z technologií, které se postupně přesunují z nejvyšších sad na ty cenově dostupnější.

prinos tento prvek nabízí. Zajímavostí jsou plastové zátky, které mohou nové suplovat klasickou plastovou pásku pod duši. V praxi to znamená, že v každém otvoru ve vnější stěně ráfku překryje nipl plastovou zátku. Údajně tak oproti klasickým páskám ušetříte na předním i zadním kole dohromady 40 gramů!

Shimano Deore LX Sada Shimano Deore LX už bude od příštího roku určena pouze trekkingovým kolům, byt špičkovým. Tomu byt přízřibou soben především design jednotlivých komponentů, který je maximálně uhlazený a elegantní. Vzhledově jsou tyto komponenty mnohem blíže silničním dílům než horským.

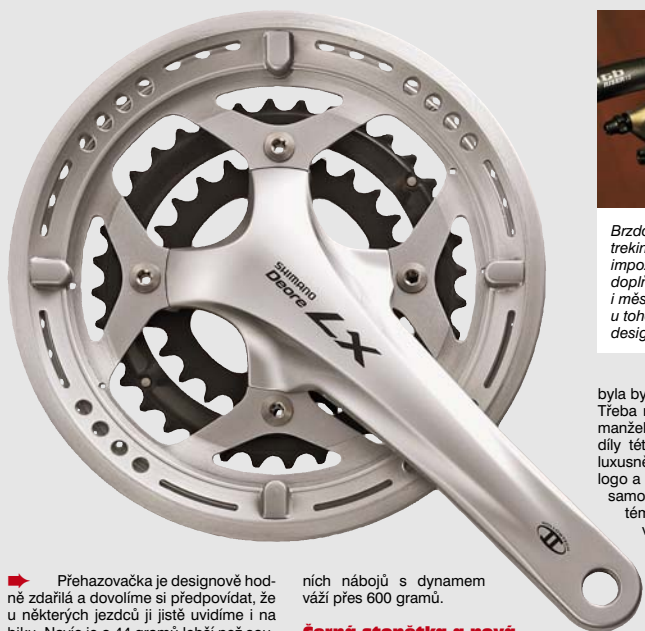
## Shimano Deore LX

Nejvýraznější jsou zde opět kliky, využívající technologii Hollowtech II. Po vzoru silničních dílů postrádá pravá klikla středový otvor. Zajímavostí je i možnost volby takřka identické verze klik, které ovšem postrádají dutinu a využívají ekonomičtější ocelové převodníky.

## Zapletená kola

Vedle již zmiňované novinky, již je přední kolo Deore XT s 15mm osou, je nejdůležitější bikový model WH-MT75. Velký bílý nápis na boku ráfku je nepřehlédnutelný, stojí na něm „29“. Shimano tak nabízí kompletní biková zapletená kola i pro vyznavače devě-





Brzdová a řadicí páka luxusní trekřinové sady Deore LX vypadá impozantně, její tvar bude skvěle doplňovat moderní cestovní i městská kola. Konstruktéři ale u tohoto dílu evidentně řešili více design než hmotnost.



Ideální brzdy – lehké, levné a výkonnostně více než dostačující. To platí u „věček“ Acera i pro příští sezonu.



Kombinované brzdové a řadicí páčky Acera se tváří docela luxusně, takový design byl donedávna pro vyloučeně levnou sadu takřka nemyšlitelný. Osmistupňový systém zůstává zachován. V případě samostatného řazení a brzdových pák opráší výrobce již letitý model Deore XT, na němž provedl pouze menší úpravy.

➔ Přehazovačka je designově hodně zdařilá a dovolíme si předpovídat, že u některých jezdců ji jistě uvidíme i na biku. Navíc je o 44 gramů lehčí než současně bikové provedení Deore LX.

Řadicí páčky Rapidfire Plus mají výrazný integrovaný optický displej a možnost odrazování palcem i ukazovákem. Soudě podle jejich tvaru, zde se rozhodně gramy nehonily. Alespoň budou mít konstruktéři v příštích letech co zlepšovat. Brzdová páka je určena pro tři prsty, ostatně jak se na správné trekřinové kolo sluší.

Brzdové čelisti tvarově vycházejí z nižších sad Altus, a to kvůli požadavku na dostatek místa okolo blatníku. Jejich zpracování je však špičkové a totéž platí o velice nízké hmotnosti. Podobnost s věčky ze sady Deore XT jistě není náhodná. Předpokládáme, že i tento komponent se v budoucnu objeví na jednom biku.

Náboje sady Deore LX se tváří vyloučeně silniční a to samé lze říci o stylově uhlazeném přesmykači. K sadě je volitelně dodáván také přední dynamo náboj Deore LX, jehož hmotnost je přijatelných 545 gramů. Většina konkurenčních nábojů s dynamem váží přes 600 gramů.

### Černá stopětka a nová Acera

V případě silničních komponentů, nepočítáme-li to, o čem se zde vlastně nesmíme ani zmínit, je určitá inovace pouze u sady 105. Tou inovací je kompletně černá povrchová úprava. Podle našeho názoru se ale zrovna nepovedla a současná leštěná vypadá daleko lépe a luxusněji. Černé díly sice umožní designérům vytvořit nové kreace, ale příliš elegance černá stopětka nepobrala. Byť asi Shimano Acera nebude vybavením kola našeho běžného čtenáře,

byla by škoda se o nové sadě nezmiňt. Třeba na „aceře“ budete kupovat kolo manželce, dítěti či rodičům. Některé díly této sady se navíc tváří mnohem luxusněji, než o čem vypovídá jejich logo a cena. Máme na mysli především samostatné brzdové páky v dvoupřístém provedení, které jakoby z oka vypadly pákám Deore XT z roku 1994. Že by v Shimanu ty formy ještě nezlikvidovali??? Došlo pouze k lehkému přepracování samotné páčky, která je upravena na kombi-

Jakoby nová brzdová páka Shimano Acera téměř z oka vypadla modelu Deore XT z roku 1994 a 1995. Přepracování se týká pouze prodloužení páčky a její úpravy pro V-brzdu.



naci s V-brzdami. Každopádně se dnes může i majitel relativně levného kola těšit z dílu, na nichž před mnoha lety jezdili závodníci. A totéž platí o samotném řazení Rapidfire. Pokud ještě vozíte osm pastorků a potřebujete nové řazení, po-



Jedinou změnou u kompletní silniční sady Shimano 105 je černá povrchová úprava. Uprímně, už jsme viděli hezčí komponenty...



Silniční kola pro bezdušové pláště budou moci zatím „spolupracovat“ pouze s obutím Hutchinson. Shimano v případě špičkových ráfků evidentně hodně důvěřuje kombinaci duralu s karbonem.



Vyznavači devěťadvacitkových biků již mohou sáhnout po zapletených kolech z nábojky Shimano. Nový model WH-MT75 technologicky vychází z úrovně Deore XT, takže bude vhodný i na závodní nasazení.

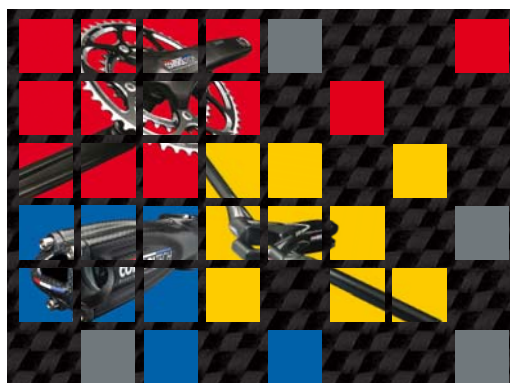


Novinkou jsou plastové záslepky nahrazující klasické pásky pod duši. Na předním a zadním kole se dá tímto způsobem ušetřit dohromady až čtyřicet gramů!

V-brzdy sady Acera představují i nadále jednoduchost a velice nízkou hmotnost. Z tohoto důvodu se řada výrobců již v minulosti rozhodla k jejich montáži i na o něco dražší kola a pravděpodobně to tak zůstane i nadále. Logo Acera na nich navíc nenajdete, takže jakýkoliv ostych z použití těchto ekonomických brzd je zbytečný.

Uplně nové jsou mechanické kotoučovky Acera s kódovým označením BR-M416. Jeden brzdový třmen se oproti předchůdci (BR-M415) podařilo odlehčit o 26 gramů. Vzhled těchto brzd je navíc velice zdařilý a jistě si mechanické kotoučovky Acera, na nichž je opět pouze nápis Shimano, najdou místo i na sportovnějších kolech.

➔ Dokončení na str. 4



### CARBON COMP MT

MTB ŘÍDÍTKA

Špičková MTB řídítka z karbonových vláken

- extra tuhá a odolná
- nízká hmotnost
- ploché nebo vlnitkové

	COMP MT 28CB	COMP MT 18CB
materiál	carbon monoqueue	carbon monoqueue
rozměry	31.8 x 580 mm	31.8 x 710 mm
zvýšení	0 mm	40 mm
hmotnost	145 g	211 g
cena	3 590 Kč	4 490 Kč

### AMERICKÁ LEGENDA ZPÁTKY V ČR

KVALITA BEZ KOMPROMISŮ

ControlTech USA, značka ze severozápadního pobřeží Spojených států amerických, vytvořila první nástavce MTB řídítek v roce 1989. Od svého založení si firma vybudovala výbornou reputaci díky výrobě a designu lehkých a kvalitních komponentů. Technologie ControlTech USA se neustále vyvíjejí a značka rozšířila svoji produkci o špičkové komponenty z karbonových vláken a slitin s příměsí skandia. Každý komponent ControlTech USA prochází důkladnou kontrolou kvality a ve výrobě se používají pouze materiály nejvyšší kvality bez jakýchkoliv kompromisů. Precizní zpracování stanovuje standardy kvality pro celé odvětví. Komponenty ControlTech USA jsou nyní dostupné i v České republice a na Slovensku. Hledejte je u svého prodejce kol Merida nebo objednávejte on-line na [www.controltechusa.cz](http://www.controltechusa.cz).

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

**CONTROLTECH**  
bicycle components USA

# GT Force 2



► Dokončení ze str. 1

Ten je kombinací historického plovoucího středu uzamykajícího pružení při jízdě ze sedla, ovšem pomocí rozdělení ramene nesoucího šlapací střed došlo k částečnému odstranění tohoto jevu. Takže systém je citlivý, ovšem neužrá energii a zbytečně nepropružuje. Nově dostalo zavěšení kovany I-Link, což je táhlo spojující dílec šlapacího středu s předním rámem.

Zdvih 150 mm zajišťuje tlumič Fox Float RP2, který nabízí jednoduše ovládání propedalu ve výjezdech, kdy došlo



ke snížení citlivosti na menší nerovnosti a snížení propružování. Naopak ve sjezdech se v otevřeném stavu ukázal jako perfektní žehlička, jak ze sedla, tak v sedě, a zdvih působil při doskočení občas bezdělným dojmem.

Naprostro rovnocenným partnerem byla tlumič vidlice Fox Float R se zdvihem 140 mm. Její citlivost na malé rázy byla perfektní, ovšem stačilo nastavit vnější kolečko tlumení nízkorychlostní komprese na maximum a hned trochu ubrala na citlivosti a propružování. Úroveň citlivosti komprese a následně blokace pak je možné nastavit ještě kolečkem na spodní nohy, takže i zamčená

vidlice se částečně chová jako otevřená. Díky všem možnostem naladění si jezdce vidlice doslova přizpůsobí sobě nebo terénu. Vidlice dokáže pobrat jak takřka sjezdové nerovnosti, tak díky blokáci, příznivé hmotnosti a torzní tuhosti umožnit i solidní akceleraci.

### Síla

Force znamená sílu a silným bojovníkem tento model určitě je. Už při nasednutí je díky šířce řidítek cítit, že ovládání bude hodně stabilní. Poloha řidítek je lehece natažená, přesně na pomezí enduro a XC posedu. Trochu sjezdovějším dojmem působí více položená vidlice, což se při jízdě projevuje větším klídem a stabilitou a menší hravostí kola. Ve sjezdech tedy bike perfektně vede stopu a ve vysokých rychlostech dokáže podržet i začá-

tečnicka. Naopak klikatky pasáže vyžadují vzít trochu razantněji za řidítka a bike směřovat, kam potřebujeme. Díky nízké pozici těžiště je to ale snadné. Celková točivost je tedy vyvážená, ovšem prim hraje stabilita. Prudké pasáže jsou doslova lahůdkou a není třeba příliš přesunovat těžiště za sedlo. Dlouhé výjezdy jsou díky odpružení bez problémů, pouze prudké „stojky“ ukáží jezdci limit dříve než na klasickém XC kole.

Po rovině kolo jede celkem lehece, ovšem projev není maratonský švihový, ale je to stabilní enduro, takže je třeba zabrat. Snad by pomohla změna pláště, protože vpředu je širší plášť 2.3 palce, což nahrává vodivím schopnostem a umění překonávat všechny nástrahy terénu. Ale kdo by nechtěl mít bike tolik endurový, může Kendu Nevegal vyměnit za něco slabšího a lehčího a bike bude



trochu živější. I přesto mu ale nelze upřít v dané kategorii dobrou akceleraci, danou systémem zavěšení zadní stavby, kdy se při záběru do pedálu kolo nezanořuje a výraznější tahání za řetěz přichází až v hodné velkém ponoření do zdvihu skombinovaném se záběrem do pedálů. Odlepit jej od země je také velmi snadné, stejně jako se odrazit z hrany skoku.

**Síla v překonávání těžkého terénu je opravdu velká.** Osazení sadou Deore LX v kombinaci s kotočkovkami Deore je dobrou a spolehlivou volbou. Kombinace kotočků 180/160 mm byla dostatečně ostrá i v těžších sjezdech. Force určitě zvolí jezdce milující náročné sjezdy a dlouhé vyjížďky v hodné těžkém terénu, bez omezení zda směrem nahoru či dolů.

## JAK JSTE RYCHLÝ?

MTB OFFICIAL TEAM  
**GEWISS**  
Bianchi  
BBB je oficiálním  
dodavatelem  
cyklocomputerů  
pro tým  
Gewiss-Bianchi MTB

### BBB CYKLOCOMPUTERY

- :: Snadno čitelný velký displej.
- :: Jednoduchá obsluha jedním tlačítkem.
- :: Cyklocomputer může být namontován na řidítka nebo představec.
- :: Voděodolné tělo.
- :: Velmi odolná a pevná kabeláž (drátové modely).
- :: Magnet je možno namontovat na klasické i ploché špiče.
- :: Baterie je součástí balení.
- :: K dostání v černé nebo stříbrné barvě. Chromová barva k dostání u modelů BCP-03, BCP-04C a BCP-13W.



www.BBBPARTS.com

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

► Dokončení ze str. 3

Přeprogramované byly také oba měniče, u nichž byly zesíleny čepy, a měla by se tak zvýšit jejich celková životnost. Přesmykač je uzpůsoben pro oba tahy a využívá univerzální objímku s různými redukcemi.

Řada dílů s logem Acera se navíc dočkala odlehčení, o osmácti gramů je lehčí přehazovačka, o devatenácti gramů a o devět gramů již zmínované brzdové páky. V této kategorii ale asi bude řešit hmotnost dílů málokdo...

### A co dalšího?

Z dalších nových dílů stojí za zmínku samostatné brzdové kotočce, na nichž se díky zvětšování duralového našeče výrazně odlehčovalo. Nové jsou také devítirychnostní kazety HG80 a HG61. V prvním případě se oproti současným provedení podařilo ušetřit 74 gramů, v druhém 50 gramů. Zdařilé jsou i jejich povrchové úpravy evokující titan.

Nově se budou nabízet samostatné hydraulické brzdové páky sady XTR (BL-M975A) či tvarové obdobné páky třídy Deore (BL-M575). Ty již budou mít dělenou objímku pro snazší montáž na řidítka a design umožňující použití jedné páky na libovolnou stranu řidítek. Přeprogramování se dočkaly také brzdové třmeny k těmto pákám. Samostatně nabízeným komponentem třídy Deore budou i nové kliky FC-M545 s dvojitým vodníkem Compact a s termoplastovým masivním krytem.

**Co se týče bikového řazení Dual Control, zdá se, jakoby se od něj Shimano raději odvracelo.** Což jsme konečně před lety při jeho představení tak trochu předpovídali. Sice je stále variantou ve všech vyšších sadách, ale u současných sériových kol už jej není vidět extra často. Rapidfire je rozhodně mnohem častější volbou výrobců kol. I tak se ale Shimano stále snaží bikové duály zdokonalit. Napří-

klad u sady XTR je pro rok 2009 lehece rozšířena brzdová a řadící páčka, aby nabídla lepší oporu prstům při brzdění. Zároveň je o něco větší rozstup mezi hlavní a odřazovací páčkou. **Ve zcela nové sadě Shimano SLX již není řazení systému Dual Control přítomno vůbec, což rozhodně o něčem svědčí. Pravděpodobně se s ním tedy již nesetkáme ani u příštích generací řazení XTR a Deore XT.**

Máme-li si nyní zahrát na vizionáře, pak pro rok 2010 předpokládáme, že konstruktéři Shimana budou muset zapracovat na designu sady Deore XT a možná i na prestižním XTR. Je otázka, zda to bylo záměrné, ale nové SLX jakoby jim designově, v případě některých komponentů tak trochu uteklo.

Na další novinky značky Shimano si zatím budete muset počkat. Můžeme vás ale ujistit, že rozhodně budou stát za to.

Jan Kadečka

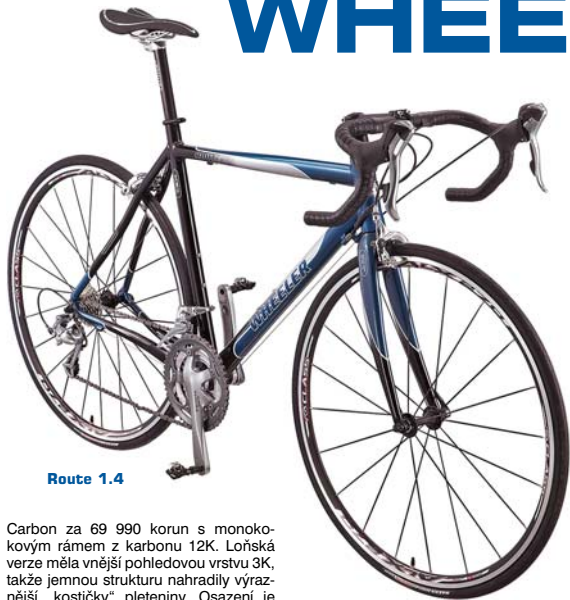
# SHIMANO 2009

# WHEELER 2008

**Čistokrevný původ na Tchaj-wanu, který se v posledních letech stal takřka mekkou vyspělých technologií, to je hlavní deviza značky Wheeler. Ať už se jedná o dámská, pánská nebo silniční kola, vždy je jejich základem kvalitní a spolehlivý rám s perfektním ovládnutím. Co pro nás tedy Wheeler přichystal nového?**

## Eagle a Falcon

Začneme tím nejlepším, co značka na našem trhu nabízí, a to modely Eagle, jakožto zástupci hardtailů. Nejdražším hardtailem bude model Eagle XTR, takže jak už název napovídá, jde o bike s duralovým rámem ze slitiny 6066 s.l. osazený top sadou Shimano a vidlicí Rock Shox Reba. Tento model nahradil loňskou verzi Eagle Race, kterou jsme mimochodem testovali. Zatímco Race měl zadní karbonovou vestavbu, Eagle XTR za 79 990 korun sází kompletně na dural a v nabídce značky se vestava již neobjevuje. Druhým zástupcem duralu v nejvyšší podobě je Eagle XT, totožný stroj pouze s osazením o řadu nižším a s výrazně nižší cenou 47 990 korun. Milovníci karbonu však nezůstanou ošizeni, pro ně je určen model Eagle



Route 1.4

Carbon za 69 990 korun s monokovovým rámem z karbonu 12K. Loňská verze měla vnější pohledovou vrstvu 3K, takže jemnou strukturu nahradily výraznější „kostičky“ pleteniny. Osazení je stejné, vidlice Rock Shox Reba a sada Shimano Deore XT. Drobnou změnou

je nasazení vlaštovek namísto loňských rovných řídek a samozřejmě výrazná změna barevného provedení, které je ponecháno barvě materiálu, rámu s čírym lakem a minimálním překrytím stříbrnými prvky.

