AUTHOR www.author.eu

CYKLISTICKÝ ČTRNÁCTIDENÍK – Informace, Technika, Sport, Inzerce, Zajímavosti

CYKLOSERVIS

8
2008
Ročník XVI.
Cena 12 Kč

Cannondale

Rize 4

Žhavé novinky značky Cannondale, konkrétně typy Rize a Moto, jsme vám stručně představili v Cykloservisu číslo 6. Uplynula velmi krátká doba a nám se již podařilo all mountain model Rize pořádně otestovat. V jeho sedle či za sedlem jsme strávili hodně času a najeli přes dvě stě terénních kilometrů.

Musíme hned na začátku přiznat, že si tento bike rychle získal naše sympatie. **Nabízí vše, co lze od kategorie all mountain očekávat. Dokáže naplno využít svých nemalých zdvihů, a přitom je lehký, velice tuhý, rychlý a zároveň obratný.**

Otestovali jsme druhou nejnižší variantu, označenou číslovkou 4. Ta se od prestižních verzí série Rize odlišuje především duralovým rámem. Modely Rize Carbon 1, 2 a 3 mají, jak sám název napovídá, přední trojúhelník a horní vzpěry zadní stavby z karbonu. Určitý rozdíl je logicky v hmotnosti rámu, jinak jsou parametry obou verzí velice podobné. Cena jen lehce přes sedmdesát tisíc korun je ale pro Rize 4 jasným argumentem.

True Travel

Systém odpružení True Travel je koncipován pro optimální funkci zadní stavby, tedy pro dostatečnou citlivost pružení a zároveň dobrou odezvu na záběr jezdce. Zdvih 130 milimetrů by se ještě donedávna na dlouhé vyjížďky ve stylu náročnějšího cross-country zdál být nesmyslný, ovšem v případě moderní koncepce a vhodného tlumiče je Cannondale Rize jasným důkazem, že se časy mění. U tohoto kola se vše podařilo naladit tak, že při běžné sportovní jízdě o sobě nedávají centimetry zdvihu téměř vědět. Skutečně až tam, kde je to třeba, se projeví v plné síle a dokáží zpracovat velké rázy.

Jednočepová koncepce rámu využívá hodně dimenzovanou zadní stavbu. Hlavní čep je nejen dost široký, ale zároveň excentricky umístěný, tedy lehce vyosený směrem doleva. Bod otáčení je při pohledu z boku přesně uprostřed sedlové trubky a již klasicky ve výšce zubů prostředního převodníku. Ložiska jsou od sebe vzdálena více než šedesát milimetrů. Torzní tuhost této partie rámu tedy nelze podceňovat, což platí i o celé asymetricky tvarované zadní stavbě. Bezprostředně za hlavním čepem se nachází plochý spojovací můstek a hned za ním masivní, šikmo umístěná vzpěra. Rovněž nadprůměrná výška profilu spodních ramen zadní stavby dává tušit vysokou pevnost. Oproti tomu ramena vedoucí k tlumiči jsou relativně subtilní, což je ještě podpořeno jejich černou barvou. Tuhosti při záběru zde pomáhá krátké spojovací rameno přepákování, umístěné paralelně se sedlovou trubkou.

➨ Pokračování na str. 12

AUTHOR Master

Karbonový rám je u horských kol Author pro letošní rok novinkou a je použit u špičkových typů Introvert a Master. Řada charakteristických konstrukčních prvků dává jasně najevo, že rám prošel dlouhým vývojem pod taktovkou Authoru, podobně jako tomu bylo v případě nových silničních karbonových rámů této značky. Již test silniční novinky CA7700 (Cykloservis 19/2007) ukázal, že to Author s karbonem opravdu umí a MTB rám modelů Introvert a Master tento fakt ještě podtrhuje.

Není karbon jako karbon, tohoto hesla se pravděpodobně konstruktéři karbonových novinek Author drželi. Výsledkem jsou velice lehké rámy, které nabízí dostatečnou míru komfortu, a především nadprůměrnou tuhost.

Naším testem prošel model Author Master, rám je však s vyšším introvertem zcela totožný. Konstrukce Author Monocoque Carbon Technology představuje celistvý monokok, tedy jediný díl včetně sedlových i řetězových vzpěr. Hmotnost rámu hrála samozřejmě při vývoji velice důležitou úlohu, v žádném

➨ Pokračování na str. 26

POLAR VÝHRADNÍ DISTRIBUTOR měřičů TF POLAR: Dr. SVOBODA – Sportovní služby, www.polarczech.cz POLAR

ROCK MACHINE ROCK MACHINE

PRVNÍ MISTROVSTVÍ

Jistě si vzpomínáte, když jsme vloni přesně touto dobou představili disciplínu singlespeed a problematiku s těmito koly spojenou. Rok se s rokem sešel, a třicátého března proběhlo první SingleSpeed mistrovství ČR. Bez patronace jakéhokoli svazu, bez dozoru UCI, no prostě v duchu volného pojetí bikingu tak trochu vážně nevážně, přesto ale mistrovsky a se všemi poctami.