Novinkou v nabídce pro domácí trh jsou celoodpružené biky Falcon. Ty vyznávají zavěšení zadní stavby s pře-pákováním Horst Link, tedy s čepem umístěným před osou zadního kola, podobně jako značka Specialized nebo dříve Giant. Toto provedení má kladný vliv na nezávislost zadní stavby vůči brzdění a zároveň přináší větší citlivost vůči nerovnostem. Umístění tlumiče vodorovně pod horní trubkou dovoluje díky přepákování zdvih 93 mm, což jednoznačně směřuje tyto biky na závody XC a maratony. Proti loňsku došlo k výrazné změně zadních patek, které netvoří tři páteřní výztuhy, ale jeden hydroformovaný tvarovaný blok. Falcon 30 za 44 990 korun má vidlici Marzocchi XC 600 TST se zdvihem 120 mm a je postaven na sadě Shimano Deore LX, levnější verze Falcon 40 za 34 990 korun má Marzocchi MZ Race se 100 mm a spoléhá na sadu Deore.



Falcon 40



Eagle Carbon XT



Cross 6.5

## Proride

Nejrozšířenější kategorií jsou modely Proride, s pevným duralovým rámem ze slitiny 6061 T4/T6. Nejvýše postavený Pro 79 je osazen vidlicí Marzocchi MZ Race se zdvihem 100 mm a sadou Shimano Deore XT. Cena 33 990 korun jasně ukazuje, že půjde o kategorii kol určenou sportovním a méně náruživým jezdčům, kde je dobrý základ v kvalitním rámu a cena odpovídá hlavně komponentovému osazení. Zatímco nižší postavené modely této řady mají pro Wheeler typický párový výplet, „sedmdesát devítka“ vyznává oproti loňsku klasické křížení.

Zvývajících devět modelů této řady je osazeno sadami Deore LX u modelu Pro 69 za 24 990 korun až po Altus u nejlevnější verze Pro Teen za 7 990 korun.

Dražší Passera 45 za 16 990 korun ve zlaté černé barvě vyznává sadu Deore a LX a vidlici Suntour XCR se zdvihem 100 mm a měkký pružinou. Samozřejmostí je stavitelný představec a dámské sedlo nebo párový výplet.

Levnější Passera 55 je novinkou v nabídce a je za 11 990 korun. Je vyvedena v typicky dámské světle modré barvě a kombinuje sadu Alivio a Deore. Zdvih vidlice Suntour XCT je jen 80 mm, takže spíše méně terénní určení.

## Route

Nabídka silničních kol byla zúžena proti loňsku jen na tři modely, kdy byla vynechána verze 51 se sadou Sram Rivval. Došlo k pozměnění názvu, číslovky 21, 31 a 41 nahradila obrácená a trochu



Passera 45

Společně je pak hlavně lehké pozměněné designu loga, které je proti loňsku výrazně zmenšeno.

## Dámské okénko

Zatímco loňské biky pro něžné pohlaví nesly typické prvky jako prohnutí horní trubky směrem dolů a hlavně jemné květinové vzory na rámu, letošní Passera je ve znamení drsnějších žen. Rám má klasicky rovnou horní trubku s výrazným slopingem a prohnutí nahradila navařená výztuha před sedlovou trubkou. Barevné kombinace jsou střídavější a hlavně mají ostré přechody bez zbytečných náznaků ženské jemnosti.

více technicky vyhlížející varianta 1.2, 1.3 a 1.4. Design rámu se také lehce změnil, bylo vsazeno na osvědčený industriální design s výraznějším logem. Došlo ke změně zeslabování trubek rámu, což by mělo přinést určitou hmotnostní úsporu. Osazení vlastní duralovou vidlicí zůstalo zachováno.

Nejvýše postavený model 1.4 za 26 990 korun je osazen sadou Tiagra a využívá trojřevodník a zapletená kola Alex Rims. Levnější verze 1.3 za 19 990 korun sází na komponenty Sora a párově zapletená kola. Nejlevnější verze 1.2 za 16 990 korun je vybavena sadou Shimano 2200 a má klasické výplety.

## Ti ostatní

Wheeler nenabízí jen kola pro sportovní ježdění, ale jeho nabídka je pestrá i v oblasti krosových kol, kde nejlepší model vyznává osazení Deore XT, a je to hodně ostrá verze pro náročné. Krom toho jsou v nabídce i městská kola Eco-rider v provedení se speciálním, výrazně sníženým rámem pro dámy, aby se jim lépe nastupovalo.

Nelze opomenout kategorii Buddy, což jsou bytelná kola pro nejméně až dospívající bikery, vhodná pro trochu tvrdší podmínky. Hodně dětí pak mají svou kategorii Junior, kde se tolik nesází na mohutnost a odolnost.

Nabídka značky Wheeler pro tuto sezónu je tedy více než pestrá a rozšíření o celoodpružená kola rozhodně potěší. Vždyt značka se svým luxusním modelem Falcon Limited Edition řadí mezi útočníky na desetikilogramovou hranici u celoodpružených kol.

(už)

**SEZÓNA 2008  
U NÁS JIŽ ZAČALA -  
NOVÁ KOLA**

**AUTHOR**

**MERIDA**

**GT**

**cannondale**

**NA VÁS ČEKAJÍ  
V NAŠICH SKLADECH!**

1992 - 2007  
**15.  
SEZÓNA**

**ŠTERBA**  
www.sterba-kola.cz

Sezimova 10, Praha 4

tel.: 241 741 091, 241 741 961

e-mail: info@sterba-kola.cz

spíátky: **800 159 235**

602 383 232

776 221 057

**STRANA 5  
CYKLOSERVIS**

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

**BONTRAGER**

Ladíme kola

**BONTRAGER**

Mezi lidmi, kteří rádi vyrážejí do přírody na kole, se již pevně zabydlelo nové slovo – ČeMBA. Za touto zkratkou se totiž teprve necelý rok skrývá Česká Mountainbiková Asociace. Přesto se již téměř tisíc cyklistů, kterým záleží na kvalitě podmínek pro cyklistiku v přírodě, stalo jejími členy. Cyklisté sdružení v ČeMBě vítají, že jejich oblíbený sport, který se v České republice řadí mezi vůbec nejoblíbenější, má konečně opravdové zastání.

**Kdo udělá černou práci?**

Záběr ČeMBY je opravdu široký. Organizace je odborným partnerem úřadů, podílí se na rozvojových projektech, spolupracuje s lesníky nebo ochranou přírody. Cílem je zachování práva na jízdu po přírodních cestách a stezkách, vzdýt v mnoha evropských zemích je pohyb bajkerů v přírodě již často velmi přísně omezený. Silná a vlivná organi-

# ČeMBA

zastánce bajkerů sílí a ukazuje první výsledky



Bajkování se někdy v Česku mění na zcela jiné sporty. ČeMBA chce podmínky pro bajkery zlepšit.



Určitě byste se nezlobili, kdyby takových krásných stezek bylo v Česku víc.



Někdy jsou zákazy opodstatněné, jindy zůstává rozum stát. ČeMBA jedná o omezení plošných zákazů pro cyklisty.

zace tak může českým bajkerům zajistit klidnější spaní. „Vedeme desítky a stovky jednání s politiky, úřady, lesníky, ochránci přírody. Důvod je jednoznačný. Nejdřív totiž musíme změnit myšlení úředníků, že horské kolo je zábavou pro hrdku fanatiků a do lesa patří jen široká asfaltová cyklostezka,“ popisuje těžký boj za bajkery tiskový mluvčí ČeMBY Petr Slavík. A právě tato „černá“ práce je klíčem ke konkrétním výsledkům, po kterých mnoho bajkerů neodčeka volá – nové traily, lepší stav lesních cest a stezek nebo jejich značení.

**Méně zákazů díky ČeMBě?**

Jako konkrétní příklad je možné uvést spolupráci s nadřízeným orgánem správ chráněných krajinných oblastí - AOPK. Snad každý bajker zažil situaci, kdy ho na vjezdu v přírodě zastavila zákazová značka, nad jejíž smyslem kroutil hlavou. A právě díky spolupráci ČeMBY s AOPK by se mělo otevřít téma přehodnocení často nesmyslných plošných zákazů.

Silnou argumentační municí, kterou ČeMBA v boji za české bajkery připravila, jsou překlady výsledků nezávislých

výzkumů zahraničních vědců dokazujících, že cyklista přírodě neškodí více než pěší turista.

**Co se udělo**

ČeMBA začala na nule před necelým rokem, přesto již její výsledky může okusit každý, kdo vyrazí do přírody. Na síle totiž nabírá projekt údržby lesních stezek. Členové ČeMBY dobrovolně pečují o tradiční lesní chodníky, které díky dlouhodobě zanedbané péči na mnoha místech smutně chřadly. Větve a stromy přes stezku, kravě

**H.O.S.S.™**  
Model H.O.S.S.™ je novinkou cyklistické řady CamelBak®. Díky vnitřnímu uložnému prostoru o objemu 23l pomůže zvýšit vaše pohodlí při jednodenní výjížďce a nebo v sobě ukrývá vše potřebné na výlet vícedenní. U vnitřního prostoru z voděodolným záterem lze horní část srolovat a zabránit tak průniku vody. Nový systém odvětrání zad D.V.I.S.™ poskytuje vysokou stabilitu a příjemné pohodlí. Rezervóar Omega™ HydroTanium™ o objemu 3l s doživotní zárukou. váha 1,62kg cena 3 290Kč / 3 999Sk

**CLASSIC™**  
Oblíbený model Classic™ s charakteristickým vnějším vstupem a dvoulitrovým, případně třílitrovým rezervóarem nabízí vysoký komfort při velmi atraktivní ceně. Nízký profil a přepravní kapacita dimenzovaná na několik základních nezbytností jsou ideální pro výkonnostní cyklistiku, ale i další sportovní aktivity. Rezervóar Omega™ HydroTanium™ o objemu 2l a 3l s doživotní zárukou. váha 0,41kg (2l) / 0,46kg (3l) cena 1 090Kč / 1 499Sk (2l) a 1 190Kč / 1 599Sk (3l)

**CAMELBAK®**

katalog Progress Cycle 2008 si objednejte zdarma na info@progresscycle.cz více informací na www.progresscycle.cz nebo na www.camelbak.com

**ACSTAR® BICYCLES**

**ROCK SX**

RAM	Kinesis Ato Integrated
VELIKOST	17", 19", 21"
VIDLICE	Suntour XCT V2 MLD
NÁBOJE	Shimano 65 Dux
PŘEVODNÍK	Shimano M341XS
BRZDY	Shimano BR-M421
PŘESMYKAC	Shimano Alivio
MĚNĚC	Shimano Deore
ŘÁZENÍ	Shimano 602
DOPLŇKY	TRX-PRO 3D

**10.890,-**

**ATLANTA SX**

RAM	Kinesis Alloy 6061
VELIKOST	17", 19", 21"
VIDLICE	Suntour M-3010
NÁBOJE	Shimano
PŘEVODNÍK	Shimano BR-M421
BRZDY	Shimano C102
PŘESMYKAC	Shimano Alivio
MĚNĚC	Shimano Acera
ŘÁZENÍ	Shimano 602
DOPLŇKY	TRX-PRO

**9.490,-**

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



Údržba stezek dobrovolníci ČeMBy dělá radost cyklistům i turistům.

► Šrámy zanechávající trny přerostlého malíni nebo poškození stezky erozí jsou věci, které dokážou zkazit výjíždku v každém koutě republiky. Nyní si pěknější jízdu mohou užít všichni bajkeři například v okolí Brna, Frýdku-Místku, v Posázaví, Rychlebských horách i dalších lokalitách, které stále přibývají.

#### Osladte si výjíždku

Snad každý bajker si labužnický vyčutává pěkné, úzké lesní chodníky a stezky, které jsou sladkou třesínkou výjíždky. Oblíbené lesní stezky však často nenávratně mizí pod koly těžké mechanizace a bajkerům zůstávají jen oči pro pláč a rozbité traktorky. ČeMBA s tím však chce něco udělat. Cestou je navázání na nejlepší tradice českého turistického hnutí první republiky, kdy byly v Čechách a na Moravě budovány turistické chodníky, které nejen bajkeři s radostí využívají často dodnes. K masově prosazovaným cyklostezkám, které se do přírody příliš nehodí, by tak měly již brzo přibýt také přírodní rekreační stezky různé technické obtížnosti, kterým se na celém světě neřekne jinak než singl-trek. Cizí název je zaužíván proto, že tyto stezky jsou budovány podle v zahraničí léty ověřené metodiky, která zaručuje jejich vynikající vlastnosti.

#### Dárek pro české bikery

A že se máme opravdu na co těšit, dokazuje horká zpráva – ČeMBA zajišťuje služby legendárního stavitele trailů



Welšská práce Dafydd Davise, za kterou dostal vyznamenání od samotné královny.

Dafydd Davise, který se nyní připravuje na jarní vybudování modelového singl-treku u Jablonce nad Nisou. Dafydd Davis „naučil“ jezdit na horském kole celé britské ostrovy. Všechno začalo před zhruba 15 lety, kdy lopatou a krumpáčem budoval stezky v Coed-y-Brenin, aby lesníkům pomohl zastavit propadající se zájem o jejich návštěvnické centrum. Singltreky se setkaly s nečekaným zájmem. A tak Dafydd brzo povýšil a vedl strategii MTB Wales, která skrze stezky pro terénní cyklisty přinesla cestovní ruch do ekonomicky zaostalého Walesu. Projekt se stal modelem pro rozvoj stezek ve Skotsku a na radě míst Anglie. Ukázalo se totiž, že Dafyddovy traily plní tajné sny bajkerů a také přivádí k horskému kolu zcela nové skupiny lidí. Dafydd Davis byl za svůj přínos pro Wales vyznamenán brisskou královnou. Své zkušenosti s projekty přírodních stezek uplatňuje při své práci trail-designera po celém světě. Čeští bajkeři tak dostanou opravdu luxusní dárek, vždyť Dafyddovy stezky jsou proslulé od Walesu po Japonsko.

Více informací naleznete na [www.cemba.cz](http://www.cemba.cz) nebo se obraťte přímo na [petr.slavik@cemba.cz](mailto:petr.slavik@cemba.cz)

Petr Slavík, ČEMBA

## Camelbak Better Bottle

Camelbak, to už dávno nejsou jen batohy s vodním rezervoárem. Kromě veškerého příslušenství a čistících sad nabízí tato značka nově také cyklistické lahve. A nebyl by to Camelbak, kdyby nepřišel s něčím netradičním. Lahev Better Bottle je totiž kombinací klasického bidonu a systému známého z vodních vaků tohoto výrobce.

**T**ělo lahve je vyrobeno z tvrdého odolného plastu. Díky průhledné stěně má uživatel stále kontrolu nad vnitřní čistotou. Tvar lahve, postrádající klasický obvodový žlábek u horního okraje, ji však předurčuje k převážení především uvnitř batohu či lyžařské ledvinky. Do cyklistického košíku nepasuje zrovna ideálně. Jelikož má ale Camelbak v nabídce také vyložené cyklistický model bidonu nazvaný Podium, není špatná kompatibilita s košíkem u testovaného provedení minusem. Zásadní je především plastový šroubovací uzávěr, v němž je nainstalován vyklápecí náustek s patentovanou gumovou koncovkou, kterou známe z vodních rezervoárů Camelbak. Vyklopením náustku se průtok otevře, sklopením naopak uzavře. Na jeho nosník navazuje plastová trubička, pro-



cházející ke dnu lahve. Její určitou nevýhodou je, že končí několik milimetrů nad samotným dnem. Takže i při maximální snaze není nikdy možné vypít obsah úplně, vždy trochu nápoje na dno zůstane. Funkce náustku je výborná, stejně tak jeho utěsnění. Uprostřed víčka je navíc umístěn vyrovnávací ventil, zajišťující konstantní tlak v lahvi při pití.

Celkové provedení lahve Camelbak Better Bottle ji v případě cyklistiky předurčuje především pro jezdce s batohem, mnohem vhodnější je ale tato lahev pro lyžaře, pěší turistiku a další outdoorové aktivity. Největším plusem je skvělé utěsnění systému. Vhodnost využití vyložené pro cyklistiku je u modelu Better Bottle diskutabilní, což však vynahrazuje již zmiňovaný, ryze cyklistický typ Podium.

V nabídce jsou dvě různé velikosti lahve, s objemy 0,75 a 1 litr. Vybírat je možné celkem z pěti barevných variant. Cena lahve Camelbak Better Bottle je 399 korun. (kad)



- + utěsnění systému, funkce náustku, univerzalita využití mimo kolo
- nevhodný tvar do košíku, délka trubičky, cena



GT Marathon. Svořen pro vítězství.

Už nemusíte přemýšlet, které kolo je tím pravým pro maratony. Rám vytvořený pomocí Force Optimized Carbon Monocoque technologie z exkluzivních TR30 a TR80 karbonových vláken se cítí jako doma v závodech XC a maratónů. Spolu s patentovaným systémem zadního odpružení F-Drive, který eliminuje vzájemné působení odpružení a pohonu je vytvořeno unikátní kolo, které bojí zaběhané stereotypy. Má jediný cíl – vyhrávat.



Marathon Carbon Pro 11,80 KG / 109.999 Kč

Otestuj si kolo GT



# Turner není jen Tina

Ani rázovitá černošská zpěvačka, ani americká značka celoodpružených kol, na nichž jezdil Filip Polc. Tento **Turner** je univerzální centrální od firmy **BBB**. Doslovný překlad totiž znamená „točič“.



**K**líč má trojúhelníkové tělo poměrně malých rozměrů, vyrobené z kvalitní CrMo oceli. Díky trojúhelníkovému tvaru má na každém vrcholku zářez pro nipl. Každý má jinou velikost,



takže lze dotahovat niplu rozměrů 3,2, 3,3 a 3,5mm. Ačkoliv se to nezdá, ne každý nipl je dnes stejný a rozdělení klasických plastových centrálních na červený pro menší niplu a černý pro větší už příliš nefunguje. Sice se dá pracovat s klíčem, který je určen na větší niplu, ale tam hrozí riziko protočení klíče a poškození hran niplu. Kdo tedy chce pracovat přesně, nebo jen měl smůlu a mechanik mu napletl kolo niplu ze dvou různých sáčků a ono to nějak neseď, tomu klíč Turner může při docentování pomoci.

ně, to je daň za jednoduché nasazení. U plastových centrálních s kosočtvercovým otvorem a průřezem pro drát je usazení na niplu jistější. Na druhou stranu nasazování je o to delší a jeden klíč má vždy jen jeden, maximálně dva rozměry niplů. Turner bude i přes hmotnost 36 gramů vhodným doplňkem na vyjížďku, kdy vás při opravě rozdílne rozměry niplů ostatních účastníků určitě nezaskočí. Cena 136 korun určitě není zase tak nákladnou položkou, aby se klíč nemohl objevit i v domácí dílně. (už)

- + univerzalita, nasazování
- menší tělo

**Bílá barva je pro sezonu 2008 stejně příznačná jako třeba červená pro Ferrari. A bílé tažení si nemohla nechat ujít ani značka ITM, která se specializuje především na díly kokpitu kola.**

# Módní bílá u ITM

řídítka téže řady, samozřejmě se středovým průměrem 31,8 mm. Sedlovka o délce 350mm váží přesně 195 gramů a charakterizuje ji nevšed-

**V**šněhově bílém odstínu si nyní můžete pořídit silniční komponenty prestižní řady ITM Volo Carbon Tech, zahrnující představec, řídítka a sedlovku. Představec společně na duralový základ ze slitiny Ergal 7075T6, doplněný o karbonové opláštění. Titanové šrouby a karbonová přední objímka se podílí na celkové hmotnosti 120 gramů. Necelesty dvě stě gramů váží celokarbonová monoková



ně tvarově pojatý nosník zámku, tvořící jednodílný celek s karbonovou trubkou sedlovky. Kromě bílé povrchové úpravy je u řady ITM Volo možná i černá klasika.