Foto: Pavlína Habrová

Jízda zručnosti prověřila jeden převod na houpačkách, paletách nebo při slalomu mezi kužely. Jen si zkuste na jediný převod, který je kompromisem pro všechno, projet takovouhle opičí dráhu.

Foto: Pavlína Habrová

I ve sjezdu to jde s pevnou vidlicí snadno, vždyť dnešní XC jezdci se také vracejí k pevným karbonovým vidlicím, ocel je jen o něco málo těžší...

Tento závod proběhl v Novém Městě nad Metují jako součást tamní „otvíračky" sezony, XC podniku První Wzdechy. I když se na start nakonec postavilo jen deset vyznavačů jednopřevodových kol, působili mezi diváky větší rozruch než celé startovní pole hlavního závodu. Deset novodobých bikových hrdinů či spíše puristů, kteří si zvolili řeholi pevného převodu a neskutečné dřiny namísto výdobytků doby, jako jsou devítikolečko, trojtác nebo dokonce odpružená vidlice. Na singlisty totiž čekala nejdříve jízda zručnosti na překážkové dráze situované na dětském dopravním hřišti. Jen si zkuste představit jízdu s jediným převodem, kdy každé otočení klik hraje svoji podstatnou roli, protože nemáte na výběr z jiné frekvence šlapání, která by projetí celé trati značně ulehčila. To byl ale jenom začátek dopoledního trápení s jedním pastorkem.

Start ve stylu Le Mans s doběhnutím ke kolům postaveným na sedlech se změnil trochu v chaos, naštěstí odjeli na trať nakonec všichni.

Single je hlavně o stylu, co na tom, že vás předjede někdo s převody.

Jakmile se na start začali řadit všichni „normální" závodnici, za jejich zády se začala odehrávat další nestandardní situace. Celkem deset kol bylo postaveno na sedlo a řídítka vedle sebe na startovní čáru ve druhé vlně, aby čekalo na své jezdce, kteří přiběhnou roztočit jejich pedály. Start stylem Le Mans byl prostě další originalitou, která nenechala chladným nikoho z přihlížejících. Boj o kola a jejich otáčení do jízdní pozice byl opravdovou pastvou pro oči, a jakmile všichni odjeli, ukázalo se, že na startu dva stroje zbyly. Jejich majitelé k nim však nakonec ležérně došli, aby vyrazili na trať v pohodovém tempu. Singlespeed prostě není jen o trápení se s jedním převodem, ale také o stylu a pohodě.

Během závodu nebyla nouze o dramatické okamžiky, kdy většina singlistů s pevnými vidlicemi předváděla v krátkém sjezdu své umění a mnozí ze závodníků na standardních kolech s odpružením po seběhnutí kopce mohli jen závidět. Do kopce se ale situace obrátila, a singlisté zápasící s jedním převodem tak záviděli lehký kmit nohou zbytku startovního pole. Nutno však přiznat, že i s opožděným startem a jediným převodem se pozdější vítěz mistrovství propracoval skoro do čela hlavního závodu „zpřevodovaných". Totéž platilo i o zbytku „jednopastorkové" skupiny, takže ono to s výhodami převodů nebude až tak horké, zvlášť když člověk moc netrénuje.

Po hodině a jednom kole navíc se nakonec všichni dotrápili do cíle a Česká republika zná svého mistra jediného pastorku. Jirka Kraus na svém ocelovém biku z dílny Roberta Štěrby, který jsme mimochodem představili na našich stránkách právě před rokem, zdolal všechny nástrahy tratě nejrychleji. Byť se po XC závodu jel ještě single závod v nejpomalejším projetí úseku délky tři metry, rozhodující bylo právě XC, které bylo nejnáročnější.

Takřka sjezdová šířka řídítek umožňuje dohnat silou úchopu to, co jezdec absencí lehčích převodů ztrácí.

Je to hlavně o důsledném přístupu, hlídat si tep, mít nízkou hmotnost biku díky kvalitním dílům (Thomson), ale hlavně nezapomenout na pitný režim. Zátka od lahváče je prostě geniální.

Mistrovství je za námi, jezdci si rozdali originální ceny a pamětní otvíráky a většina vyrazila na společnou projížďku po okolí, kde nakonec budili absencí přehazovačky stejný rozruch jako na samotném mistrovství. Naše republika se tak díky nadšencům stala dalším místem, kde se singlespeed ujal a snad nebude jen doménou několika málo jedinců, vždyť celosvětově se tento trend neustále vyvíjí a jednopřevodových kol v nabídce bikových značek přibývá, stejně jako přibývá garážových výrobců luxusních provedení tohoto typu biků. Samozřejmě nedojde nikdy k takovému rozmachu jako u klasického MTB, vzhledem ke všem vymoženostem a technologiím by to byla i škoda se o ně připravovat, ale singlespeed je jednou provždy tady a je třeba s ním počítat.

Přesně v duchu svobodomyslnosti neomezené zbytečným řazením. Na tenhle mistrák nejsou UCI a „bafuňáři" prostě potřeba.

Co je jinak?

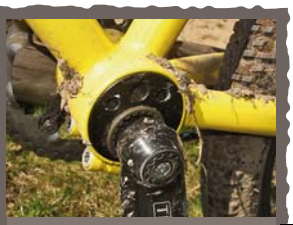
I když jsme vloni problematiku singlespeed kol nastínili, mistrovství ukázalo dopředný vývoj. Společné parametry, jako široká řídítka nebo ochranné vodicí plechy řetězu kolem pastorku byly standardem. Ovšem k vidění byly i zajímavosti v pohledu na použitý průměr kol, který je v posledních letech i v klasickém bikingu stále častějším tématem. Vybrali jsme tři stroje, které se svým provedením liší naprosto markantně právě zmíněnými koly.

Jako první je to bílý bezejmenný single na ocelovém rámu s klasickým provedením miniaturních patek, kdy je napnutí řetězu docíleno excentrickým uložením středového složení. Excentr je zajištěn dvěma imbusy na spodu středového pouzdra, takže po napnutí řetězu se vše pouze dotáhne a zajistí. Proti horizontálním patkám a napínákům je toto možná těžší, ovšem mnohem elegantnější řešení. Tenhle bike je postaven na klasických kolech 26 palců, pouze má prodlouženou vidlici, aby bylo dosaženo optimální geometrie jako u biku s předním odpružením. Chování kola a jeho projev by se daly označit jako standardní, takže rozumná točivost a komfort ovlivněný pouze výběrem materiálu rámu, což je chrom-molybdenová ocel Columbus.

Druhý bike je vzhledově totožný a využívá stejný princip napnutí řetězu, jde totiž o produkt stejné rámařské dílny, tentokrát ovšem z jiné oceli a opět beze jména, jen ve žluté barvě. U něj je však naprostá odlišnost v použití kol. Snad po vzoru modelu Trek 69er, nebo jen z praktického hlediska je vpředu použito kolo 29 palců a vzadu je to 26 palcová klasika. Dostatek dí- ➡

Singlespeed 26–26

Singlespeed 26–29


Jedním z řešení napnutí řetězu je i excentrické uložení středového složení, to umožňuje použít klasické zadní patky namísto horizontálních s napínákem.

Vždycky se najde důvod, proč tu přehazovačku odmontovat, když to věděli na Tour, tak proč ne u dnešních biků...

Kryty řetězu proti jeho pádu z pastorku mohou mít různou podobu, je to ale domácí řešení, sériová Kona je nemá vůbec, zato má speciální jednokolečko a v patkách integrované napínáky řetězu.

Singlespeed 29–29

Foto: Pavlína Habrová

lů na kola 29 palců dnes umožňuje takřka jakékoli laborování s velikostí. Zde je použit plášť WTB se stejným dezénem vzadu i vpředu, jen se prostě liší velikostí.

Větší kolo vpředu znamená lepší kopírování nerovností a do určité míry i větší komfort, nahrazující částečně odpruženou vidlici. Prodloužení stávající pevné vidlice v kombinaci s kolem většího průměru tak dostalo celý předek kola ještě výš, takže posed je vzpřímenější a pozice řídítek vyšší. Do určité míry je to vhodné řešení nahrazující limitní hodnoty prodloužení pevné vidlice, kdy by mohlo při překročení bezpečné meze dojít ke zborcení materiálu. Zvednutím předku ale samozřejmě lehce trpí ovladatelnost kola, které je méně točivé než provedení se stejnou velikostí kol. To je daň za komfort, originalitu a větší jistotu ve sjezdech.