Výrazně cenově dostupnější je řada ITM Alutech, o jejímž základním materiálu napovídá sám název. I zde je možné zvolit představec a řídítka v bílém odstínu. Ze slitiny Ergal 7075 je vyrobeno tělo 130 gramů vážícího představec a tělo materiálu využívají i řídítka o váze 255 gramů.

Rozdíl mezi komponentovými řadami Volo a Alutech není pouze v gramech a použitých materiálech, ale logicky i v ceně. Například karbon/duralový představec ITM Volo vás přijde na 6490 korun, zatímco jeho „lidovější“ sourozec Alutech stojí 2790 korun, tedy necelou polovinu. Více se o komponentech ITM dozvíte na [www.cyklo-kern.cz](http://www.cyklo-kern.cz). (kad)

# Rukavice Lake Race

**T**ak je už pomalu čas na jarní obléčení. Zimní rukavice už mohou nahradit tenčí dlouhprstové modely, mezi nimiž jsme si vybrali zajímavý model Race botářské značky Lake.

a prostředníčku jsou gumové trojúhelníčky, chránící tato nejexponovanější místa před kontaktem například s větvičkami či zemí při pádu. Ukazováček je z boku a v místě spoje s palcem kryt kůží, aby nedocházelo k pothání jak při řazení páčkami, tak i otocným řazením.

Dlaňová část je velmi propracovaná a skládá se z několika panelů. Pod palcem a na malíkové hraně najdeme materiál Pittards, což je odolná kůže s výbornou přilnavostí ke gripům. Další panely jsou ze syntetického materiálu Clarino.

Kontakt s gripy je skvělý, rukavice se výborně „lepi“ a přispívají k bezpečnosti jízdy v rozbitém terénu. Trochu zamrzí, že na prstech nejsou v místě kontaktu s brzdovou pákou silikonové pružky, které zabraňují sklouznutí prstů z brzdových pák, ale za dobu testování k ničemu takovému nedošlo.

Na to, jak jsou rukavice propracované, je příjemná jejich cena 749 Kč. (mig)



- + přilnavost dlaně, dobře padnoucí střih
- absence silikonových pružek

## VÍTEJTE NA VRCHOLU

**R7 Aero NN**

hand made by...

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

**PELLS BICYCLES**

[www.leaderfox.com](http://www.leaderfox.com)

**LEADER FOX**



## Nejúspěšnější rakouská značka na našem trhu!



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!**

**ZDARMA**

Řazení Shimano XT Rapidfire 2-Way Release

**DÍKY VELKÉMU ÚSPĚCHU, PRODLOUŽENO DO 20.4.2008**

V-brzdy Avid Single Digit 5

Shimano XT zadní měnič

Kličky Shimano XT Hollowtech II

**-33%**

**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 Rigidita ZAC 2000, pláště Continental Mountain King 26x2,20, představec a řídítka 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"

Velikost rámu 47 / 18,5"  Velikost rámu 54 / 21,5"

S  M  L  XL

S  M  L  XL

**HORSKÉ KOLO GENESIS RULER 26"**

**IS TRIKOT**

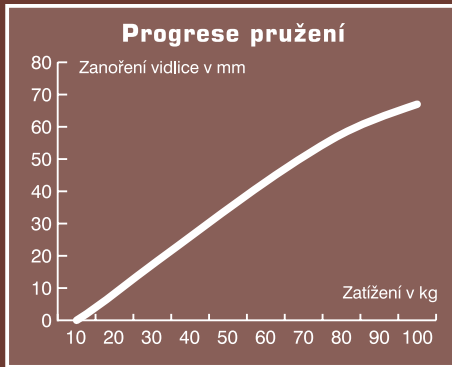
**IS KALHOTY**

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.

# Fox 32 F100 RLC

Vidlice Fox si i přes nejkratší působení v bikovém světě rychle vydobily stabilní postavení. My jsme potrápili XC model z řady 32, což je průměr vnitřních nohou, označení F 100 udává zdvih 100 mm. Označení RLC patří regulacím odskoku, lockoutu a komprese, ovšem to už si zaslouží detailnější popis.

Základem konstrukce jsou vnější magneziové nohy, které pro letošek dostaly přepracované úchyty kotoučové brzdy a opět bylo uděláno vše pro dosažení co nejnižší hmotnosti. Tužší verze úchytů postmount by měla přinést ve srovnání s úchyty IS až pětadvacetkrát vyšší životnost. Model F 100 RLC je dodáván i s řepy pro rákové brzdy. Tuhost konstrukce zajišťuje kromě průměru nohou 32 mm i jejich masivní spojovací můstek, který je z vnitřní strany jednoduše vybrán, takže se nejedná o žádné zázračné duté či žebrované provedení. Na můstku nechýbí závit pro přepracovaný držák hadice brzdy, ovšem pozor na přílišné přetažení, aby se jemný závit nepoškodil. Korunka je spojena s duralovým sloupkem, což ve výsledku ukázalo na váze 1580 g pro celou vidlici. Vnitřní systém tlumení zajišťuje otevřená olejová lázeň v pravé noze, kde je větší množství oleje než v levé noze, skrývající vzduchovou pružinu. Na pravé straně korunky je ovládací lockout, což je vnější modré kolečko s páčkou. To umožní vidlici postupně přitvrdit až k úplnému zamčení. Citlivost a sílu zamčení



Ize navíc nastavit modrým kolečkem na spodku pravé nohy, takže i v naprosto zamčeném stavu vidlice v extrémním případě chodit skoro jako plně otevřená. Naopak při maximálním nastavení dovolí jen dva-

cet milimetrů ochranného zdvihu. Od inteligentního systému TerraLogic bylo pro jeho náchylnost k poruchám zcela ustoupeno.

Uvnitř modrého kolečka je červené kolečko regulace odskoku. Jeho ovládání je sice hůř přístupné, ovšem stačí jej nastavit jednou, nejde o regulaci, která by se nastavovala pokaždé při změně terénu. Celý ovládací komplet má kolem sebe prstěnek, což je regulace nízkorychlostní komprese. Díky menšímu rozměru je ovládání trochu hůře nahmatatelné.

Při jízdě jsme nastavili nízkorychlostní kompresi na minimum a vidlici nechali ve všech směrech plně otevřenou. S tlakem 75 psi na hmotnost jezdce 80 kg vidlice chodila naprosto jemně a citlivě pobírala všechny nerovnosti. Nástup pružení byl už od minimálního zatížení, tedy maximální citlivost. Při jízdě ze sedla však bylo její propuštění s každým slápnutím znát. Stačilo však nastavit nízkorychlostní kompresi na tři čtvrtiny výkonu a zanořování značně ochablo. Spolu s ním došlo ke zmiřnění zanoření vidlice například pod brzděním. Citlivost na velké rázy však byla maximální. Chod vidlice je tedy i přes vzduchovou pružinu naprosto jemný a v mnohém připomíná pružinovou vid-



lici. Co se týče lockoutu, jeho citlivost jsme nastavili na maximum, aby při zamknutí vidlice opravdu došlo k blokaci chodu. Dvacet milimetrů ochranného zdvihu je dostatečných i při svislové jízdě v lehcím terénu. V těžším terénu se nám nepodařilo dostat vidlici nadoraz, za což může nárůst progresivity ve finální části zdvihu.

Celková tuhost konstrukce se i přes hmotnost 1580 gramů ukázala jako slušná, takže ze sedla se vidlice výrazně nekroutila. Kvalitní provedení a zjednodušení koncepce absencí TerraLogic systému by měly uživatelé poskytnout maximální výkon. Na maratony nebo ostré XC je vidlice ideální. Cena 20 990 korun patří sice mezi vyšší, ovšem u značky Fox jde hlavně o kvalitu a nízkou hmotnost.

(už)

- + chod, citlivost, regulace, hmotnost
- cena

## Každý má právo na kvalitní kolo...



**Cross 6.7**  
Cross



Rám	Alu 6061 s.L.	Převodník	Sh. XT Hollow.	Ráfky	ALEX DP17
Vidlice	SR Sun. SR-NX-E LO 63 mm	Stř. osa	Sh. XT Hollow.	Poč. rychl.	27
Měnič	Shimano XT	Náboje	Shimano Deore	Velikosti	48, 52, 56, 60 cm
Přesm.	Shimano XT	Vícekol.	Shimano LX		
Rázení	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
Měnič	Shimano Acera	Náboje	Shim. RM30/Shim. DH	Velikosti	44, 48 cm
Přesm.	Shimano C050	Vícekol.	Shimano HG30		
Rázení	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 DP17
Vidlice	Marozc. MZ Race LO 100 mm	Stř. osa	Shimano LX Hollow.	Poč. rychl.	27
Měnič	Shimano XT	Náboje	Shimano Deore	Velikosti	17,5; 19; 21"
Přesm.	Shimano XT	Vícekol.	Shimano HG50		
Rázení	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
Měnič	Shimano Tiagra	Náboje	ALEX ALX 270	Velikosti	55, 58, 61 cm
Přesmykač	Shimano Tiagra	Vícekol.	Shimano HG50		
Rázení	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 řidítka  
**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, kourková 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**



# GIANT SCR 3 W



Délka rámu je vhodná skloubena s jeho dobrou ovladatelností, ovšem ne neposedností. Jízda je i pro méně vyježděnou cyklistiku velice jistá, a kolo nejenže dobře vede přímý směr, ale celkem hbitě reaguje i na korekce řídky.

Tuhost rámu asi většina jeho majitelé řešit nebude, nicméně je nadprůměrná. Akceleraci však v tomto případě ovlivňují především kola. Ta ovidně nebyla stavěna na hmotnost, ale především na pohodlí. O tom vypovídají hlavně pláště Kenda Contender o šířce 26 milimetrů. Akcelerace není nijak omračující, ovšem více než dostatečně ji vyvažuje obutí, a to svou schopností zjemnit otřesy od vozovky. I přes nižší cenu však není dámský Giant SCR 3 W nijak těžkým kolem, hmotnost bez pedálů ve velikosti S je 9,6 kilogramu.

sedlovka užší, tím logicky lépe pruží...

**Komponenty pro dámy**  
Vedle skvěle tvarovaného sedla nás potěšila řídítka o šířce 380 mm. Ta přesně odpovídají velikosti rámu, a tedy postavě potenciální majitelky kola. Vhodně zvolené byly i převody, tedy použití trojřevodníku. Osu se čtyřhranem kolu pro jeho cenovou dostupnost promiňme, navíc řazení na převodních klik Truvativ Touro fungovalo čistě. Ovládnání pák Dual Control ze sady Sora je velice jednoduché a pro menší dámskou ruku možná ještě ideálnější než vyšší varianty s dvojitými paralelními páčkami. Umístění malé odřazovací páčky je zkrátka výborně dostupné i v případě kratších prstů. Naopak stoprocentně spokojení jsme nebyli s brzdovými čelistmi. Po zajetí spalků a ráfků se sice účinnost výrazně zvýšila, ale i tak bychom přivítali ještě vyšší výkon. Brzdy ze sady Shimano Sora by byly pro dámské silniční kolo pravděpodobně vhodnějším řešením. Příjemným doplňkem je standardní montáž košíku s lahvi a také klasické chrádkové pedály s plastovými klipsnami. Učit se na náslapných pedálech zároveň s ovládnáním úplně nového kola, to nemusí být právě ideální kombinace. Použití klasické pedály tak řada cyklistek jistě zpočátku uvítá a k náslapnému provedení mohou přejít až po nějaké době. Na druhou stranu si toto kolo díky svým sportovním kvalitám náslapné pedály rozhodně zaslouží.

Značka Giant má dámskou kolekci označenou spoje-ním Five Point, což značí pět nejdůležitějších zásad pro navrhování kol určených pro ženy. Jedná se o odpovídající design, široké spektrum velikostí, vhodnou geometrii, správné konstrukční a technologické postupy a konečně komponenty odpovídající dámské anatomii a požadavkům. V praxi to znamená, že dámské kolo Giant si jeho majitelka nebude muset již nijak zásadně upravovat, neboť určení kola je přizpůsobeno geometrii, dále třeba sedlo, šířka řídítek, délka představce, zvolené převody či šířka plášťů.



hicovné otřesy. **Nepřehlédnutelný je velice krátký přední trojúhelník a především výrazné horní přesazení hlavové trubky. S „pouhým“ použitím slopingu se zkrátka konstruktéři nespojili a vyšší předek kola si pojistili ještě tímto způsobem.** Nutno přiznat, že použité řešení je plně funkční a navíc elegantní. V případě dámských rámu by zvýšená hlavová trubka měla být standardem. Sestava podložek pod představcem totiž kolu po straně estetiky kolu rozhodně nepřidá, alespoň většinou.

Přesně tyto body konstrukce cití dámský silniční model Giant SCR 3 W, jenž prošel naším testem. A už jeho libivá, modro-stříbrno-bílá kombinace splňuje bod číslo jedna, tedy požadavky na zdařilý design. Cena 19 990 korun je trefou do černého, neboť věta: „Chci kvalitní kolo tak nějak do dvaceti tisíc.“ bývá v cyklistických prodejnách slychána relativně často.

**Dural s tvary karbonu**  
Současné možnosti ve tvarování tr-

bek výrazně uvolňují ruce designérům. Rám ze slitiny AluX v případě testovaného kola tvarově vychází ze špičkových karbonových modelů značky. Rozšíření spodní trubky vpředu a její téměř plynulý přechod v hlavovou trubku jsou velice atraktivní a totéž platí i u horní trubky a jejího napojení na trubku sedlovou. Široké průměry hlavních trubek, tedy včetně té sedlové, dávají spolu s malou velikostí rámu tušit jeho nadprůměrnou tuhost. Výrazný průběh sedlových vzpěr zadní stavby, který je nejvíce patrný při bočním pohledu, pak dokazuje snahu konstruktérů o navýšení schopnosti po-

Sympatické jsou detaily rámu, jako například velice pevný držák přesmykače či očka se závit v zadních i předních patkách a v sedlových vzpěrách zadní stavby. Na kolo lze proto jednoduše namontovat jak blatníky, tak třeba i nosiče pro případ cykloturistické dovolené.

Přední vidlice má karbonové nohy a duralovou korunku se sloupkem. Její konstrukce i aerodynamický průřez však přílišné pohodlí neslibují.

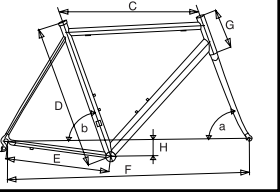
**Vhodně zvolená geometrie**  
Posed na dámském giantu přesně odpovídá sportovníjší jízdě, ovšem s nepostradatelným komfortem. **Krátký přední trojúhelník a 90 mm dlouhý představec se postaraly o to, aby jezdkyň nebyla nepřijemně natažena, ale zároveň aby byla zajištěna její pokud možno aerodynamická sportovníjší pozice.** Protážená hlavová trubka je rozhodně velkým přínosem, neboť i výše umístěná řídítka díky ní nevypadají nijak zvláštně. My bychom se pro zvýšení komfortu navíc nebáli otočit představcem, čímž se řídítka dostanou ještě o několik centimetrů výš. Ačkoliv na špičkovém závodním kole otočení představce nevypadá zrovna pohodlně, dámským kolům se takové věci odpouští. Zároveň tři a půl centimetru vysoká sestava podložek pod představcem umožňuje i výrazně snížení řídítek, takže možnost k laborování s posedem je zde skutečně celá řada.

**Pochvalu zaslouží promyšlený spoj sedlové trubky a sedlovky, v němž je použita speciální vložka z tvrzeného pryže.** Ta zaprvé chrání samotnou stěnu sedlovky, zadruhé při jízdě lehce pracuje a zatřetí umožňuje instalaci sedlovky celkem úzkého průměru. A čím je

**+** geometrie, vysoká hlavová trubka, širší pláště, pohodlné sedlo, úzká řídítka, použití trojřevodníku

**-** průměrná účinnost brzd, tvrdší předek

**Technická specifikace:**  
Rám: SCR AluX FluidForm  
Vidlice: Comfort composite carbon  
Kličky: Truvativ Touro 50/39/30 170mm  
Přehazovačka: Shimano Tiagra  
Přesmykač: Shimano Sora  
Řazení: Shimano Sora Dual Control  
Brzdy: Tektro TK 521  
Náboje: Formula  
Ráfky: Alex DA22  
Pláště: Kenda Kontender 26mm  
Kazeta: Sram PG 850 12-26 (9)  
Řídítka: Giant A3  
Představec: Giant A3  
Sedlovka: Giant A5  
Sedlo: Selle Royal Viper M  
Hmotnost: 9,6kg (vel. S, bez pedálů)  
Cena: 19 990 Kč



Velikost	S
a Úhel hlavy	71,5°
b Úhel sedlové trubky	73,5°
c Horní trubka vodorovně	525mm
d Délka sedlové trubky	465mm
e Délka zadní stavby	418mm
f Rozvor	982mm
g Hlavová trubka	150mm

**Přijmeme  
mechanika / šéfmechanika!**

Schopnosti = vysoká mzda!  
Více na [www.cyklo69.cz](http://www.cyklo69.cz)

CYKLO 69, Řeznická 13, Praha 1, tel.: 222 231 093

**69**

**GALAXY**

**PROTEUS FOX disc Shimano**  
Rám: Al 7005 Ultralight Triple Butted  
Výbavení: Shimano XT nebo SRAM X.9  
Měníč: Sh Deore XT Top Normal  
Kličky: Truvativ Stylo  
Vidlice: Fox 32" F100RCL, 100mm, Lockout  
Řazení: Sh Deore XT  
Rapidfire plus  
Ráfky: Mavic Crossride  
Přesmyk: Sh Deore XT  
Brzdy: Sh Deore XT hydraulické disc  
Pláště: Kenda K-917 Karma 60TPI

Vidlice: FOX F100RCL  
Výbavení: Shimano XT nebo SRAM X.9  
Cena: 41 990 Kč

Vidlice: Marzocchi XC600 TS2  
Výbavení: Shimano XT nebo SRAM X.9  
Cena: 35 990 Kč

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

**Vítěz poháru konstruktérů**

**ORION disc SRAM**  
Rám: Al 7005 Triple Butted  
Měníč: SRAM X.9  
Kličky: Truvativ Firex  
Vidlice: Marzocchi MZ Race, 80mm, Lockout  
Řazení: SRAM X.7 Trigger  
Ráfky: Mach MX disc  
Přesmyk: SRAM X.7  
Brzdy: Avid Juicy 5  
Pláště: Kenda K-917 Karma 60TPI

Výbavení: SRAM X.9X.7  
Cena: 24 490 Kč

Výbavení: Shimano XT/LX  
Cena: 24 990 Kč

**FOX** FOX Racing Shox servisní centrum  
jedine autorizované servisní centrum FOX Racing Shox v ČR  
Písek, Haraňtova 1317, tel. 382 221 175

**CYKLO ŠVEC**  
[www.cyklošvec.cz](http://www.cyklošvec.cz)

Písek, Sedičáčkova 472, tel.: 382 206 440  
fax: 382 206 442, e-mail: obchod@cyklošvec.cz

# Na spinning slušivě



Dámský dres Rogelli Muravera je svým pojetím určený především na spinning, o čemž vypovídají velmi krátké rukávky a absence větší kapsy na zádech. Použitý materiál s označením Dynacol nabízí velice dobrou elasticitu, ovšem ne nadměrnou. Velice příjemný je tento materiál také na dotek, což jistě mnohé „indoor cyklistky“ ocení.

Střih je spíše kratší, rozhodně nebude ideálním pro vysoké, hodně štíhlé postavy. Naopak více ženské tvary velice pěkně obepne, a zvýrazní tak jejich půvab.

Jediné, co bychom dresu po stránce střihu trochu vyčetli, je jeho o něco méně přesazená zádová část.

Kvalitě zpracování není co vytknout. To platí jak o precizně provedených plochých švech, tak o skrytém třičtvrtinovém zipu. Příjemný je límeček i pružné olemování zkrácených rukávků. Malá boční kapsa na pravé straně může sloužit na uložení kapsníku a klíče od skřínky v šatně.