Třetím zástupcem je sériový singlespeed Kona Unit 29. Jak už název napovídá, velikost kol je 29 palců a podobný model Kula 29 jsme testovali v předposledním loňském čísle Cykloservisu. Ten však byl zpřevodován a na duralovém rámu, posuvné patky pro možnost jediného převodu měl však také. Unit má chrom-molybdenový rám z materiálu Dedacciai, posuvné patky, pevnou vidlici, a hlavně obě kola stejná. Vyšší pozice středu a rovnoměrné ovládání jsou na druhém konci tohoto tria. Celkový komfort je totiž díky kolům 29 palců největší, ovšem kde hledat ideál. Jelikož jsme testovali model Kula a víme, že geometrie a ovládání byly naprosto perfektní, a totéž platí i zde, není stejná velikost kol na závadu. Proč ale tedy někdo volí kombinaci obojího?

Jak jsme už nastínili, stejná velikost nabídne vyrovnané ovládání, takže 26 palců má nižší střed, ovšem nejnižší komfort ve vyhlazování nerovností, ale zároveň nejlepší zrychlení. Devětadvacítkový protipól je vrcholem pevného komfortu, ovšem vyšší střed a celkově vyšší pozice jezdce nejsou ve sjezdu a v zatáčkách tím pravým ořechovým, byť se na to dá lehce zvyknout.

Kombinace 26/29 pak snoubí to dobré z obojího, komfort vpředu, zrychlení a jistotu ve sjezdech a zatáčkách vzadu. Samozřejmě za jakousi daň chování ve stylu „choppera“ s položenější vidlicí. Ideál tedy zdá se neexistuje, snad jen osvědčené 26/26, díky tomu, že jsme si prostě za ta léta zvykli. Originalitu však těmto bikům upřít nelze, ať už zásluhou jejich jediného převodu nebo odlišné velikosti kol. Singlespeed je však v každém případě hlavně o originalitě. **(už)**

Uvex Sporting

Přilba Uvex Sporting, novinka značky pro letošní rok, je ekonomičtějším provedením oblíbeného modelu Boss RS. Od něj se odlišuje především absencí zadní skořepiny, jinak jsou oba typy téměř totožné. Jedním z lákadel má být u přilby Sporting hlavně cena 1499 korun.

Uvex Sporting je vydařenou kombinací čistého designu, precizního zpracování a nízké hmotnosti. Hodnota 255 gramů je v této třídě přileb velice dobrá a totéž platí také o odvětrání. Devatenáct ventilačních otvorů zajišťuje dostatečné ochlazování hlavy jezdce. Čtveřice čelních průduchů je vybavena řidší síťkou, která účinně zabrání vlétnutí hmyzu do přilby a zároveň nijak neomezí ventilaci. Skořepina, která je se skeletem přilby spojena technologií In-mold, je tvořena odolným polykarbonátem s označením Makrolon, pocházejícím od firmy Bayer. Stylisticky vydařený je malý štítek, který plní svou funkci, aniž by omezoval výhled. Lze ho jednoduše odejmout, ovšem s ním vypadá přilba podstatně lépe.

Jak už jsme si u značky Uvex zvykli, i typ Sporting je vybaven celoobvodovou vnitřní čelenkou, jejíž přední polovina je obalena polstrováním. Výstelky nechybí v oblasti mezi průduchy a také na zadním seřizovacím mechanismu. Ten se ovládá jednoduše pomocí kolečka, jehož funkční aretace zamezí nechtěnému povolování. Uprostřed seřizovacího kolečka je malá reflexní samolepka, bohužel jediná na celé přilbě. A to je také naše jediná výtka k přilbě

Uvex Sporting, reflexních prvků by zde rozhodně mohlo být více. Zadní partie přilby by si o to vyloženě říkala.

Usazení na hlavě je příjemné, na čemž se podílí již zmiňovaná nízká hmotnost, a především vhodný tvar. Celoobvodová čelenka je bezproblémová, pouze proudění vzduchu v dolní partii čela je díky ní omezeno. Polstrování zde na oplátku zamezuje kapání potu na brýle či do očí.

Příjemným doplňkem je také polstrování na poprozích pod bradou. Pokud by náhodou někomu nevyhovovalo, lze jej jednoduše odstranit. Mechanismus zapínání pod bradou má několik poloh, takže je možné si během jízdy popruhy přilby více povolit či dotáhnout.

Cena přilby Uvex Sporting je 1499 korun. Velikostní rozmezí vnitřního obvodu je 54 – 60 centimetrů. **(kad)**

\+ usazení na hlavě, hmotnost, cena

– minimum reflexe

navrženo pro vaše tělo

www.sellesmp.cz
www.sellesmp.sk

smp4bike

SELLE SMP
SINCE 1947

Sedla Selle SMP jsou odpovědí na problémy způsobené nedostatečnou cirkulací krve v pánevní a genitální oblasti, například na časté problémy s prostatou a hemeroidy.