Od materiálu samotného nelze očekávat extrémně velký odvod vlhkosti od pokožky, což je vlastnost všech podobných, vysoce pružných syntetických provedení na bázi lycry. Pod tento dres je tedy ideální obléknout tenké tričko z funkčního materiálu, které se postará o odvod potu. Průramky a především třičtvrtinový zip však zajistí v případě potřeby dostatečnou ventilaci. Pro spinning bychom se však nebáli použít například pružnou síťovinu na bočních panelech či alespoň v podpaží. Dres kombinující základní materiál se síťovinou má ale Rogelli rovněž v nabídce. Přestože je gramáž použitého materiálu u dresu Muravera celkem ní-

ká, po stránce prodyšnosti nepatří k úplně špičce. Dres je však možné používat přes léto i při normální cyklistice, při níž však mohou trochu scházet kapsy na zádech.



Dres Rogelli Muravera je nabízen v dámských velikostech S-XXL v různobarevné kombinaci. Jeho cena je 829 korun. (kad)

- + pružnost materiálu, třičtvrtinový zip, provedení rukávků, kvalita zpracování
- průměrná prodyšnost materiálu

# Author Trance

Do rodiny ráfků pro drsné nasazení při enduru a freeridu patřil i model Trance české značky Author. Ráfek je vyroben z materiálu AL 6066H-T6 se svařovaným spojem. Šířka 24 mm budí dostatečný respekt a o tuhost se stará také dvoustěnný profil s kalíškováním 32 otvorů pro dráty. Ráfek je určen pouze pro kotoučové brzdy, frézované boky pro ráfkové brzdy jsou v tomto segmentu již minulostí.

Hmotnost ráfku 570 g je celkem rozumná, bílá barva pak patří k těm zajímavějším, které oživi design kola. Jen je škoda, že v ráfku je otvor pouze pro galuskový ventilík. Autoventilky jsou pro HC jezdců přece jen univerzálnější, vždyť na každé benzině je možné duši bez starostí dofouknout, aniž by se musel jezdec dírat s malou pumpičkou. Cena ráfku je 1195 Kč.

(mig)



Díky současné nabídce košíků na lahve mohou věční ladiči prožívat nekončící stavy euforie. Stačí se jen rozhlédnout, všude samý karbon, termoplast, množství různých barev a superlehkých variant. Jen si vybrat tu správnou.

Ale nesmí se zapomínat na hlavní úkol košíku, jímž je pevně a spolehlivě uchycení lahve s nápojem k rámu kola. Takže ideální spojení vlastností košíku zní asi takto: „Lehký, hezký, nepříliš drahý a lahev musí držet jako bejk.“ A přesně to je zároveň charakteristika košíku **Bontrager Race Lite**.

Kompozitové tělo testovaného modelu Bontrager Race Lite sází na jednoduchost konstrukce nesmrtných košíků značky Trek. Jednoduché provedení, maximálně odolný materiál a funkční horní zobáček, tak zní recept na úspěch. Použitý materiál je ale zároveň dostatečně pružný, takže vsunutí či vyjmutí lahve z košíku je snadné. Po vsunutí lahve zapadne horní zobáček do obvodového žlábků bidonu a drží jej velice pevně. Stejně dimenzovaná je i spodní zarážka košíku, přes kterou se lahev nemůže dostat ani v nejnáročnějším terénu. Košík Bontrager Race Lite doporučujeme nejen silničářům, ale i bikerům. Dovolíme si tvrdit, že lahev z něj neztratíte snad ani na sjezdové trati. Jeho schopnost pevně držet lahev je rozhod-

# Drží jako bejk



ně nadprůměrná, a přitom není vykoupena výraznější nešetností k povrchu bidonu. Je až neuvěřitelné, jak snadno jde lahev rukou vsunout či vyjmout, přestože v košíku při jízdě drží tak pevně a jistě.

Na rozdíl od řady jiných plastových provedení se košík Bontrager předvedl v nelepším světle i po stránce odolnosti nosníku. Šroubky rozhodně nedoporučujeme nadměrně utahovat ani v tomto případě, ale i proti věčným „přetahovačům“ se zdá být košík dostatečně odolný.

V nabídce je celá řada barevných variant, takže srdce ladičovo zaplesá. Hmotnost 38 gramů patří k lepšímu

průměru. Cenu 229 korun považujeme vzhledem ke kvalitě košíku za velice příznivou.

(kad)

- + pevné uchycení lahve, nabídka barevných variant, cena
- nenalezli jsme

## CO JE NEJDŮLEŽITĚJŠÍ?

- A. PŘILBA, KTERÁ PASUJE NA VAŠI HLAVU.
- B. BRÝLE, KTERÉ PASUJÍ NA VÁŠ OBLIČEJ.
- C. PŘILBA A BRÝLE, KTERÉ PASUJÍ K SOBĚ.
- D. DOKONČIT TENHLE TRAPNÝ KVÍZ.



Giro® Semi™ sluneční brýle + Giro® Ionos™ přilba. Systém Super Fit™ znamená, že vaše hlava je jako v bavlnce. Znamená také, že sluneční brýle Giro® tvarově pasují na váš obličej a že stejně tak pasují i k vaší přilbě. Je to vrchol v technologiích Hyčkáni lidské lebky™. giro.cz

©2007 Giro Katalog Progress Cycle 2008 si objednejte zdarma na info@progresscycle.cz







# 4Ever Hazard



**B**ike v cenové hladině kolem dvaceti tisíc korun, osazený rozumným mixem komponentů a hydraulickými kotoučovými brzdami. Takový je Hazard z modelové řady 4Ever 08.

### Hazard není loterie

Pro biky 4Ever je typické velmi dobré ovládání a spolehlivé vedení, a to i v nižších cenových hladinách. Hazard ze střední třídy tedy rozhodně nebyl výjimkou. Jeho základem je duralový rám ze slitiny řady 7005 s dvojité zeslabovanou stěnou trubek. Značka nehybí zbytečným hydroformingem, takže trubky mají klasický kapkovitý průřez u horní a elipsovité u spodní. Obě trubky pak od poloviny postupně směrem k sedlové trubce přecházejí do hranatých rozšířených profilů. Nechybí výrazné housenky svárů, které přidávají rámu na masivnosti. Oproti tomu odlehčená výtuhna pod hlavou patří mezi decentnější kousky.

Zadní stavba má výrazné sedlové i řetězové vřpěry, oboje esovitě prohnuté, přičemž řetězové v tomto směru jednoznačně vedou. Celkově bytelný dojem ještě podtrhují tvarově výraznější patky. Absence návarků na rákové brzdy jen podkresluje tvarovou čistotu rámu, stejně jako vedení lanek pod horní trubkou.

Odpružení bylo vzhledem k ceně svěřeno pružinové vidlici Suntour XCR tužmené olejovou patronou s vnějším ovládním lockoutu na korunce. I přes její „lidovější“ původ byl její chod překvapivě jemný a citlivý. Při nastavení střední hodnoty komprese, zhruba v půlce otáčkové regulace, se propracování výrazně zklidnilo a vidlice ubrala na citlivosti. Úplná blokáce pak znamená minimum ochranného zdvihu při velkých rázech. **Celková tuhost konstrukce a chod vidlice byly příjemným překvapením a i při ostřejší jízdě v terénu vidlice díky zdvihu 100 mm spolehlivě spolupracovala.**



### Rozumný sportovec

Tuhosti rámu jsme u jeho celkových vlastností. Díky masivnímu profilu trubek se nijak nekroučí ani při jízdě ze sedla, ovšem nelze říci, že by se jednalo o kostiřas. **Poměr tuhosti a schopnosti absorpce je vyrovnaný. Zrychlení kola je na rozumné úrovni, svoji brzdou roli zde hrají hrubší pláště. Jízda po rovině je v poměrně sportovním duchu, kolo díky delšímu předstávci ochotně stoupá i do ostřejších „stojek“ a jezdec i ze sedla může dobře zabrat.** Oproti tomu ve sjezdech je kolo vyrovnané a stabilní. V nižších rychlostech je v technických pasážích poměrně obratné a je třeba jen přesunout těžiště za sedlo. V rychlých sjezdech je stabilita spíše na střední úrovni.



**Do zatáček jde bike ochotně a spolehlivě a celkem hladce se proplétá v klikatých pasážích.** Díky delšímu předstávci sice bike nemá výraznější ambice při odrazu do vzduchu, ovšem v tom ani jeho smysl není. Je to vyvážedný stroj pro volnější pojetí XC vyjížděk.

Nabídně pohodlný, i když lehce sportovní posed a svým chováním jezdecké určité nezklame. Kdo hledá rozumně osazené kolo na sportovní jízdu a občas se hodlá zmáčknot, ovšem nechce přilížit investovat, má v modelu Hazard rozumnou volbu.

## CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

**nám. Jiřího z Poděbrad**  
**Holešovičká tržnice**  
**Vinice**  
**Kačerov**

Řípská 27, tel.: 222 522 490  
Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675  
Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557  
Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

## Výrazné slevy na modely kol 2007

Více na našich stránkách [www.cykloprag.cz](http://www.cykloprag.cz)

Máme pro vás celou kolekci author 2008

**HLEDÁME PRO NAŠE PROVOZOVNY**

■ **PRODAVAČE** ■ **MECHANIKA**

**TĚŠÍME SE NA VAŠÍ NÁVŠTĚVU**

Opačným pólem vidlice, tedy spíše cenovým, bylo osazení hydraulickými kotoučovkami Shimano. Jedná se o novinku pro tento rok a jde o montážní verzi dvoupístkových brzd, které mají přepracovanou páku i třmen. Páka má velkou vyrovnávací nádobku a poměrně dlouhou a jemně tvarovanou páčku, která pojme přesně dva prsty. Provedení brzd vychází ze spolehlivé konstrukce všech typů Shimana, ovšem při zajištění bylo třeba pořádně promáčkat páčky, aby se olej dostal všude, kam má. Potom nebo po případném odvzdušnění ukázaly brzdy rozumnou odezvu na páce a průměrnou citlivost dávkování brzděného účinku.

Další „lepší“ komponenty jsou určité ráčky Mavic nebo pláště WT B Weirwolf s výrazným vzorkem. Ty byly poměrně univerzální a dokázaly se chytit skoro na každém povrchu. Pouze hlubší bahno jim nedělalo dobře, ale jinak jsou spolehlivé a mají docela slušné tlumící schopnosti. Osazení řadicí sadou Deore s přehazovačkou LX fungovalo spolehlivě, pouze bychom se přiřkláněli k použití klik s vícehrannou osou namísto zde použitého čtyřhranu. Sice se to na celkové výborné tuhosti rámu nijak výrazně neprojevilo, ale je to detail, který by potěšil.

	ovládání, tuhost, brzdy		čtyřhranná osa
<b>Technická specifikace:</b>			
Rám: Alu 7005 D.B.		a Úhel hlavy 71,2°	
Vidlice: Suntour XCM 100 mm		b Úhel sedlové trubky 73°	
Klíky: Shimano		c Horní rámová trubka 575 mm	
Brzdy: Shimano M485		d Horní trubka vodorovně 590 mm	
Řazení: Shimano Deore		D Délka sedlové trubky 470 mm	
Přehazovačka: Shimano Deore LX		E Délka zadní stavby 425 mm	
Přesmykač: Shimano Deore		F Rozvor 1072 mm	
Náboje: Shimano 495 Disc		G Hlavová trubka 130 mm	
Ráfky: Mavic XM 117 Disc			
Pláště: WT B Weirwolf 2,1"			
Sedlo: WT B Rocket V			
Sedlovka: FSA			
Představec: FSA			
Řídítka: FSA			
Hmotnost: 13,25 kg			
Cena: 20 999 Kč			

ke každému XC kolu lahev kona zdarma

**FOUR DELUXE**  
Kona Race Light Scandium  
Fox Float RP2  
RockShox Recon SL Air 100mm  
Shimano Deore / XT  
Hayes Stroker Trail Hydraulic

MOC: 49.490,-

N distribution, Písková 1990/29a, Praha 4 Modřany, [www.kona.cz](http://www.kona.cz)

# ROCK SHOX Totem Solo Air

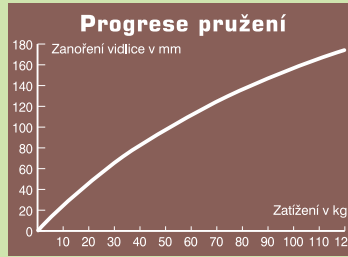
Monstrózní jednorunkovou vidlici Rock Shox Totem se 180 mm zdvihů jsme představili v předminulém roce u příležitosti jejího uvedení na trh. Celou loňskou sezónu jsme se pak nad jeho čtyřicet milimetrů tlustými šavlemi vozili. A nejen v Čechách, Totem zakusil i terénní nástrahy asi nejlepšího bikeparku na světě v kanadském Whistleru. Přesně do takového terénu Totem patří a tvrdý freeride či sjezd je jeho pravým domovem.

## Cvalík na dietě

Zároveň ale i přes optickou mohutnost potěší vynikající hmotnost vidlice, která u testované vzduchové verze Solo Air jen lehce přesahuje hodné příjmených 2,6 kilogramu. Na trhu je na výběr mezi o něco těžší pružinovou verzí Totem Coil (2860g) a dvěma vzduchovými Totem 2 Step Air (2810g) a testovanou Totem Solo Air, která je z trojice s hmotností 2640 gramů nejlehčí.

## Silné tělo...

Nízká váha však jde ruku v ruce spolu s velkou tuhostí konstrukce, neboť čtyřcentimetrové duralové nohy jsou už dost velké na to, aby poskytly bezkonkurenční tuhost. K těm přispívá i mohutná korunka a rozšířené kluzáky okolo vnitřních pouzder. Sloupek je také vyroben ze slitiny hliníku a je možné si vybrat buď verzi s klasickým 1 a 1/8" průměrem, nebo širším standardem 1,5 palce. Magnéziové kluzáky si při upevnění předního kola vynutí použití pevné osy, která je u Rock Shoxu v rychloupínacím provedení Maxie 360. Sejmout přední kolo je tedy otázkou chvilky a je to dokonce jednodušší, než u klasického rychloupínáku, neboť není nutné systém ovládat oběma rukama. Osa se na jedné straně totiž zašroubovává přímo do patky, takže není třeba držet druhou rukou matku. Ta zde slouží pouze jako ladění síly dotažení. Další hmotnost se podaří ušpóřit i díky chytrému tahu konstruktérů, že úchyt kotočové brzdy je rovnou připraven pro 200mm kotoč



a není třeba používat další adaptéry. Na spodu obou nohou je šroubek, uzavírající ventil pro vypouštění oleje z kluzáků a jeho výměnu. Ideální pro servis. Mechanici také ocení velmi snadnou výměnu stíracích kroužků.

## ... skrývá velkého ducha

Vnitřní uspořádání vidlice ukrývá v levé noze dvoukomorový vzduchový systém Solo Air a v pravé olejový systém Mission Control. Do

obou komor systému Solo Air se vzduch hstí jedním ventilem a následně se automaticky přepustí z pozitivní do negativní komory. Ta zajišťuje počáteční jemnost chodu, známou z vidlic s vinutou pružinou, neboť svým tlakem pomáhá i miniaturním nerovnostem stlačit pozitivní komoru. Rock Shox dělá pro své zákazníky maximum i v tom, že na zadní stěnu vidlice nalepí tabulku doporučených tlaků ve vidlici.

V pravé noze je ukryt olejový systém Mission Control, jenž ovládá dvěma dobře uchopitelnými třezovými kolečky nízkou a vysokorychlostní kompresi a práh odtržení. Menší stříbrné horní kolečko ovládá nízkorychlostní kompresi, ovšem ta se aktivuje pouze ve chvíli, kdy se kolečko stiskne a lehkým pootočením vytáhne výš. Pak se aktivuje požadovaný vliv komprese a vidlice jde hůř stlačit. To je geniální tah, neboť ve sjezdu mů-

že být vidlice plně funkční s plným chodem a do výjezdu či před větším seskokem stačí kolečko vytáhnout a kompresi tak aktivovat. V krajní poloze je pak vliv komprese tak velký, že se vidlice třeba ve výjezdu prakticky nepohupuje. O blokadě však mluvit nelze.

Uprostřed kolečka najdeme ještě malý šesthran pro imbus 2,5mm, který ovládá flood gate, čili práh odtržení. Ten slouží jako zábrana proti propružování při šlapání a je známý i ze systému Motion Control, používá se na XC a AM vidlice. Při šlapání se vidlice skoro nehne, ale ze spánku ji v klidu probudí terénní nerovnost, se kterou si v klidu poradí, a vzápětí opět ztuhne.

Moderé kolečko vysokorychlostní komprese je vhodné přitáhnout v případě, že by vidlice chodila dost často nadoraz. Při velké frekvenci rázů, které jdou za sebou velmi rychle, by totiž mohla běžná vidlice přestat stíhat rázy pohlcovat, a tak je právě zde možné odolnost proti tomu nastavit.

Samozřejmě je možné nastavit rychlost odskoku červeným ovladačem na spodu vidlice.

## V terénu

Hlavním poznávacím znamením totéma je sametovost jeho chodu. Po vyrušení všech nastavení, kdy chod není rušen vlivem komprese či flood gate, lze chod vidlice přirovnat k maslově jemnému, skoro jako u vinuté pružiny namočené v olejové lázni. Na hmotnost jezdce 75kg, k níž je třeba přičíst ještě několik kilo helmy, chráničů, brnění či camelbaku s pitím, jsme do vidlice nahustili tlak 60 PSI, ale jezdcí, kteří již měli se soloairem u totéma zkušenosti, nám poradili ještě 10 PSI ubrat. Prvotní zanoření vidlice bylo asi 4-5cm, ale ačkoliv jsme se báli, že bude vidlice chodit na dno, tato obava se po přitvzení vysokorychlostní komprese asi do třetiny nastavení neprokázala. Sametovost chodu a jeho bezednost v těžkém terénu je exkluzivní, stejně jako přesnost vedení předního kola díky tuhosti, která si prakticky nezádá s dvoukorkou. Tu však předčí v lehkosti průjezdu zavřenými zatáčkami či možností protičit řidítka při X-Upu nebo barspinu. O 400 gramů lehčí předek oproti konkurenční vidlici s vinutou pružinou byl také cílet při zvedání biku na zadní kolo či seskakování.

Možnosti ladění nízkou i vysokorychlostní komprese jsou k nezaplacení a před dlouhým výjezdem na vrchol kopce, z něhož se budeme spouštět dolů, není od věci přitáhnout práh odtržení. Není třeba mít s sebou

## AZUB BIKE

dovolená aktivní i netradiční



lehokola



trailgator



skládací kola



vozíky



odrážedla

## AZUB BIKE

Tel./fax: 572 639 799  
Mobil: 777 298 229  
azub@azub.cz, www.azub.cz



## XC PROGRAM

## NEW GENERATION KENDA

# KARMA

universální 26 x 2.0", 60 TPI, patka-drát  
lehký plášť pro XC  
MOC od 396,-Kč

universální 26 x 2.0", 60 TPI, patka-kevlar  
lehký plášť pro XC  
MOC od 570,-Kč

universální 26 x 2.2", 60 TPI, patka-kevlar  
lehký plášť pro XC  
MOC od 590,-Kč

universální 26 x 2.0", 120 TPI, patka-kevlar  
lehký plášť pro XC  
MOC od 790,-Kč



Směs s nízkým valivým odporem. Je to nejlehčí materiál pocházející z laboratoří Kendy. Vyznačuje se extrémně dlouhou životností a výborným vedením stopy, především za mokra. Směs L3R je hustší než tradiční materiály a tím i odolnější proti prurázům.

www.CYKLOMAX.cz

Dělovec: CykloMAX a.s. | Elstřanský 306, 530 02 Píardubice, Tel.: 466 944 023, fax: 466 944 022, Email: info@cyklomax.cz





# Jak ji sbalit a ještě si vydělat

Něžná slůvka, letmé dotyky ruky u romantiky v kině či pozvánky na sbírku motýlů, tak takové, ale ani žádně jiné zaručené triky v tomto článku nenajdeme. Balit totiž nebudeme žádnou krasavici, ale kolo, a to do běžné cestovní tašky.