Italská značka Selle SMP byla založena v roce 1947. Sedla SMP reflektují dlouhodobé studium pozic jezdce na sedle a funkční analýzu interakce různých částí těla se sedlem.

Funkčnost sedel Selle SMP byla potvrzena několika vědeckými výzkumy, například vědeckou studií publikovanou v prestižním lékařském magazínu **The Journal of Sexual Medicine.**

Sedla Selle SMP nemají jen skvělou anatomickou funkčnost, ale též výjimečný vzhled. Právem získala v roce 2006 renomovanou mezinárodní cenu za design výrobku **iF Design Award**.

glider

rozměry: 266 x 136 mm
povrch: kůže
skořepina: nylon 12 vyztužený karbonovými vlákny
polstrování: pěnový elastomer
pera: ocelová AISI 304
hmotnost: 260 g
5 190 Kč

extra

rozměry: 270 x 146 mm
povrch: syntetická kůže
skořepina: nylon
polstrování: pěnový elastomer
pera: Cr-Mo
hmotnost: 420 g
1 190 Kč

Žádejte u svého prodejce Meridy nebo objednávejte na www.sellesmp.cz

Axon Drover

Cyklistické MTB tretry Axon Drover jsou již od pohledu určené především hobby jezdcům či cykloturistům, ve své kategorii však patří jednoznačně k tomu nejlepšímu. Vedle vyloženě civilního, velmi zdařilého designu nabízí nadprůměrně tuhou podešev.

Model Drover je tedy ideální kombinací pro všechny jezdce, kteří chtějí mít na noze sice pohodlnou tretru, v níž je možné i bez problémů chodit, ale zároveň nechtějí nic obětovat z přenosu síly na pedál.

Vyztužená podešev má vzorek vyrobený z tvrzené pryže, odolné proti rychlému opotřebení při chůzi. Díky použitému materiálu ale zároveň neklouže po hladkých kamenech tak, jako tomu je u některých závodních treter s podrážkou z hodně tvrdého plastu. Vzorek je dostatečně hrubý, a tudíž se hodí i na trávu a do bláta, kde se tretry do měkkého podkladu zakousnou a nepodklouznou. Otvory pro hřeby pod špičkou však nehledejme, ty jsou většinou určeny vyloženě závodním modelům. Příprava pro montáž „kufrů" je samozřejmostí, tuhost podešve je koncipována pro kombinaci s nášlapnými pedály. Otvory se závity jsou chráněny odnímatelnými kryty, které jsou k podrážce připevněny stejnými šroubky se zápustnou hlavou, jaké se používají na upevnění zarážek. Kufr je po montáži zapuštěn celkem hluboko, takže nehrozí klapání o hladký povrch. Gumová podrážka je protažena až na boky, takže chrání boční část treter proti okopání. Špička je navíc zepředu a shora vyztužena hrubší pryží, která sahá až ke tkaničkám. Tím je kompaktnost špičky pojištěna, rozlepení materiálů zde zkrátka nehrozí. Pata je rovněž vyztužena podobným způsobem.

Svrchní část boty je vyrobena převážně ze syntetické kůže, která je odolná proti odření a zároveň nabízí velice dobrou odolnost proti vodě. Určitou prodyšnost zajistil polstrovaný jazyk, celkově ale u treter zvítězila především celková odolnost konstrukce. Stahování se provádí tkaničkami, které nohu dobře obepnou, a tak zajistí pevné usazení boty. Po zašněrování se uzel ještě pojistí samostatným páskem se suchým zipem, jenž nejenže schová tkaničky, ale především pevně stáhne svrchní část nártu. Jazyk pod páskem není nijak tlustý, a je tudíž dostatečně přizpůsobivý.

Použité materiály zajistily po několika jízdách, že se tretry správně vyšláply a přizpůsobily se tak tvaru chodidla. Díky zpevněné špičce a patě samozřejmě nelze po této stránce očekávat zázraky, ale například v oblasti vnějšího kloubu se bota přizpůsobila výrazně. Tretry sedí na noze jistě, nikde netlačí ani se nevyzouvají. A to ani při chůzi do prudkého kopce. Model Drover potěší nejen turisty, ale bude se jistě zamlouvat i jezdcům all mountainu či endura, kteří často při průzkumu neznámého terénu musí kolo tlačit či nést.

Tretry se vyrábí ve velikostech 36–47, hmotnost páru je 980 gramů. Cena 1890 korun je vzhledem ke kvalitám treter velice příznivá. **(mig)**

\+ tuhost a přilnavost podešve, usazení na noze, celková odolnost, vzhled

– nenalezli jsme

LUXUS

Luxusní kord

Tak jako mávnutí meče nebo kordu protne vzduch, tak lehce by jej za jízdy měla protnout luxusní kombinace řídítek a představce **ITM K-Sword**.