**N**a místě je jistě otázka, proč něco takového dělat. Vždyť na trhu je možné koupit speciální brašny pro kola, které zajistí bezpečný převoz autem, busem, vlakem, lodí či letadlem kamkoliv. Jenže problém nastane právě u letecké přepravy, neboť za kolo se u většiny dopravců začalo platit 150 eur či dolarů, to podle destinace.

## Na vlastní riziko

Na začátek však musíme upozornit, že tento „samo-domo“ nápad je třeba brát s rezervou! Každý, kdo se do toho pustí, musí počítat s určitým rizikem. V žádném případě však tento článek neberte jako oficiální návod a rozhodně se jím na lešti neohánějte!

Zlaté české ručičky a především hlavičky opět přišly s nápadem, jak se placení tak vysokého poplatku vyhnout. Vždyť za pouhý převoz kola bychom při zpáteční cestě zaplatili tolik, co by stála slušná odpružená vidlice! Smyslem je tedy kolo zabalit do co nejmenšího možného zava-

zadla, aby odbavující pracovníky ani ve snu nenapadlo, že bychom v téhle tašce mohli převážet kolo. Demontáž kola sice zabere nějaký ten čas a práci, to samé platí i pro opětovnou montáž, ale za ty prachy to fakt asi stojí. Nám se tento kousek podaří při cestě ze zámoří, kdy jsme vezli dvě kola a zaplatili jsme pouze za jedno, o této tašce jsme řekli, že jsou uvnitř pouze náhradní díly a oblečení na kolo. V případě prohlédnutí tašky rentge-

nem pak byla vidět pouze změř komponentů, ale po tom, zda se nejedná o celé kolo, se již nikdo nepídil.

## Balíme

Stačí stará hokejová brašna, která musí mít aspoň tak velký vnitřní prostor, jak velký je samotný rám kola. U odpružených kol to bude lepší, protože se dá vyjmout tlumič a zadní stavba tak umožní další zmenšení velikosti.

Dále si připravíme delší prkno, které narežeme na čtyři části, dávající dohromady obdélník rozměrů odpovídajících vnitřnímu prostoru tašky. Dřevěný rám bude fungovat jako ochranná klec pro rám kola. Případně můžeme doprospěřit přibit ještě jednu přepážku, ale naplocho, aby se ohrádka vlivem transportu nezbotila. Na její dno je navíc vhodné položit třeba dvojitý papírový karton z krabice od kola.

Z rámu musíme odmontovat všechno, co přechívá, tedy kola, vidlice, řídítka, přehazovačku a sedlovku se sedlem. Rám a vidlice zabalíme buď do bublinkového igelitu a pěnových trubek, či do jiného ochranného materiálu, který nám rádi poskytnou ve kterékoli prodejně kol. Na ochranu výpletu lze použít polystyrenové desky, používané na balení elektroniky. Pneumatiky lze nechat kvůli ochraně částečně nafouknuté, ale pokud budeme potřebovat zmenšit průměr kol, stačí je vypustit úplně. Z kol bychom je ale nesundávali, aby chránily ráfky.

Dále využijeme kartony, izolepu a třeba hadry na obalení brzd, přehazovačky, pedálů a podobně. Všechny komponenty se naskládají do hlavního prostoru na sebe, takže taška nebude nijak objemná do šířky, ale pouze do výšky.

Na vrch kola je vhodné naskládat nějaké civilní oblečení, stejně tak jako do bočních kapes. Jednak poskytnete další ochranu před neopatrnou manipulací, kterou letištní dělnici bagáží dopřávají, ale hlavně při nakládání odbavovací úředníky ani nezapadne, že by v tašce mohlo být kolo. (mig)



► imbus, stačí totiž zespodu vytáhnout ovladač odskoku, jenž také funguje na bázi 2,5mm imbusu. Opět další plus.

Nízkorychlostní komprese se dá snadno vyladit tak, aby vidlice byla citlivá na malé rázy a přitom se nepropadala do zdvihu pod brzděním. Vysokorychlostní zase pomáhá proti chodu na dno při nečekaných rázech a po seskoku z vysokých dropů. Na stránkách [www.sram.com](http://www.sram.com) je v sekci věnované technologiím návod, o kolik otáček naladit které kolečko tak, aby vidlice fungovala přesně podle požadavků. Této vidlici už k absolutní dokonalosti chybí snad jen „posílání emailů přes GPS“, neboť je v ní absolutně všechno, co dnešní jezdec potřebuje. Pokud by však její majitel toužil po změně zdvihu, stačí sáhnout po modelu 2 Step Air, kdy se stisknutím tlačítka zdvih sníží o 40mm.

Zajímavostí je fakt, že pokud vidlice delší dobu stojí bez pohybu, třeba přes noc, jako-by přitvrdne a před jízdou je třeba s ní párkrát zapružit, aby se rozchodila na svůj osvědčený chod.

## Verdikt

Rock Shox Totem Solo Air je při zdvihu 180mm asi nejlehčí vidlici, která disponuje vším možným představitelným nastavením, exkluzivní tuhostí a hlavně sametovým chodem. Doporučená cena kolem 28 tisíc tedy skutečně odpovídá konstrukčnímu provedení, přátelství k uživateli, hmotnosti i vymoženostem ukrytým uvnitř. (mig)



Apache Bicycles  
Top Carbon Mountain Bike

## TOTEM Full Carbon

TOP MODEL MOUNTAIN BIKES

Kč 46.990,-

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

Rám **Full Carbon**  
Vidlice **Rock Shox Recon Race LO 100 mm**  
Převodník **Shimano Deore XT**  
Řazení **Shimano Deore XT**  
Měníč **Shimano Deore XT**  
Přesmyk **Shimano Deore XT**  
Kazeta **Shimano CSM 580 11-32/9**  
Řetěz **Shimano HG-73**  
Brzdy **Shimano Deore XT**  
Přední náboj **Shimano Deore XT**

Zadní náboj **Shimano Deore XT**  
Ráfky **Mavic XC 317**  
Pneu **Schwalbe Racing Ralph 26x2.10 Evo**  
Pedály **Shimano PD M-520**  
Řídítka **Ritchey Pro 31.8 mm**  
Představec **Ritchey Pro 31.8 mm**  
Sedlovka **Ritchey Pro**  
Sedlo **Ritchey Pro Marathon**  
Velikost **16", 18", 20"**

# De Vinci Frantik 3



**V**elmi zajímavým strojem, jenž se nám dostal v Kanadě do ruky, je Devinci Frantik 3. Tento model je u nás celkem výjimečným zbožím, neboť ačkoliv se tato kanadská značka do ČR dovážela, zrovna Frantika jsme v nabídce nenašli. Proto bude i cena pouze odvozena od podobně osazených modelů Wilson a Ollie, které v české nabídce figurovaly.

Devinci je v Kanadě velmi oblíbená značka, patří tam v konkurenci ostatních domácích značek k podobným dravcům, jako jsou u nás třeba Race Bike či Duratec. Devinci nabízí jak ucelenou kolekci kol pro všechny kategorie od silnice přes trekking po mtb, tak i sjezdové speciály.

Frantik je model se 180 mm zdvihem zadní stavby, takže se hodí pro tvrdý freeride v těžkém terénu, u nás by se jistě neztratil ani na sjezdových závoděch.

Devinci si zakládá na vlastním vývoji rámu s využitím nejmodernějších konstrukčních programů, testování s využitím měřících technologií a přístrojů zavěšených přímo na kole a následné počítačové analýze. U freeridových a sjezdových rámu se pak odlišují svéráznou geometrií s hodně ležérním úhlem hlavové trubky 65,1 stupně, což je hodnota skoro připomínající cruisery.

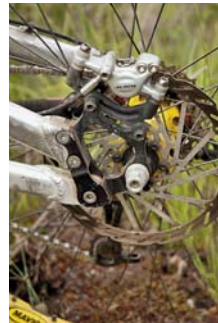
Duralový rám, jenž má trubky vyráběné s využitím technologie Optimum s tvarováním tlakem horkého oleje, má největší svary začištěné a dílce jako vahadlo přepákování či patky se frézují na CNC strojích. Rámy pro freeride disponují čtyřčepovým odpružením, kdy hlavní čep je těsně za sedlovou trubkou na úrovni malého převodníku. Druhý čep je umístěn těsně před zadní osou, takže odpružení je plně aktivní. Čepy jsou uloženy na jehlových ložiscích, která disponují větší styčnou plochou než ložiska kuličková, takže slibují delší životnost. Navíc u spodního ložiska je



**maznička, kterou je možné ložiskům dodat mazivo bez nutnosti čepy rozebrat. Jak prostě a život usnadňující.**

Povrchová úprava je u Frantiku 3 provedena kuličkováním, kdy je rám vystaven nárazům množství malých ocelových kuliček, které materiál ztuhní a tím zpevní.

Osazení bylo u testovacího stroje, který je možné si na den zapůjčit v přepočtu asi za 1600–1800 Kč, od toho nejlepšího. Vpředu pružil vzduchový Rock Shox Totem s možností snížit zdvih systémem 2 Step Air ze 180 mm na 135 mm, což se hodí při nutnosti vyjet si na kopec po vlastní ose. Nastavení tlumení a komprese Mission Control umožňuje bezpočet variant, kdy si každý může zvolit tu vlastní



verzi pro ten který terén. Tuhost vidlice daná robustní konstrukcí se 40 mm tlustými vnitřními nohami přináší hmotnost necelých 2,9 kg.

Pod zadkem totemovi sekundoval pružinový tlumič Fox DHX 5.

Razení bylo v režii sramu, a to komponenty z nejvyšších sad X.0 a X.9. Na příznivě hmotnosti kola i slušné akceleraci a ovladatelnosti ve vzduchu se podílela zapletená kola Mavic Dee Max, obutá do osvědčených bezdušových pláštů Maxxis High Roller. Pro naše síly byla nezvyklá značka DareDevil, která patří do vlastního programu značky. Bílo-červená kombina-



ce komponentů rozhodně barevně oživila strojovou strohost kovové šedého rámu.

### V terénu

V bikeparku Whistler (více informací najdete v čísle 1/2008), kde jsme si frantika půjčili na dva dny ježdění, jsme se svezli na spoustě kol. U frantika však bylo hned od prvních slápnutí poznat, že do takového terénu vysloveně patří. Tratě jako A-Line či Dirt Merchant, které jsou prošípokovány klopinkami, skoky, dropy a výskyky, byly pro Frantika ideálním hřištěm. Na vidlici jsme pítvrdili nízkou i vysokorychlostní kompresi systému Mission Control a na tlumiči jsme si trošku pítvrdili i mission controlu na vidlici, aby odpružení bezchybně pohlcovalo veškeré rychlé za sebou následující rázy. Díky relativně nízké váze se kolo dalo slušně vést po vrších překážek, často se od kamenů či kořenů odrážel a přeskakoval celé pasáže, aby po dopadu opět pružně bezchybně zpracovalo jak dopad, tak i další překážky. Aktivita zadní stavby je výtečná a ani brzdění jí neubírá na citlivosti, což je třeba u jednočepových systémů bez oddělené brzdy od zadní stavby plovoucím táhlem docela problém.

Na superprudukých tratích byl Frantik jako doma, ale když bylo nutné se na kole přesunout třeba po městě, stačilo snížit zdvih vidlice, čímž se úhel hlavy výrazně napřímal a tak bylo mnohem přátelštější k normální jízdě.

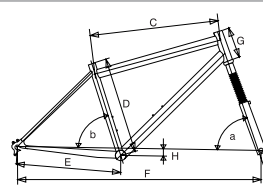
Je škoda, že takto zajímavé kolo, které by jistě oslovilo spousty našich freeriderů, u nás zřejmě nekoupíme.

**+** geometrie, zpracování

**-** nedostupnost na českém trhu

### Technická specifikace:

- Rám: Al 180 mm
- Vidlice: Rock Shox Totem 2-Step
- Tlumič: Fox DHX 5.0
- Přehazovačka: SRAM X.0
- Přesmykač: SRAM X.9
- Klíky: Race Face Diabolus DH 36/24T
- Napínák: Black Spire Stinger
- Razení: SRAM X.9
- Kazeta: SRAM 970 9s 11–32
- Pedály: Daredevil AM
- Kola: Mavic DeeMax
- Pláště: Maxxis Hi-Roller 26x2.5"
- Brzdy: Avid Code 5 hydraulic 203mm
- Představec: Daredevil 1.5 31.8 mm
- Rídítka: Race Face Evolve DH
- Sedlo: Daredevil FR
- Sedlovka: Race Face Evolve DH
- Hmotnost: 18 kg
- Cena: více než 100 000 Kč



Velikost	M / 17"
a Úhel hlavy	65,1°
b Úhel sedlové trubky	73,6°
c Horní rámová trubka	580 mm
d Délka sedlové trubky	432 mm
e Délka zadní stavby	430 mm
F Rozvor	1173 mm
G Hlavová trubka	120 mm



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

### AUTHOR 50 ČESKÝ RÁJ

26. 4. 2008  
WWW.SOCESKYRAJ.CZ

### AUTHOR ŠELA MARATHON

3. 5. 2008

### DĚTSKÝ AUTHOR ŠELA MARATHON

4. 5. 2008  
WWW.SELASPORT.CZ

### AUTHOR KRÁL ŠUMAVY MTB

31. 5. 2008  
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

### AUTHOR CYKLO MAŠTALÉ

14. 6. 2008  
WWW.MASTALE.CZ

### AUTHOR 50 BEZDĚŽ

21. 6. 2008  
WWW.50BEZDEZ.CZ

### AUTHOR ZNOVIN CUP

28. 6. 2008  
WWW.VINARSKA50.CZ

### VELKÁ CENA VINNÝCH SKLEPŮ LECHOVICE

30. 8. 2008  
WWW.MTB.LANCOV.CZ

### AUTHOR KRÁL ŠUMAVY ROAD

13. 9. 2008  
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

### CYKLOMARATON BRDY 2008

20. 9. 2008  
WWW.AARCHA.CZ

### NOVA AUTHOR CUP

11. 10. 2008  
WWW.NOVAAUTHORCUP.CZ

# LIMAR PRO 104

Boj o co nejnižší hmotnost není jen záležitostí komponentů, ale také doplňků jako jsou tretry či přilby. Právě u přilbě se stala vysněnou metou dvouseťgramová hranice. O její pokorenění se víceméně snaží všechny značky, ovšem každá za trochu jinou finální cenu, danou hlavně použitou technologií.

Značka **Limar** patří se svým modelem **Pro 104** mezi úspěšné pokroky. Tato přilba ve velikosti M (54–57) váží dle výrobce 180 gramů. Námí testovaná velikost L (56–61) pak ukázala na váze hmotnost 203 gramů, což je jen o tři gramy více, než udává výrobce. Cena modelu Pro 104 je 2990 korun, což je vzhledem k její takřka rekordní hmotnosti poměrně přijatelná hodnota.

Zadním regulačním kolečkem jde lehce a kolečko je dobře přístupné. Absence polstrování zadní části čelenky nám nijak nevadila. Plast není tvarově výrazný a nikde netlačil. Vnitřní vycpávky z materiálu CoolMax jsou dostatečně pohodlné. Pouze dvě čelní vycpávky byly po delším používání vzhledem k jejich špičatým zakončením trochu méně pohodlné. Ale díky menšímu rozestupu suchých zipů je stačí posunout a vše je v pořádku.

Popruhy jsou z celkem poddajného materiálu, takže netlačí a neřou, pol-



Základem přilby je klasická skořepina, která má karbonová vlákna jen v nastříkané imitaci mezi středovými panely. Tvar je minimalizován, takže zapomeňme na výraznější šíř a masu materiálu. Je použita klasická in-mold technologie, která přinesla díky velkým ventilacím snížení hmotnosti a vynikající přístup vzduchu dovnitř přilby. Celkem dvaadvacet ventilacních otvorů je perfektně rozmístěno a vzduch proudí takřka dokonale. Jezdec má tedy o perfektní ventilaci postaráno, pouze v chladných dnech se to neobejde bez použití čepičky s membránou.

Díky hmotnosti a perfektnímu tvaru jsme o přilbě na hlavě skoro nevěděli. Její hloubka je dostatečná a perfektně obepíná hlavu. Díky vnitřní plastové čelence, která je po celém obvodu, je stažení rovnoměrné a jisté. Dotažení

strování pod bradou se ukázalo jako velmi příjemné. Celkově tedy Limar Pro 104 perfektně sedí, dokonale větrá a vlastně nic neváží. Pouze výrazný výstupek vpředu na skořepině je jakýmsi rušivým elementem a jezdec jej neustále vidí mezi očima. Na druhou stranu je to díky takřka nepočítatelné hmotnosti alespoň neklamně znamením toho, že máme něco na hlavě.

Použití přilby je díky menší mase materiálu určité ideální na silnici, na biku by to vzhledem k členitosti povrchu nemuselo být při pádu až tak bezpečné, hlavně ve spánkové oblasti.

- + hmotnost, cena, usazení na hlavě
- jen silniční použití

# KDO BYL »WALTER«?

Komponenty české značky Walter už dnes pravděpodobně většinu mladých čtenářů nic nepřeknou. Kdo ale v osmdesátých letech minulého století více jezdil na kole či přímo závodil, ten jistě nezapomněl.

Díky Walter vznikaly ve „Waltrovce“ v pražských Jinočicích a pro mnohé závodníky byly tehdy tím jediným, a přesto ne právě snadno dostupným materiálem. Campagnolo měli tehdy na svých kolech jen ti vyvolení a domácí Walter byl jakousi jeho československou lidovější obdobou. Právě komponenty z italské Vrcenzy se pro značku Walter staly inspirací a například klíky Campagnolo tehdy hoši z Jinočic napodobili téměř do puntíku. Klíky Walter se od své předlohy lišily zlomkovou cenou a pár technickými detaily, jako byla absence podélného žlábků či méně dokonale opracování. Ovšem i úkos čtyřhranu či rozteč převodníků byly tehdy převzaty od Campagnola bez jakékoliv úpravy. A pravděpodobně také bez svolení Itálii...

V případě středových os Walter si dali jinočičtí konstruktéři opravdu záležet a mezi domácími jezdci měly tyto osy snad ještě lepší pověst než jejich italská předloha. Zaslouhu na tom mělo především výborné vytvrzení a opracování ložiskových drah. Zajímavostí středových os Walter byla i průchozí dutina zvyšující tuhost a snižující hmotnost.

Co se týče obou měničů či řadičích páček, zde již inspirace Campagnolem nebyla na první pohled tak zřetelná. Ve velké míře bylo použito plastu, čímž se podařilo dosáhnout velice nízké váhy. Bohužel za cenu menší pružnosti komponentů řazení, z čehož pramenila ne vždy zrovna ideální funkčnost.

Přehazovačka některými použitými částmi vycházela z běžného provede-

ní Favorit, což bylo zřetelně především na horním plastovém dílu s dorazovými šrouby i na nosníku spodního čepu. Z odolného plastu byla ale u měniče Walter vyrobena například i ramena paralelogramu.

Přesmykač Walter byl také téměř celoplastový, vyjma duralové objímky a ramene s uchycením lanka. V případě přesmykače byl však plast největší slabinou. „Umělohmotné“ vodítko řetězu při změně převodu hodně stranově pro-



podomáčku přepracovali na klasiku. Na to následně zareagoval i sám výrobce a lanko otočil do běžné polohy, tedy hlavičkou do řadičích páček.

## Walter stále žije...

Některé komponenty jinočičtí tovární, především klíky, lze s trochu štěstí i dnes, po více než dvaceti letech, potkat v provozu na zimácích některých jezdců. Kutilové je navíc lecky dokázali upravit do stádia, že byly od své italské předlohy téměř k nerozeznání.

My jsme jeden zapomenutý přesmykač Walter objevili v pražské prodejně Kola na statku, jejíž majitel je sám bývalý závodník. A světe div se, ten přesmykač byl úplně nový, bez jediného známku opotřebení! Stačilo jej vzít do ruky a u této

přesmykač Walter 72 gramů je i dnes špičkovou hodnotou, jež by obstála i v současné nabité konkurenci. Jen pro porovnání, hmotnost současného přesmykače Shimano Dura-Ace je v navářkové verzi (!!!) 74 gramů a přesmykač Campagnolo Record váží 75 gramů. Na stejné hmotnosti jako Walter je pouze objímková verze novinky Sram Red. Takže ačkoliv se za poslední roky výrazně zvýšila funkčnost a lehkost ovládání komponentů, superlehké díly zde byly již v minulosti. A dokonce mohly nést více „Made in Czechoslovakia“!

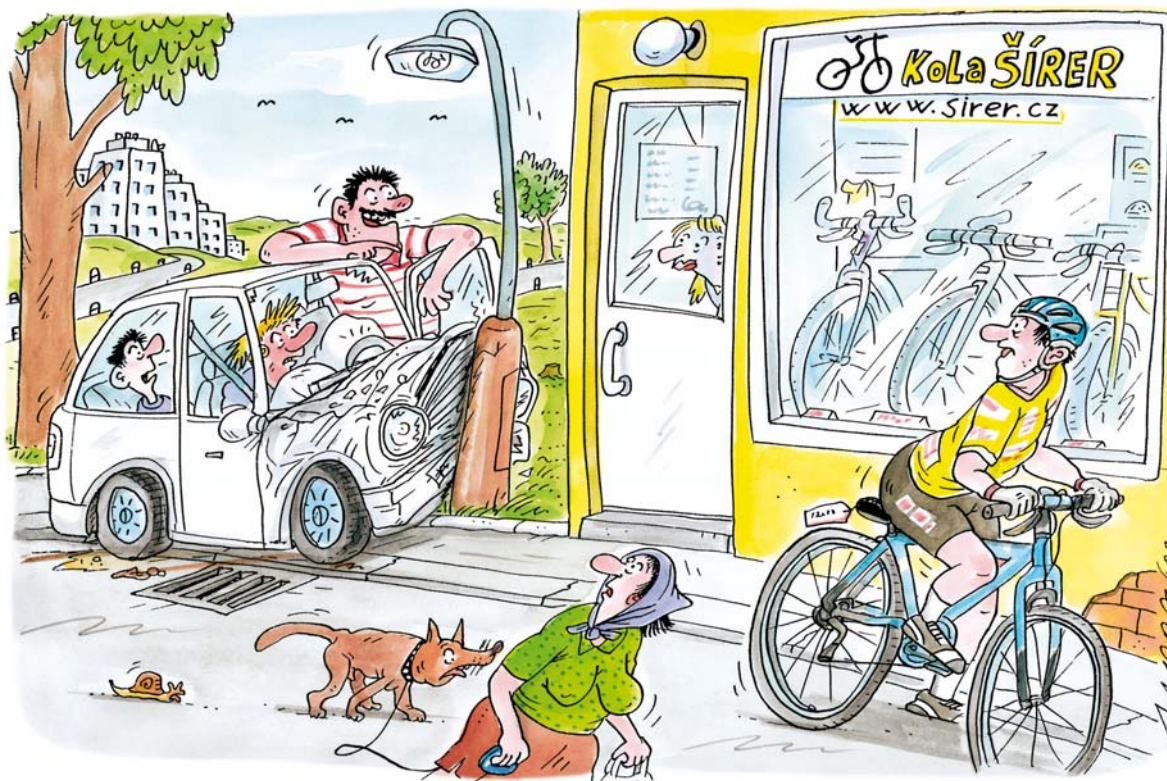
(kad)

pružovalo, s čímž logicky souvisela menší ochota řetězu k naběhnutí na vedlejší převodník. Na zařazení v tahu musel závodník úplně zapomenout, takovou věc si přesmykač Walter zkrátka nenechal líbit.

Čepu obou měničů Walter byly všechny rozebíratelné, neboť na jejich koncích byly použity klasické „šérovky“. Takže s trochu nadsázky lze díly Walter označit za takový československý Paul.

Konstruktivně atypické byly zpočátku řadičí páčky, do nichž se zajišťovala lanka dotažením malého červíku. S tím samozřejmě souvisela i speciální konstrukce obou měničů, které namísto šroubku pro uchycení lanka musely být vybaveny otvorem pro usazení jeho hlavičky. Přílišná poruchovost zaviněná nedostatečným upnutím lanek v páčkách ale přinutila jezdce k tomu, aby systém

www.sirer.cz



... ZMĚNA PLÁNU, RODINO... NA TEN VEJLET NEBUDU ŠLAPAT DO PEDÁLŮ SAM, ALE VŠICHNI... JDE SE PRO KOLA K ŠÍREROVI!

Kola Šírer Beroun: tel. 311621355, info@sirer.cz Kola Šírer Brno: tel. 547212482, brno@sirer.cz  
Kola Šírer České Budějovice: tel. 386359259, c.budejovice@sirer.cz

# GEOMETRIE ODPRUŽENÝCH RÁMŮ

V minulém čísle jsme se s Darcy O'Connorem, konstruktérem značky Rocky Mountain, věnovali hlavním charakteristikám, které ovlivňují jízdní vlastnosti jízdního kola. Už u pevného rámu bylo vidět, jak složité je jeho navrhování, kolik veličin má vliv na jeho chování a že s úpravou jednoho parametru můžeme změnit spoustu dalších vlastností kola. V této části přejdeme k ještě složitějším celoodpruženým ráům, kde díky pružení zadní stavby dochází k dalším vlivům, které je třeba brát v úvahu.

## Historické stopy odpružení

Přední i zadní odpružení kola představuje logický krok kupředu v přirozeném vývoji jízdního kola. První patenty na odpružení kola se objevily už na počátku 20. století, kdy vývoj probíhal současně s ranými systémy odpružení automobilů. Celoodpružené stroje si získaly popularitu díky tomu, že za jezdce udělaly to, co by jinak musel udělat sám – přenáší rázy terénu do tlumičů, zatímco pevné kolo tyto rázy přeneslo přímo do těla jezdce, jenž je musí pohltit nohama, rukama a zády.

## Kategorie celopěr

V dnešní době rozdělujeme kategorie celoodpružených kol podle systému odpružení a podle stylu jízdy. Kola se liší počty čepů uložení zadní stavby i velikostí zdvihu, lehkostí a odolností kol. Je nasnadě, že čím bude na kole menší zdvih, tím bude přátelštější k delší šlapavé jízdě, zatímco hlubší zdvih přináší spíše sjezdové založení a tudíž vyžaduje vyšší odolnost stroje. Vysokozdvihová kola jsou tedy nejlépe připravena hlavně pro jízdu z kopce v těžkém terénu.

- 1 cross country 70–100 mm
- 2 all mountain 100–130 mm
- 3 enduro 130–165 mm
- 4 lehký freeride 150–170 mm
- 5 freeride 170–200 mm
- 6 sjezd 180–250 mm

Výrobci kol nabízí různé systémy odpružení. Následující charakteristiky se týkají všech kategorií odpružených kol:

### 1 jednočep

Zadní stavba u jednočepových systémů chodí po perfektní kružnici. Mezi zadní osou a středovým pouzdrzem je pouze jeden čep, takže je velmi jednoduchým a elegantním řešením. Někteří konstruktéři věří, že jednočep je ideální pro kola s velkým vertikálním zdvihem zadního kola, neboť narůstá vzdálenost mezi osou a středem je lineární a tudíž předvídatelná. Jednou z výhod, které to přináší, je třeba jednoduchší jízda po zadním kole. Vlastnost odpružení reagovat na tah řetězu při šlapání propuštěním je závislá na pozici čepu. Pokud jej umístíme dále od kliky, jako tomu je například u nového Santa Cruz Bullit či starých Mountain Cycle San Andreas, tah řetězu vyvolává přitahování zadního kola k povrchu, ale zároveň se významně prodlužuje zadní stavba při propuštění. Proto je výhodné umístit čep blíže ke klikám a při-



Tomac Carbide – XC – zdvih 90 mm



Norco Six – lehký freeride – zdvih 165 mm



Gary Fisher HiFi – all mountain – zdvih 120 mm



Giant Glory – freeride – zdvih 180 mm



Specialized – enduro – zdvih 150 mm



Rock Machine Flatline – DH – zdvih 230 mm

padně propružování řešit vyspělejšími tlumičem. Dále je možné použít prepákování tlumiče, které upraví progresivitu chodu zadní stavby, tedy odolnost proti chodu nadoraz. Mezi nejvýznamnější značky, využívající řešení z jednočepového systému, patří Rocky Mountain, GT, Kona, Merida, Cannondale, Santa Cruz, Race Bikes, atd.

### 2 čtyřčep

U této kategorie dochází ke zmatkům, protože do ní lidé často zařazují i jednočepové systémy s prepákováním tlumiče, neboť opticky čtyřčep připomínají a dokonce i čtyři páry ložisek mají. Ovšem hlavní rozdíl mezi jedno a čtyřčepem je v umístění druhého čepu u patek zadní osy.

Pokud je tento čep nad patkami a rozděluje je od horních vzpěr, pak se technicky jedná o jednočepovou zadní stavbu s pře-

pákováním, neboť zadní kolo je uloženo na spodních řetězových vzpěrách a chodí tedy po kružnici. U čtyřčepového systému jsou zadní patky odděleny čepem od spodní kyčky, takže dochází k pohybu zadního kola vzhůru v úhlu daném vzájemnými proporcemi jednotlivých ramen a umístěním čepu. Čím níže před patkami jej umístíme, tím větší vliv totiž bude mít na zamykání zadní stavby tahem řetězu. Při propružení dochází díky lineárnímu pohybu k prodlužování zadní stavby, které u menších zdvihů nemá takový vliv, ale u některých systémech v minulosti docházelo k nepřijemnému tahání za pedály.

Ideálním představitelem čtyřčepové školy je systém FSR značky Specialized, jenž je vyladěný pro maximální aktivitu v terénu a zároveň slušnou odolnost proti propružování při šlapání. Dalšími uživateli čtyřčepů jsou třeba Norco, Lapierre, Author, DeVinci atd.

### 3 virtuální čep

Systémy odpružení s virtuálním, tedy proměnným čepem otáčení, je složitější popsat matematicky, ačkoliv slouží ke stejnému účelu, jako ostatní systémy – pohltit rázy přicházející z terénu, které by jinak musel odpružit sám jezdce. Zadní rámový trojúhelník je zavěšen na dvou vahadlech, která udávají trajektorii chodu zadní stavby spíše do oblouku či do tvaru písmene S. Ne všechny systémy totiž musí pracovat s prodlužující se délkou zadní stavby, u virtuálního čepu se podle zavěšení vahadel v druhé části zdvihu opět zkracuje. Pozice a uložení obou vahadel také určuje, jak moc se zadní osa odkloní od kruhové trajektorie.

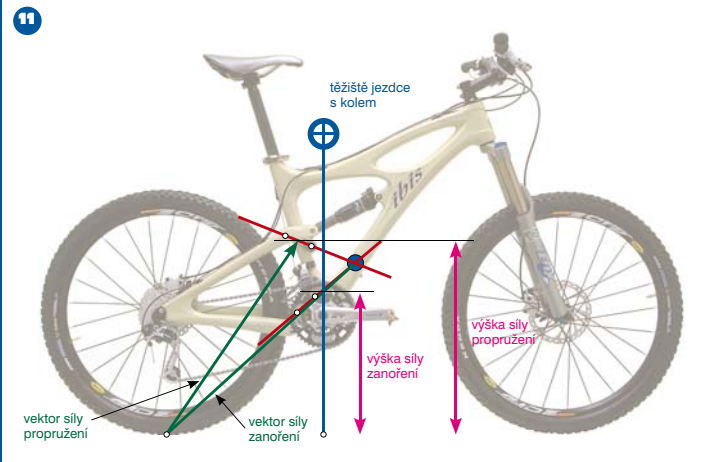
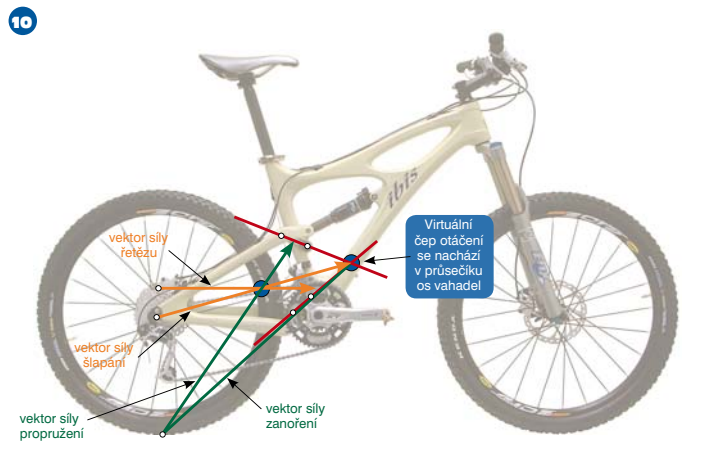
Slovo virtuální vychází z faktu, že u tohoto systému není pevný bod otáčení zadní stavby, ale v průběhu propružení se jeho virtuální pozice pohybuje se zadní stavbou

v závislosti na okamžité pozici obou vahadel. Abychom našli přesnou pozici virtuálního čepu, musíme narysovat přímky procházející čepem obou vahadel. Tam, kde se tyto dvě přímky protnou, je okamžitý bod otáčení. Jakmile se však zadní stavba pohne vzhůru, pohnou se i vahadla, a tak se změní úhly obou přímk, tudíž se změní i poloha virtuálního čepu.

Výhodou virtuálního čepu je fakt, že v první části zdvihu se síla vznikající při šlapání neprojevuje na propružení zadní stavby, ale přitom na jakýkoliv ráz od terénu zadní stavba reaguje a náraz tlumič pohltí. Virtuální čep používají třeba Giant, Santa Cruz, Ibis nebo Iron Horse

### 4 pružné bezpečové odpružení

Některé designy odpružených kol se kvůli hmotnosti úspore spoléhají na

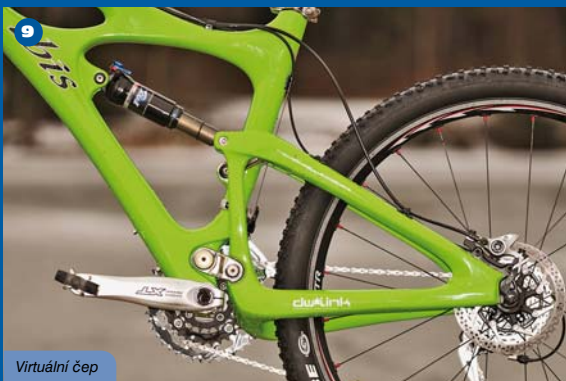




Jednočep



Čtyřčep



Virtuální čep

pružnost materiálů, která nahrazuje čep buď mezi zadními patkami a středovým složením, nebo patkami a horními vzperami. Pružný člen je navržen tak, aby se v daném místě prohýbal a umožnil zadnímu kolu pohyb po kružnici. Důležité je zachovat boční tuhost, takže pružné části jsou většínou ploché a zároveň dostatečně široké. Pružnosti materiálů však využívají systémy s nižším zdvihem, určené hlavně pro XC a AM, u freeridových a sjezdových disciplín se s nimi prakticky nesetkáme.

Mezi hlavními zástupci patří Cannondale, Tomac, Pell's či Sintesi.

Tolik rozdělení odpružených systémů podle konstrukce. U celopěr však celkové chování a projev kola ovlivňují kromě faktorů, které jsme představili v minulém čísle na příkladu pevného kola, další veličiny:

**okamžitý střed otáčení**

celkové chování zadní stavby ovlivňuje umístění jejího středu otáčení. Čím blíže je střed otáčení ke středovému složení, tím aktivnější bude systém, ale zároveň bude reagovat na každé šlápnutí propružením. Pokud čep oddálíme, získá vliv na zadní stavbu tah řetězu, jenž ji může přitahovat k zemi a tím zamezí propružování. Pozice virtuálního čepu se nachází v průsečnici přímkou, procházejících čepem horních a dolních vahadel a v průběhu pružení se jeho pozice pohybuje

**těžiště kola**

chování kola ovlivňují tři hlavní body – těžiště vidlice, těžiště zbytku kola a těžiště jezdce. S ohledem na řízení, pozice těžiště vidlice v poměru k ose řízení bude mít vliv na velikost momentu na koncích řídítek, potřebného na zatočení. Díky tomu je také při dosažení určité rychlosti možné jet bez držení řídítek, protože těžiště vidlice v ideální pozici udržuje spolu s dostředivou silou rotující kolo v přímém směru. Vypadá to tedy, že jet bez držení musí být absolutně jednoduché, ovšem ještě je třeba počítat s vlivem těžiště zbytku kola. Pokud dojde při jízdě bez držení k naklonění kola a tudíž i těžiště kola do strany, přední kolo se stočí do téže strany. Aby nedošlo k pádu, jezdec instinktivně přesune své těžiště na druhou stranu, a tudíž může náklon vyrovnat a vrátit se do přímé polohy. K tomu samotnému dochází i při běžné jízdě – jezdec neustále musí vyrovnávat svým těžištěm interakci mezi těžištěm vidlice a zbytkem kola. Proto zpočátku dětem chvíli trvá toto pochopit a naučit se udržet bilanci

**zdvih zadního kola**

zdvihem se rozumí vertikální pohyb osy zadního kola při stlačení zadní stavby od statické pozice (bez zatížení kola jezdcem) po plné stlačení do bodu, kdy tlumič dosáhne své technologické hranice zanoření pistnice

**prodlužování délky řetězových vzpěr**

při propružení dochází k prodlužování vzdálenosti zadní osy od středu šlapání. Čím větší je toto prodlužování, tím více jezdec cítí při šlapání zpětný tah řetězu, kdy při najetí na překážku cítí nepřijemné zatažení za pedály

**průměrná řetězová linka**

průměrná řetězová linka je střední pozice řetězu daná počtem pastorků a převodníků. U kola s devíti pastorky a třemi převodníky by průměrnou linkou představoval pátý pastorek a prostřední převodník. Třeba značka Ellsworth často používá tuto veličinu pro určování polohy středu otáčení

**vektor síly řetězu**

je síla, kterou působí tlak nohy na pastorky. Tento vektor prochází osou řetězu od horní části převodníku k horní části pastorku a je důležitý u odpružení kol v tom smyslu, že v ideálním stavu by měl v každé fázi propružení protínat okamžitý střed otáčení zadní stavby.

Jakýkoliv odklon od středu otáčení způsobí buď stlačování, nebo roztahování zadní stavby pod vlivem šlapání. Mnozí výrobci tento vektor záměrně posunují mimo střed otáčení, neboť tím zamezí propružování a zadní stavba při šlapání jakoby ztuhne.

**vektor síly šlapání**

tento vektor je určen přímkou, kolmou na pohyb zadní osy. Vychází tedy ze zadní osy a vede ke středu otáčení, ať se jedná o pevně uložený či virtuální čep

**vektor síly propružování**

je definován přímkou, která vede od bodu kontaktu zadního kola se zemí k průsečnici vektorů síly šlapání a síly řetězu. Pozice této přímkury určuje, jak moc bude zadní stavba reagovat propružením na šlapání

**vektor síly zanořování**

definuje vliv brzdění na zanořování odpružení. Tato přímka protíná bod kontaktu se zemí a střed otáčení

Z obrázku 10 jsou dobře patrné vektory sil zanořování a propružení kola Ibis Mojo, které sedlá například Brian Lopes. Patentovaný systém odpružení DW Link s virtuálním čepem není ovlivněn tahem řetězu při šlapání. Jeho vliv na roztahování či stlačování zadní stavby udává poměr mezi výškou vektoru síly propružování a výškou společného těžiště kola s jezdcem. V případě Ibis Mojo se zadní stavba vlivem šlapání přitvrdí a nebude docházet k jejím propružování. Jedná se tedy o poloaktivní systém odpružení.

Na nákresu 11 je vidět vektor zanořování, který je závislý na poměru výšky společného těžiště kola s jezdcem a výšky vektoru zanořování. Čím menší bude tento poměr, tím náchylnější bude kolo na zanořování při brzdění. Velký vliv na to má pohyb jezdce nad kolem, například když se jezdec přesune k řídítkům, poměr vzroste a přiblíží se k hodnotě 1.0, kde je vliv pozice těžiště na zanořování odpružení nejmarkantnější.