Tento komplet zahrnuje plochá karbonová řídítka ergonomického tvaru s dvojitým lomením spodního oblouku. Řídítka se dodávají v šíři 420–460 mm a v průměru 31,8 mm, jejich celková výška je 171 mm. Karbon se kromě celkového pohodlí, pohodlného úchopu, vynikající torzní tuhosti, a hlavně perfektního designu podepsal na hmotnosti 268 gramů. Nechybí hrubší povrch v místech uchycení brzdové páky a samozřejmě možnost vedení bowdenů vnitřkem. Ovšem jejich instalace skrz řídítka je zkouškou mechanikovy trpělivosti. Odměnou je pak ale luxusní vzhled celku, kterému nesmí chybět i odpovídající představec.

Ten nese stejný název a jde o karbonové monokokové provedení s originálním G.W.S. uchycením řídítek bez předních stahovacích šroubů objímky. Kvůli profilu řídítek má představec elipsovitý otvor, aby jím rozšířená část prošla. Upevnění je zajištěno duralovými vložkami, které jsou perfektně opracované, aby nepoškodily materiál. Tyto duralové „klíny" se jednoduše stáhnou zboku proti sobě a zajistí řídítka v představci. Stejný princip, pouze s jedinou vložkou zajišťuje spojení představce se sloupkem vidlice. Šroub vložky je tentokrát jištěn svrchu představce, kde jej kryje gumová zátka. Celek však vypadá hladce a nenarušeně, byť si díky svému vzhledu zachovává určitou designovou agresivitu.

Hmotnost představce je 195 gramů a je vyráběn v délkách 90–135 mm, cena za celý komplet je ovšem odpovídající provedení a exkluzivitě nejvyšší řady značky ITM. Patnáct tisíc korun je poměrně slušná suma, ovšem svému majiteli tento kokpit určitě zajistí závist a obdivné pohledy kolegů. Celek lze navíc doplnit držákem computeru, který samostatně stojí 1290 korun, takže také žádná lidovka, za luxus se prostě platí. **(už)**

KATEGORIZACE

Ačkoli je dnešní cyklista většinou znalý problematiky a nečiní mu potíže rozlišit freeridové kolo od maratonského fulla, přesto je mnoho těch, kteří k cyklistice teprve přicházejí a v kategoriích kol zatím tápou. Protože už je na trhu Cykloservis číslo 7, jehož přílohou je naše cd s katalogem kol, měli bychom asi podrobněji představit všechny kategorie a typy kol těm, kdo si jejich odlišnostmi nejsou příliš jisti. Postupně si během několika vydání představíme všechny typy kol a jejich stručnou charakteristiku. Pro někoho to možná bude nošením dříví do lesa, ti méně znalí to naopak ocení.

XC hardtail

Začněme nejrozšířenější skupinou, a tou jsou pevná kola pro běžné i závodní ježdění krajinou (XC). Biky pro cross-country jsou v podstatě základem všeho a další kategorie se od nich vyvíjely postupně. Charakteristický je pro ně sportovní natažený posed, rozumný kompromis mezi celkovou odolností a hmotností, a hlavně přední odpružení v hodnotách kolem sta milimetrů. Samozřejmě se mohou v určitých detailech lišit, závodní stroje mají dlouhý posed a zdvih vidlice 80 mm, pohodlnější provedení využívají prohnutá řídítka (vlaštovky) a zdvih 100–120 mm, samozřejmě s mírně vzpřímeným posedem. Šířka plášťů je u této kategorie v rozmezí 1,9–2,2 palce, přičemž obě krajní hodnoty odpovídají buď spíše závodnímu nasazení, nebo naopak zaměření více na komfort a hrubší terén.

Použité materiály rámů zahrnují duralové slitiny, které pak s příměsí můžou být označovány jako scandium, nebo v poměrně omezené míře ocel či titan, a na výsluní se u XC hřeje stále častěji používaný karbon. Materiál rámu výrazně ovlivňuje charakteristiku kola, protože má vliv na výsledný komfort a absorpční schopnosti. Samozřejmě se od toho odvíjí finální cena, takže za třicet tisíc lze pořídit celkem slušně osazený bike na duralovém rámu se spolehlivou vidlicí, ovšem karbon za tuto cenu rozhodně nehledejte.

Pro názornost uvádíme charakteristické znaky XC kol v jednotlivých bodech, které jsou dobře patrné na modelovém obrázku.