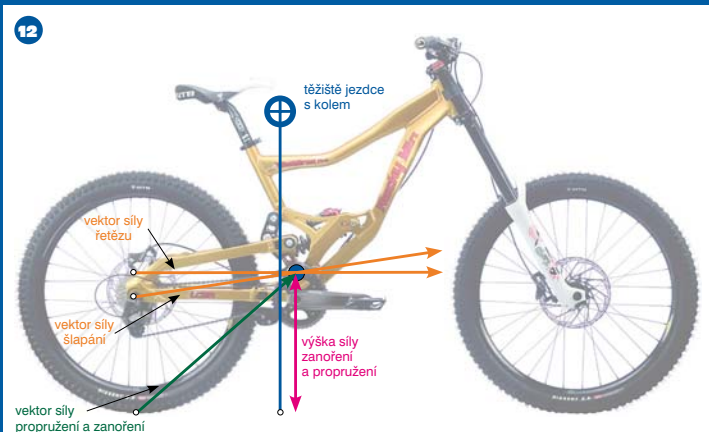
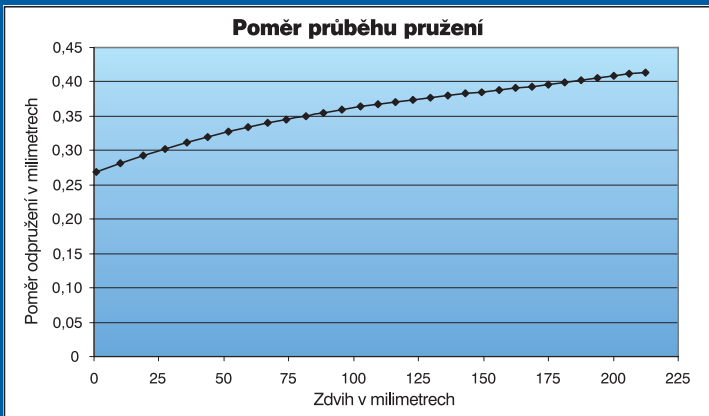
Obrázek 12 představuje vektory zanořování a propružování u kola Rocky Mountain Flatline s jednočepovým systémem odpružení, u něhož se přistupovalo k celé problematice zcela jinak. Po zatížení kola hmotností jezdce dochází prakticky k nulovému propružování vlivem šlapání. Oba vektory propružování i zanořování se totiž překrývají, neboť průsečík vektorů síly řetězu a síly šlapání leží přímo v ose otáčení zadní stavby. Proto se zadní stavba chová aktivně po celou dobu průběhu pružení, aniž by na její pohyb měl vliv tah řetězu při šlapání. Zároveň se také vyrovnají výšky sil zanořování a propružování.

**poměr průběhu pružení – suspension rate**

jednoduše se poměr průběhu pružení dá popsat jako způsob, jakým zadní odpružení zpomaluje chod zadního kola v průběhu trajektorie jeho chodu. Poměr se získá vydělením délky okamžitého zanořování tlumiče délkou okamžitého vertikálního zdvihu.

Graf zobrazuje křivku poměru pružení, která je lineárně rostoucí. Z toho vyplývá, že zpomalování chodu na konci zdvihu má na svědomí přepřekování tlumiče. Jinými slovy to znamená, že na každý milimetr pohybu tlumiče připadá ke konci zdvihu jiná délka pohybu zadního kola. V tomto případě se při propružení konstantně zkracuje délka chodu zadního kola. Tímto způsobem je možné docílit vyšší odolnosti odpružení proti chodu nadoraz.

(mig)



# cannondale

FEEL IT.®

## Taurine 1 SL

Robert Štárba, spol. s. r. o., Sezimova 10, 140 00 Praha 4, tel. 241741961, email: info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • Bike Sport, V Tejněcku 543, 537 01 Chrudim, tel. 469621252 email: info@bikesportchrudim.cz, www.bikesportchrudim.cz • Bike Centrum Radim Kofínek s. r. o., Masarykova Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585243220, email: info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • Kola Vašek, Dvořákovo n. 222, 539 01 Hlinsko, tel. 469311458, email: kola.hilnsko@atlas.cz • Cykloport – K, Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, tel. 381263333, email: cykloport@volny.cz • Redpoint Sportiv, Horní 13, 549 57 Teplice n. Metují, tel. 491581042, email: redpoint@seznam.cz • XCR, Špitálka 124/37, 602 00 Brno, tel. 543254395, email: eshop@xcr.cz, www.xcr.cz • Ramala, Přemyslova 134/29 301 00 Plzeň, tel. 37722813, e-mail: ramala.plzen@seznam.cz, www.ramala.cz • KUR Sport, Zimní stadion Obloukova ul. 405 01 Děčín, tel. 412586205, e-mail: obchod@kursport.cz, www.kursport.cz • Jízdní kola Hnízdil, Mírové nám. 62, 432 01 Kadaň, tel. 47434511, e-mail: hnzidil@ktkadan.cz, www.hnzidil-kola.cz • Contra Bike & Ski, Jungmannovo nám. 446, 284 01 Kutná Hora, tel. 777264925, e-mail: contrabike@basi.cz, www.kola-shop.cz/

### WWW.VOKOLEK-IMPORT.GZ

# GALERIE KOL

První letošní galerii jsme začali karbonovými top modely, které byly většinou určeny pro závodní nasazení. Tentokrát se příliš nevdálíme závodnímu nasazení, ovšem dojde k nárůstu komfortu. Jestliže karbon byl materiálem přínášejícím tuhost ruku v ruce s komfortem, odpružení je jednoznačným zástupcem komfortu. Bicy v této Galerii mají společný zdvih kolem sta milimetrů a určení na XC nebo

maraton. Jejich systémy odpružení zadní stavby jsou opravdu pestrou směsí téměř všech technických řešení. Zajímavé je, že z drtivé většiny jsou na pozici odpružených jednotek tlumiče a vidlice Fox, jimž se snaží vprdu sekundovat Rock Shox a Marzocchi, ovšem nadvláda „lišek“ je v letošní sezoně více než patrná. Takže vzhůru na „houpačky“.

(už)

## Merida Mission 3000-D



Merida je jedním zástupcem nesouměrného odpružení zadní stavby se svým osvědčeným systémem LRS. Duralový přední trojúhelník je doplněn o karbonové horní vzpěry zadní kyvky. Tlumič Manitou Radium RL uložený na levé straně umožňuje zadní stavbě zdvih 95mm. Přední vidlice Fox má zdvih 100mm. Osazení je kompletní sada Shimano Deore XT, kotoučkovky jsou Magura Louise s BAT regulací výkonu. Další doplňky nesou logo FSA či Fizik. Bike je ve velikostech 16 až 22 palců, cena je 68 990 korun.

## GT Marathon 1.0



Systém vycházející z plovoucího středru a následné separace středového pouzdra od zadního trojúhelníku pro dosažení imunity vůči šlapání či brzdění, to je systém I-Drive od GT. Maratonský bike má zdvih zadní stavby 100mm, které zajišťuje tlumič Fox Float RP 23, vidlice Fox Float RL má zdvih 120mm. Duralový rám je ze slitiny řady 6061, osazení je kompletní sada Shimano Deore XT včetně kotoučovek, pouze náboje jsou LX. Doplňky nesou logo Ritchey a WTB, cena kola je 59 999 korun.

## Felt Virtue Two



Novinka na našem trhu, německá značka Felt s vlastním provedením zavěšení zadní stavby Equilink. U kol kombinuje virtuální zavěšení s dalším čepem. Model Virtue patří díky zdvihu 130mm už trochu výše než do XC kategorie. Má duralový rám se zadní karbonovou stavbou. Tlumič je Fox Float, vidlice Rock Shox Recon má stavitelný zdvih 80/100/130mm. Komponenty jsou ze sady Shimano Deore LX a XT. Doplňky nesou vlastní logo Felt. Bike je ve velikostech 15.5 až 21.5 palce, cena je 59 990 korun.

## Cannondale Scalpel 4



Cannondale je typickým zástupcem jednočepového systému, tedy u modelu Prophet. Scalpel ovšem díky absenci čepu u zadních patek, který je nahrazen pružností karbonových zadních vzpěr, také tak trochu patří mezi jednočepky. Zdvih 100mm je určen pro závodní XC a koresponduje s ním i zdvih vidlice Fox F100RL. Osazení je v režii Sramu, konkrétně sady X.9 a X.7, spolu s klikami Truvativ. Brzdy jsou Avid Juicy 3, doplňky nesou logo FSA, Fizik nebo Cannondale. Cena biku je 76 900 korun.

## Ellsworth Truth



Bonbonek na našem trhu je americká kultovka Ellsworth se svým jednočepovým zavěšením zadní stavby s přepákováním k tlumiči. Uhlí jednotlivých ramen zadní stavby by měly eliminovat nežádoucí propružování. Tento systém značka používá jak u XC biků, tak u sjezdových strojů. Ačkoliv bike vypadá masivně, jeho zdvih je 100mm a jde o XC stroj. Odpružení zajišťují jednotky Fox, osazení je odlišné od obrázku a jde o sadu Sram X.9 a brzdy Avid Juicy 5. Cena s tímto osazením je 113 290 korun.

## Haro Sonix Comp



Sonix využívá vlastní VLP zavěšení zadní stavby na plovoucí čepu, který určuje specifické chování tohoto kola. Tento systém už prošel naším testem a v USA získal hodně chvály od cyklistických odborníků, včetně ocenění XC bike roku od Mountain Biking Magazine. Zadní stavba má zdvih 120mm, přední vidlice Fox Float R má jen 100mm. Osazení je kombinací sad Deore XT a LX, včetně kotoučovek. Doplňky jsou od značky Ritchey. Bike je ve velikostech 14 až 20 palců, jeho cena je 64 990 korun.

## Wheeler Falcon 30



Wheeler u svých biků kombinuje hned několik systémů zavěšení zadní stavby. Modely Eagle využívají čtyřčepový systém s čepem umístěným před osou zadního kola, podobně jako FSR systém Specializedu. Duralový rám ze slitiny 6061 má zdvih 93mm, přední vidlice Marzocchi XC 600 TST má zdvih 120mm. Komponenty jsou kompletní sada Deore LX, kromě nábojů Deore s párovým výpletem. Ostatní doplňky jsou od značky Ritchey. Kolo je ve velikostech 17,5 až 21 palců, cena je 44 990 korun.

## Rocky Mountain Element 30



Kanadská kultovka staví na duralovém předním rámu ze slitiny řady 7005 v kombinaci s karbonovou zadní sedlovou vzpěrou a jednoduchým přepákováním k tlumiči. Cílel s jednočepovým zavěšením díky čepu nad osou zadního kola dává s tlumičem Fox Float RP2 zdvih 100mm, přední vidlice Marzocchi MX Pro má jen o 5mm více. Osazení kola je vzhledem k ceně svěřeně sadě Deore, ovšem kliky jsou „domovské“ Race Face Ride, doplňky Easton. Element je ve velikostech 15 až 20 palců a jeho cena je 74 990 korun.

## Pell's Ridelight Race



Celoodpružené bicykly Pell's mají svoji první sezonu. Jde o jednočepové řešení bez přepákování, dávající zdvih zadní stavby 100mm. Rám z duralu řady 7005 spohlí na masivnost ramen zadní kyvky a čep s ložisky velkého průměru. Tento model sází v odpružení na jednotky Rock Shox Monarch vřadu a Reba SL vřadu. Komponenty jsou mixem sad Deore LX a XT, zapletaná kola CrossRide dodal Mavic. Doplňky jsou z vlastní produkce Pell's a bike je ve velikostech 17 až 21 palců při ceně 49 990 korun.

## Kona Hei Hei



Model Hei Hei lze mít i v devětatdacetipalcové variantě, ovšem tato šestadvacetipalcová klasika má ryze XC závodní zdvih 65mm a využívá scandiolyvský rám s jednočepovým zavěšením zadní stavby s přepákováním na tlumič. Tím je Fox Float RP2, vprdu pak je Rock Shox Reba Race. Ačkoliv je kolo osazeno sadou Deore XT, u kol padla volba na model FSA XC-300 a u brzd jsou to Hayes Stroker Carbon. Kliky jsou Race Face Evolve XC. Velikosti rámu pokrývají škálu od 14 do 22 palců, cena je 73 990 korun.

**CTM**  
bikecollection  
The best at Your price!

rám ALU 6061 hydroform  
vidlice Suntour XCR LO 100mm  
radenie Shimano ALIVIO  
prehadzovae Shimano DEORE  
presmykat Shimano ALIVIO  
prevodnik Shimano ALIVIO octalink  
viackolo Shimano HG 40  
brzdy Shimano disc  
komponenty Velo, Truvativ, Jagwire

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

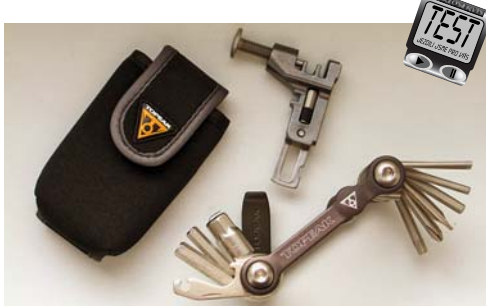
www.ctm.sk

Zephyr plus disc  
MOUNTAINBIKE XC

© STRATOS

# Topeak Mini 18+

Je téměř neskutečné, kolik různých klíčů a nářadí lze nacpat do celkového rozměru 8,2×4,3×2 cm. Značka Topeak, která je svými multiklíči pověstná, se jich tam podařilo vměstnat dohromady osmnáct! Zda taková honba za vysokou univerzalitou nemůže být na úkor funkčnosti klíče, na to se zaměřil náš test.



**M**ultiklíč Topeak Mini 18+ má samozřejmě pomocí především v nouzi, rozhodně není konstruován na dennodenní použití v domácnosti. Má-li však fungovat pouze jako záchrana v terénu, pak na něm těžko najdete nedostatky. Duralové bočnice klíče, ačkoli vypadají docela titěrně, poskytují solídní tuhost a dostatečnou páku pro utahování. Oba ocelové čepy, na nichž se otáčejí většina klíčů, jsou hodně masivní s uchycením v ocelových vložkách se závit. Mezi jednotlivými klíči jsou navíc tenké vymezovací podložky pro zjednodušení manipulace s konkrétním klíčem.

Na hlavním těle multiklíče se nachází všechny potřebné imbusy, a to od velikosti 2 mm až po 8 mm s 10 mm nástavcem. Dále je zde Torx 25, křížový a plochý šroubovák, montpáka, otvírák na lahve a centrální. Všechny klíče jsou z vysokopevnostní oceli a náš test se na vzhledu osazení klíčů nijak nepodepsal. Ani po častém používání těch nejfrekventovanějších imbusových klíčů nebylo na jejich povrchu patrné jakékoliv vymačkání.

Velice důležitou součástí testovaného multiklíče je miniaturní nýtovač na řetěz. Jeho duralové tělo s vyklápným prodloužením rukojeti je vybaveno ocelovým čepem,

jenž se ovládá imbusem 4 mm. Práce s nýtovačem sice není zrovna radost, ale v případě určité zručnosti není oprava poškozeného řetězu nijak složitá. Funkci nýtovače proto chválíme, praktické je především výklopné prodloužení rukojeti. Ocelový čep se navíc zdá být dostatečně odolný.

Uchycení nýtovače v těle multiklíče je trochu zdouhavé, neboť vyžaduje úplně vyšroubování čepu, vsunutí mezi hlavní duralové bočnice a následovně opětovné zajištění čepem. Miniaturní rozměr multiklíče zkrátka vyžaduje nějakou tu oběť.

Hmotnost klíče Topeak Mini 18+ je 185 gramů, což není tolik, abyste jej nemohli vozit v kapse dresu. Ostré hrany klíče navíc skrývá praktické neoprenové pouzdro se zapínáním na suchý zip.

Cena 699 korun patří mezi vyšší. Za tyto peníze však dostanete pěkně zpracovaný multiklíč, kterému se po funkční stránce dá jen máloco vytknout. (kad)

- + malé rozměry, kvalita oceli, vybavení, prodloužení rukojeti nýtovače, neoprenové pouzdro
- vyšší cena, zdouhavé vyjmutí nýtovače

## Bontrager Race XXX Lite OS Carbon

**K**arbonový představec americké značky Bontrager bude jistě luxusní tréšinkou na kterémkoli kole. Hmotnost 157 gramů při délce 110 mm je hodnota, které sice hi-endové představec z hliníku také bezproblémově dosahují, ovšem neposkytnou při odpovídající tuhosti takový komfort pohlcování drobných nerovností, které mají na svědomí právě karbonová vlákna.

A navíc design představec je nepřehlédnutelný, zvláště, pokud jej doplní ještě karbonová řídítka stejné značky se třemi velkými rudými X.



## LUXUS

Tělo představec je vyrobeno z přesovaného karbonu, takže by mělo disponovat vysokou tuhostí. Silná vnitřní stěna budí při pohledu do představec dostatečnou důvěru. Přední objímka průměru 31,8 mm je pak vykována z duralu a nese velké rudé logo B. Sklon

představec je 12° a je možné jej použít oboustranně, neboť loga Bontrager jsou natíštěna pod sebou, spodní vzhůru nohama.

Z toho vyplývá, že se jedná o představec jak pro cross country, tak i pro silnici. I přes to, že se zde hodně hledí na váhu, na spojovacích částech se zbytečně nešetřilo a řídítka se do objímky upínají čtyřmi šrouby. To se projeví i na větší odolnosti proti kroucení při silovém záběru ze sedla hlavně u vlašovek či silničních řídítek.

Cena tohoto luxusního zboží je 5590 Kč, což sice není vůbec málo, ale za pohodlí, špičkové zpracování a výjimečný design se prostě platí. (mig)

Zcela nové sedlo od americké značky Tioga stojí pouhých 490 Kč, což byl první důvod, proč jsme si toto 320 gramů vážící sedlo zapůjčili do testu.

**P**rofil sedla iFORM je anatomicky a také nejbezpečnější posed. Uprostřed sedla je drážka V-Groove, eliminující nežádoucí tlak na citlivé partie, přičemž zadní rozšířená část je vyvýšená, aby bylo možné sedět hlavně na se-

## Tioga MC Groove

dacích kostech. Polstrování O2 Comfort Padding v této části je měkčí, ale zato bohaté, takže by nemělo docházet k seosení. Střední část je tak akorát široká, aby se stehna mohla při šlapání volně pohybovat a zároveň aby nepřišla do styku se zámkem sedlovky.

Povrch sedla je ze syntetické kůže, bočnice a zadní část jsou chráněny plastovým krytem. Švy jsou utěsněny tlustší nití, takže by měly být odolné

proti poškození i vniku nečistot dovnitř. Uložení chrom-molybdenových per v těle sedla Arc Flex Comfort je navrženo tak, aby umožnilo jejich pro pružení při rázu a tudíž chránilo jezdce před přenosem nerovností do jeho těla.

### Za málo peněz hodné muziky

Jak jsme se sami přesvědčili při jízdě v terénu, dnes již není těžké vyrobit levné sedlo, které by bylo příjemné a pohodlné. Tioga MC Groove skutečně dobře pohlcuje rázy terénu a bohaté polstrování je dostatečné pro jezdcevo pohodlí. Zároveň není těžké na sedle okamžitě změnit pozici či přesunout zadek až za něj, MC Groove je povedeným sedlem a udělá radost každému jezdci, který neřeší zhruba o 100 gramů vyšší váhu, než mají závodní crosscountryové modely, které však také stojí několika násobně víc, než jen 490 Kč. (mig)

- + anatomický posed, pohodlí, cena
- nenalezli jsme

# minute

MINUTE	ELITE ABSOLUTE	MRO ABSOLUTE	29"
zdvih / použití	120 a 140 mm / enduro	100 a 130 mm / enduro	80, 100 a 120 mm / enduro
pružení	MARS (vzduch)	Noble Air (vzduch)	MARS (vzduch)
tlumení	Absolute Platform Damping (otevřivá patrona)		
regulace	vratný tlumič, progresivní a kompresní tlumení a tlak vzduchu		
stoupek	dural		
váha	1630 a 1650 g	1450 a 1530 g	1720, 1770 a 1810 g
barva	bilá a černá	šedomodrá	bilá
cena	13 490 Kč / 16 499 Sk	16 990 Kč / 19 999 Sk	13 490 Kč / 16 499 Sk
cena pevná osa	14 490 Kč / 17 999 Sk	17 990 Kč / 21 999 Sk	14 490 Kč / 17 999 Sk

**ABSOLUTEPLATFORMDAMPING**

Zbrusu nový systém tlumení Absolute, pracující opět se dvěma nezávislými prsty, je přesně tím, co název naznačuje. Absolutním řešením pro celou škálu jezdců. Možnosti nastavení se pohybují od zcela otevřeného pružení, po mírné tlumení komprese (srovnatelné s některým tlumením SPV), přes sportovnější mód (podobný vlastnostmi s naším SPV Snap Valve), po v zásadě zcela zavřený režim. To vše ovladatelné jedním kolečkem regulace s pěti polohami v rozmezí pohybu 120°. Odlišnosti ve vlastnostech jednotlivých nastavení jsou přitom zcela patrné a zřetelné. Jako bonus je možno tlumení snadno přestavět v jednoduché přepínání mezi otevřeným a zavřeným režimem, řízené páčkou přímo ze řídítka.

cz / 241 771 181-2 / [www.progresscyclce.cz](http://www.progresscyclce.cz) sk / 049/414 36 23-4  
katalog Progress Cyclce 2008 si objednejte zdarma na [info@progresscyclce.cz](mailto:info@progresscyclce.cz)

# AMULET

# Voyager



Model Voyager je nejvyšší postaveným krossem v nabídce značky Amulet a tomu odpovídá nejen jeho kvalitní osazení, ale především vyozené sportovní nátura. Na silnici je dostatečně svižný, a přitom v terénu má blíže k devětatavicíkovému biku než ke klasickému krosu. Stačilo by jen namontovat širší pláště a univerzální kola by se ještě zvýšila. Amulet Voyager bude spolehlivým společníkem pro ty, kteří chtějí vlastnit pouze jedno kolo a na něm hodlají jezdit o víkendu v lehčím terénu či po silnici a přes týden by rádi tentýž stroj používali například pro dojíždění do práce. Kombinace dílů Shimano Deore XT a LX je navíc dostatečnou zárukou spolehlivosti i při najíždění větších objemů kilometrů.

Za cenu 22 999 korun získáte maximálně univerzální kolo, jehož hmotnost 11,9 kilogramu, vyožené osazení či skvěle funkční odpružená vidlice jsou v této kategorii nadstandardem.

### Sportovní geny v decentním balení

Duralový rám ze slitiny 6061 T6 se díky své luxusní matné povrchové úpra-



vě kombinující dva „kovové“ odstíny tváří velice decentně a tomu odpovídá i grafika ve stylu „méně je někdy více“. Jednoduchá loga a hrubší pískovaný povrch trubek dávají skvěle vyniknout pravidelným svarům a profílaci trubek v přední partii rámu.

Přední trojúhelník se rozhodně tváří více bikově než krosově. To má na svědomí biaxiální profílace spodní trubky, přecházející z kapkovitého průřezu v ležatý ovál. Mnohem zajímavější je však tvarování horní trubky s jakýmsi podélným výtěžným žebrem. Vyožené

bikových detailem je mohutný zpevňující plát navážený zespo- du dolní trubky.

Standardní je zadní stavba s převážně kruhovým průřezem ramen a velice jemným esovitým zakřivením. Určení kola odpovídá dvojice závitů v každé patce rámu a stejné tak závitů v sedlových vzpěrách. S nosičem a blatníky tedy nebude při montáži sebeběsný problém. Vedení lanek z vrchu horní trubky je otázkou vkusu každého jedince. Použití řešení opět vypadá bikově, vedení zespo- du horní trubky by možná bylo stylisticky čistší.

### Skvěle funkční RST

Naše sympatie si získala použitá odpružená vidlice. Model RST Vogue Air RL má vzduchové pružení s olejovým tlumením a svého majitele rozmazluje dálkové ovládaným lockoutem. Poslední generace vidlic RST udělala obrovský skok, což potvrdili i náš nedáv- ný test modelu F1 a nyní tato krosová vidlice Vogue.

Duralová korunka s dvojitě odlehčující- ch otvory, dále duralový sloupek i vnitř-

novnějšími horskými koly, než s běžnými zástupci kategorie „cross“. Živost kola ale rozhodně není nadměrná a držení přímého směru je bezproblémové, navíc s rostoucí rychlostí se projev kola znatelně zklidňuje.

Nadprůměrná je akcelerace kola, na niž má zásluhu celková nízká hmotnost a také kvalita samotných kol. Ráfky Ritchey a pláště od téhož výrobce daly kolům dobrou obvodovou hmotnost. Přínosem je i tuhost rámu, která je patrná nejen při jízdě ze sedla, ale i u silového záběru v prudkém stoupání.

Stránce jízdního komfortu hodně přispívá sedlo WTB Rocket V s úpravou ProGel, tedy s gelovým výplněm kontaktních ploch. Tvar sedla je vhodný i pro méně osezená pozadí. Naopak úplně spokojeni jsme nebyli s gripy, které jsou zbytečně tvrdé, a to i v polstrovaných rukavicích. Jejich případná výměna je ale takřka korunnou záležitostí. Vyožené skvělé jsou rohy Zoom s výraznou šířkou těla. Pokud máte díky velkým rukám problémy, že na větší rohu prsty dostatečně poskládáte, zde si budete libovat. Nadprůměrně pohodlí tyto rohy nabídnou ale i menším rukám.

Ke kombinaci komponentů není co dodat. Páčky Deore LX s možností odřazování palcem i ukazovákem jsou dalším z prvků zvyšujících komfort. Přehazovačka Deore XT je skvěle funkční a stejně dobře vpadající komponentem a o nic horší nejsou ani kliky Deore LX. Brzdové páky Deore LX s jednoduššími V-brzdami Shimano poskytují vysoký brzdový výkon. Tam, kde se ještě dala jednoduše ušetřit, tedy u nábojů, Amulet také rozhodně nešetřil, neboť náboje pocházejí ze sady Deore LX. Takže spojení „vyožené osazení“ je v případě modelu Voyager rozhodně na místě.

### Svižná jízda

Slopinková geometrie s o něco kratším předním trojúhelníkem zajišťují ne- příliš předkloněný a především hodně pohodlný posed, na němž má u testova- ných dvacetipalcových velikosti zásluhu také pouze sto milimetrů dlouhý před- stavec. Voyager je orientován vyo- ženě na jízdní komfort a posed je na honu vzdálený od toho, co znáte od natažených crosscountryových biků.

Na rozdíl od vyožené turisticky zamě- řených krosů je Amulet Voyager o něco zvější, jeho ovladatelnost je na velice dobré úrovni. Do zatáček nevyžaduje jakýkoliv přemlouvání a v tomto ohledu je zde opět podobnost spíše se spor-

	pohodlný posed, funkce vidlice, nízká hmotnost, tvar rohů		tvrdé gripy
<b>Technická specifikace:</b> Rám: Prolight Alu 6061 T6 Profíle TB Vidlice: RST Vogue Air RL Kliky: Shimano Deore LX 26/36/48, 175 mm Přehazovačka: Shimano Deore XT Přesmykač: Shimano Deore Razení: Shimano Deore LX Rapidfire Brzdy: Shimano BRM431 Náboje: Shimano Deore LX Ráfky: Ritchey Girder Pro (32 děr) Pláště: Ritchey SpeedMax Comp 700x35 Kazeta: Sram PG-950 11-32 (9) Řídítka: Ritchey Comp Představec: Ritchey Comp Sedlovka: Ritchey Sedlo: WTB Rocket V ProGel Pedály: Xerama (ohrádkové) Hmotnost: 11,9 kg (vel 20") Cena: 22 999 Kč			
		Velikost 20"	
a Úhel hlavy		71°	
b Úhel sedlové trubky		73,8°	
c Horní rámová trubka		561 mm	
D Délka sedlové trubky		508 mm	
E Délka zadní stavby		440 mm	
F Rozvor		1074,6 mm	
G Hlavová trubka		130 mm	

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

**DT SWISS**  
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

**LIMAR HELMETS**

<b>PRO 104</b> ventilačních otvorů: 22 velikosti: M (54 - 57 cm) L (56 - 61 cm) hmotnost: M - 180 g / L - 200 g upínací systém: Pro System Light technologie: Monoocque In-Mould poznámka: vložky Coolmax barvy: racing, pink, silver, blue, red, matt black cena: <b>POUZE 180G POUZE 2990,-</b>	<b>CARBON 910 MTB</b> ventilačních otvorů: 25 velikosti: M (54 - 58 cm) L (58 - 62 cm) hmotnost: M - 280 g / L - 300 g upínací systém: Pro System 2 technologie: Monoocque In-Mould poznámka: šiték barvy: matt black, red, blue cena: <b>2.790,- Kč</b>	<b>747 MATT YELLOW</b> ventilačních otvorů: 24 velikosti: M (54 - 58 cm) L (58 - 63 cm) hmotnost: M - 260 g / L - 280 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték barvy: matt black, red, blue cena: <b>1.490,- Kč</b>
<b>911</b> ventilačních otvorů: 11 velikosti: M (56 - 58 cm) L (58 - 62 cm) hmotnost: M - 290 g / L - 300 g upínací systém: Pro System 2 technologie: Monoocque In-Mould poznámka: šiték barvy: matt silver, matt blue, matt orange cena: <b>2.290,- Kč</b>	<b>737 RED</b> ventilačních otvorů: 24 velikosti: M (54 - 58 cm) L (58 - 63 cm) hmotnost: M - 260 g / L - 280 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték barvy: orange, red, silver, blue cena: <b>1.490,- Kč</b>	<b>520 ORANGE</b> ventilačních otvorů: 17 velikosti: UNI L (54 - 61 cm) hmotnost: 270 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték, sírka proti hmyzu barvy: orange, matt black, blue, pink, silver, red cena: <b>990,- Kč</b>

**BPLUMEN**  
Pavel Bárta - BPLUMEN  
PUŠKINOVA 546, ÚPICE 542 32  
TEL.: 499 881 327, 499 882 793  
INFO@BPLUMEN.CZ  
WWW.BPLUMEN.CZ  
Příbly Limar zakoupíte také zde: shop.bike4.cz

**LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM**  
Zaregistruj se a v případě zničení příbly důsledkem pádu do 3 let od zakoupení dostaneš zcela novou příbly za 50% ceny!



# Blur LT v novém hávu

Kalifornský Santa Cruz je jedním z nejuznávanějších výrobců v bikovém průmyslu. Systém odpružení s virtuálním čepem VPP je jedním z několika málo způsobů, jak vyřešit problém s propružováním zadní stavby pod šlapáním. Kromě kol s VPP jsou však v sortimentu firmy i stroje s jednočepovým zavěšením zadní stavby.

Pět vývojových verzí modelu Blur LT. Na jednotlivých rámech je vidět, s čím vším se laboruje při vývoji.

## Blur LT 2008

Podle slov zástupce značky Mariano Gona se u žádného jiného systému nedá tak dobře ladit poměr odpružení, jako u VPP. U nového elitéčka byl průběh pružení upraven tak, aby byl systém na začátku zdvihu aktivnější a dále lineárnější v hlubším zdvihu, protože u starší verze bylo se základními tlumiči těžší využít celého zdvihu. V řeci čísel dosahuje pružící poměr -15 až +18 procent. Tlumič byl prodloužen ze 200mm na 216mm, čímž vznikl i delší chod tlumiče 64mm, dávající zdvih zadního kola 140mm.

Obě vahadla, pojící zadní stavbu s předním rámovým trojúhelníkem, byla totálně přepracována. Dolní vahadlo z duralu má utěsněná ložiska s maznicemi, jimiž je možné dodávat

Santa se od běžné produkce liší nejen cenou, ale i tím, že nepředstavuje své novinky najednou u příležitosti podzimních veletrhů, ani na samostatných prezentacích, ale prostě tehdy, kdy má něco nového nychystaného. A to je i případ inovovaného modelu Blur LT.

## Proč inovovat?

Původní Blur LT byl představen v roce 2005 jako odolnější „dlouhonohá“ verze slavného XC modelu Blur XC se 115mm zdvihem. Stroj s přídomkem LT jako long travel, tedy velký zdvih, se nosil hodnotou 135mm chodu zadní stavby, zesilujícími pláty pod hlavou, větší průchodností pneumatiky a tuhostí. Byl tedy určen pro jezce, kteří raději stráví den v sedle kola, než aby se honili za pozlátkem protínání clových pásek. Domovem Blur LT je jakýkoliv terén od hladkých singletracků po prudké skalnaté a kořenité pasáže nejdrsnějšího lea.

Proč by tedy měl být nejlépe prodáván model značky, který se hodí kamkoliv a snese náročné zatížení, nahrazen něčím novým?

- protože starý Blur LT vzhledově příliš připomínal klasického Blura.
- protože na rámu bylo příliš mnoho navěšených vzper.
- protože trh se dále posunul k vyšším zdvihům vidlic okolo 150–160mm.
- protože bylo kde brát inspiraci pro vylepšení elitéčka – na trhu byl zcela nový model Nomad a probíhala inovace rámu pro jednočepové stroje Bullit, Heckler a Superlight, které přinášely nová technická řešení uložení čepů a tvarování trubek.

A proto tedy skupina inženýrů a techniků značky dala dokupy nejvíc parametrů, které bylo potřeba upravit či změnit, aby se Blur LT stal ideálním zástupcem all mountain segmentu bez jakýchkoli neduhů.



ložiskům vazelínu pomocí mazací pistole. Zároveň maznice slouží k tomu, aby se k ložiskům nedostaly nečistoty ani vzduch, jenž způsobuje korozi. Osy čepů tlusté 15mm jsou do rámu na jednom konci zašroubovány, takže možnost jejich povolování je minimální. Díky upevnění čepů zleva je možné spodní vahadlo sejmut z rámu, aniž by bylo nutné

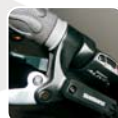


Nová verze Blur LT (vpravo) má oproti stávajícímu modelu vyšší zdvih 140mm a celkově modernější vzhled se spoustou vylepšení.

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



Cena: 14.510 Kč / 18.190 Sk



velikost 14.5" rám DURAL 6021 26" vidlice SR SUNTOUR DURO DJ-D (130 mm) převodník LASCO ISIS (32-22) měnič SHIMANO SORA řazení SHIMANO ALIVIO kazeta SHIMANO HG-40-8 (11-32) brzdy SHIMANO HYDRAULIC BR-M485 (6") náboje SHIMANO RM-65 ráčky MACH1 MAGMA DISC pláště TIoga FACTORY XC 26"x2.30" paprsky NÉREZ OČEL ČERNÉ pedály VP PLATFORM DURAL sedlo VELO počet rychlostí 24 hmotnost 14,9 kg

## MALOOBCHODY

**Kola ŠÍŘER** www.sirer.cz

BRNO tel. 547 218 482  
BEROUN tel. 311 621 355  
Č. BUDĚJOVICE tel. 386 359 269

Oficiální dovozce  
Lampyaple

Horská a krosová kola | Stavby silničních kol

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

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

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

**Kola Štorek** Revnice  
jízdní kola  
■ příslušenství ■ náhradní díly  
KOLA  
■ horská ■ silniční  
■ trekkingová ■ dětská  
■ platební karty  
■ splátkový prodej bez navýšení

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

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

**CE CYKLO EMAP**  
www.emap-praha.cz  
Prodej – servis  
tel. 261 911 452  
mob. 721 414 810  
Author, Merida, Rocky Mountain  
Bianchi, NW, Craft, Moira,  
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

po – 10–18  
út – 10–18  
st – 10–18  
čt – 12–20  
pá – 10–18  
so – 9–14  
soboty od listopadu  
do února zavřené

**www.cykl.cz**

Karbonové rohy jsou dnes sice již celkem běžnou záležitostí, ale mezi jednotlivými modely bývají velké rozdíly, ať už váhové či designové. A právě po stránce hmotnosti a vzhledu patří jednoznačně k tomu nejlepšímu rohy **Specialized C1 Carbon Overendz**.

**S**to patnáct gramů váží pár těchto rohů využívaných jako hlavní materiál karbon „3k FACT“, do něhož je integrována duralová stahovací objímka ze slitiny 6061. Dominantním znakem rohů je především ryze anatomicky provedený tvar, jenž respektuje průběhy dlaně a přirozenou polohu prstů. Ideálně vytvarovaná je i čelní stěna rohů, sloužící pro oporu bříška palce. I přes relativně malou velikost rohů je jejich úchop velice příjemný a především jistý. Nicméně pro jezdce s hodně velkými dlaněmi jsou tyto rohy přece jen menší a dlouhé prsty se na ně v takovém případě o něco hůře poskládají. To se ale týká rukou velikosti XXL, jinak si

## Ergonomický karbon



dovolíme rohy označit za velice kostně takřka univerzální.

Sklon opory pro palec je zcela optimální a to samé platí i o zúžení středové partie rohů. Výška objímky navíc nijak nepřekáží při klasickém úchopu gripů, netlačí tedy na citlivé nervy dlaně. Provedení rohů se zdá být celkem odolné i vůči mechanickému poškození. Při pádu samozřejmě dojde k poškození povrchu rohů, ale jejich deformace je podle našeho názoru celkem málo pravděpodobná. A připomínky nemáme ani k designu, který se nám zdá hodně povedený.

Cena rohů Specialized C1 Carbon Overendz je 1990 korun. (kad)

- + pohodlný úchop daný anatomickým tvarem, design, nízká hmotnost
- nevhodné pro velké ruce, cena

## Blackburn Mars 1.0

**N**ejménší zadní blikačka z řady Mars je novinkou v kolekci Blackburn pro letošní rok. Od vyšších modelů se však inspirovala nejen ve špičkovém zpracování, ale i po stránce velice praktického uchycení.

O nadstandardní výkon blikačky se stará čtveřice vertikálně umístěných LED diod, které doplňují parabolou s chromovým efektem a dobře zvládnutá optika využívající zvětšovacích skel. Vzhledem k malým rozměrům blikačky a k ceně 229 korun je výkon velice dobrý. To ovšem platí pouze při pohledu zezadu. Díky odstínění diod bateriemi i samotnou parabolou je viditelnost při bočním pohledu výrazně horší. Žádná z diod totiž není vychýlena do boku, což by bezpečnosti jízdy podle našeho názoru prospělo.

Velice praktický je systém uchycení využívající pružnou plastovou



klipsu. Tu je možné jednoduše zaháknout za poutko batohu, za návlek na treťe, případně i za upínací systém přilby. Klipsou se blikačka uchycuje také do držáku určeného na sedlovku, který je navíc otočný o devadesát stupňů. K světlu je dodáván také úchyt například na nosič či na samostatný držák, takže umístění blikačky je nadprůměrně variabilní. Objímku na sedlovku lze uchytnit během okamžiku a bez použití nářadí, neboť využívá ozubeného řemínku a „šnekového“ stahovacího šroubu.

Špičkové je celkové zpracování, což je dobře patrné i na precizním utěsnění. Spínač je celkově menší, ovšem snadno ovladatelný a vhodně umístěný. Tři režimy svícení či blikání jsou standardem, stejně tak ke světlu dodávané alkalické baterie AAA značky Panasonic.

- + výkon, uchycení pomocí klipsy, zpracování, cena
- viditelnost z boku

## NOVÉ [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz)

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

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

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

**Několik kliknutí a víte vše!**



## VÝPRODEJ ZIMNÍHO ZBOŽÍ

**- 20 %**  
**- 30 %**  
**- 50 %**

[www.peksport.cz](http://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](http://www.peksport.cz), e-mail: [peksport@intersport.cz](mailto:peksport@intersport.cz)

## Padne jako ušitá.



**MX235C**  
závodní MTB / kožený svršek / karbonová mezipodešev / 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 třet.

# LAKE®

/ Vyhrazení dovoze pro ČR a SR: Aspire Sports s.r.o. / Karásek 11, 621 00 Brno /  
/ tel.: 532 199 540 / e-mail: [aspire@aspire.cz](mailto:aspire@aspire.cz) / [www.bikecentrum.cz](http://www.bikecentrum.cz) /