❶ Rám má mírný sloping a průměr trubek s jejich profilací většinou určuje celkovou tuhost. Úhel vidlice je standardně 71° a úhel sedlové trubky 73°. Nižší úhel hlavy znamená položenější vidlici, a tím horší zatáčení s výraznější stabilitou kola ve vysoké rychlosti a naopak.

❷ Vidlice má zdvih 80–120 mm a možnost jejího uzamčení je skoro samozřejmostí. Vyšší zdvih už by negativně ovlivnil geometrii kola a jeho chování, kvůli nižší hmotnosti se ve vidlicích používá jako pružicí medium vzduch. Závodníci dnes často používají pevné karbonové vidlice.

❸ Představec má délku podle velikosti rámu, ovšem nejčastěji to je kolem 100 mm, což je hodnota pro XC optimální. Šířka řídítek je u rovného provedení 590 mm, u vlaštovek to bývá do 660 mm.

❹ Ráfky jsou svým profilem kompromisem mezi vysokou odolností a nízkou hmotností. Pro XC ježdění není třeba příliš masivního provedení, které tvoří zbytečný setrvačník, totéž platí pro pláště, které mají spíše středně hrubý nebo jemnější a rychlejší dezén.

❺ Brzdy pro XC dostačují ráfkové, hlavně kvůli své jednoduchosti, diskové využívají průměr kotouče 160 mm, což je pro tento styl ježdění dostatečné. Někdy se vpředu objeví průměr 180 mm pro zvýšení výkonu, ale není to nutnost.

XC full

Celoodpružená kola pro XC vycházejí z geometrie pevných biků a ve škále celoodpružených kol patří hodnotou zdvihu zadní stavby a přední vidlice na nejnižší stupeň. Tyto fully si musí zachovat určitou imunitu pružení vůči silám od šlapání, aby jezdci zbytečně neubíraly na výkonu. Snoubí v sobě snahu o maximální výkon, tuhost rámu a dostatečně funkční odpružení, to vše při zachování minimální hmotnosti. Dnešní XC full váží, samozřejmě v závislosti na ceně, kolem dvanácti kilogramů.

Zdvih zadní stavby se pohybuje v mezích 80–120 milimetrů, totéž platí pro přední vidlici. Vzduchové jednotky na obou pólech jsou samozřejmostí, ocelové pružiny byly z této kategorie vzadu téměř vytlačeny. Navíc jsou používány pružicí jednotky s možností nastavení či inteligentním samoladěním komprese stlačení, tedy jakéhosi odporu vůči propružení vlivem šlapání jezdce. Materiál rámů kombinuje totéž co u pevného vzoru, karbon svou pružností občas nahrazuje některý z čepů přepákování zadní stavby.

Podle přepákování odlišujeme několik systémů odpružení, které se chovají odlišně v závislosti na síle tahu řetězu či působení brzd. Výběr správného systému umožní jezdci často stejný výkon jako na pevném kole, ovšem s výrazně vyšší mírou komfortu v rozbitém terénu. Ačkoli je odpružení pro někoho strašákem ve smyslu ztráty výkonu díky propružování, vyšší komfort a také lepší kontakt zadního kola s terénem dokáží ve finále přinést mnohem větší úsporu jezdcovy energie, a tím i vyšší výkon. Pro mluví samozřejmě lepší stabilita a ovládání ve sjezdech, kdy kolo díky odpružení posune jezdcovy hranice mnohem dál. Kdo však jezdí pouze po silnici a chce k tomu bike, pro něj není full správnou volbou. Fully jsou hlavně pro dlouhé náročné XC okruhy nebo pro maratony, kde by pevný bike byl po několika hodinách v sedle už málo komfortní. Přesto však špička jezdí stále na pevných rámech pro maximální přenos síly jezdce a kvůli vyššímu výkonu. Charakteristické prvky XC fullů uvádíme opět na modelovém obrázku.

❶ Rám nese zadní stavbu s jedním až několika čepy přepákování k tlumiči. Na trhu je široká škála odlišných systémů zavěšení zadní stavby, společný je však pro XC zdvih 80–120 mm, měřeno na ose zadního kola. U rámu je důležitá správná výška, některé designy mají jen omezené možnosti hloubky zasunutí sedlové trubky. Stejně tak košík na bidon u některých nelze nikam namontovat. Moderní full už disponuje vzduchovým tlumičem, na pružinu u XC zapomeňme.

❷ Vidlice zdvihem koresponduje se zdvihem zadní stavby, nechybí možnost uzamčení, často s ovládáním na řídítkách.

❸ Představec je totožné délky jako u pevného vzoru. U fullů se ovšem v daleko širší míře používají prohnutá řídítka kvůli lepší ovladatelnosti kola a pohodlnějšímu posedu.

❹ Fully si díky použití v těžším terénu často vynutí odolnější ráfky a také větší šířku plášťů, protože je u nich počítáno s náročnějším použitím.

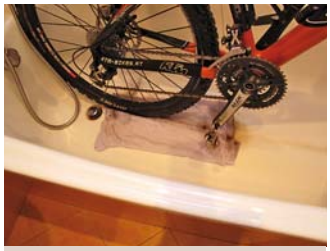
❺ Drtivá většina celoodpružených biků pro XC a maraton je osazena kotoučovými brzdami. Vede hydraulické provedení nad mechanickými kotoučovkami. Více než u pevných vzorů je zde vidět absence návarků pro ráfkové brzdy na zadní stavbě, která s nimi často kvůli konstrukčním důvodům ani nepočítá. **(už)**

Šup s ním do vany

No to se mi snad jen zdá. Ty ses snad úplně zblázinil. Já to tam drhnu jako blázen a ty ji hned zasviníš. Ty seš fakt padlej na hlavu. Máma mi říkala, než jsem si tě vzala, abych si na tebe dala pozor, že si starý čuně. Pořád jen jezdíš na tom svým kole, přijedeš zasviněnej, nacpeš se potom k prasknutí, chrápeš na gauči a to svý ubohý kolo ještě vrazíš do vany a sprchuješ ho tam. Koukej vstát z toho otomanu, čapni do jedný ruky cif, do druhý hadr a ať se ta vana zase leskne jako nová. Jestli ne, večer ti ukážu. Až se probereš, zase nic nebude…

Tak to může být jen malá ukázka z možná typické české rodiny, kdy nadšený manžel-cyklista nesnese mít své kolečko špinavé a nutně ho musí umýt. Ale kde, když bydlí v paneláku? Možná by se dalo hovořit o tom, že podobným problémem u nás trpí většina cyklistů, kteří obývají byt v betonové džungli, jak kdosi sídliště nazval. Dokonce by se dalo říci, že i velký počet cyklistů v panelákovém domě bydlí. Vždyť počet obyvatel u nás, kteří bydlí v panelovém domě, je více jak tři miliony. Ti bydlí v 1,2 milionech bytů. To je více jak 33 procent bytového fondu u nás. Jen v Praze je 186 tisíc panelových bytových jednotek. K tomu si připočtěme ostatní činžovní domy a nové developerské projekty. Zde všude o hadici na umytí kola u baráku nezavadíme. O možnosti uskladnění kol ani nemluvě.

Problém, kde po vyjížďce umýt kolo, pro obyvatele nejen paneláků, ale i jiných činžáků je obrovský. Jednou z možností je zajet si na wapku k blízké pumpě. Vystát si frontu za čekajícími automobily, nebo je požádat o lehkou přednost a bleskově kolo ostříkat. Takové umytí ale není dokonalé. Navíc při mokrém počasí cesta domů od pumpy kolo zase ušpiní. To je potom k vzteku. Druhou možností je vzít kýbl s vodou a kolo opláchnout před domem. To však vyžaduje speciálně zdlouhavou operaci. Ušpiněné kolo vzít přede dveře bytu, svléci špinavé „hadry“, napustit kýbl a ten snést před dům společně s kolem. Dosti nepohodlné a riskujeme tím ránu hadrem na podlahu přes záda od domovnice, které jsme při scházení schodů zašplouchali schody. Nebo také můžeme kolo nechat před domem a pro kýbl si dojít. To ovšem značně riskujeme fakt, že po příchodu zpět už nebude co mýt. Potom můžeme tak akorát vyčistit svou peněženku, protože si musíme koupit nové kolo. Kolo nám umyje někdo jiný, těsně před jeho prodejem v bazaru.



Pod zadní kolo umístíme hadr nebo jinou vhodnou podložku.

Tak tedy do vany

Je jasné, že vany nejsou konstruované pro operaci očisty kola. Kdyby tomu tak bylo, navrhnou ji konstruktéři delší, aby se do ní kolo dalo celé postavit. Ale v malých bytech to není, k našemu nepochopení, možné. A samozřejmě k nepochopení partnerek.

Nezbývá tedy než kolo částečně rozebrat. Postačí vyndat přední kolo. Mimo skutečnosti, že vanu při mytí skutečně ušpiníme je tu nebezpečí poškrábání. Musíme proto postupovat velmi obezřetně a opatrně. Snadněji se při naší neopatrnosti a při nesprávném „technologickém“ postupu poškrábou vany v dnešní době moderní, akrylátové. Kdo ji má, jistě ví, že taková vana se snáze poškrábe i při běžné, tradiční činnosti, při očistě těla. Škrábance na takové vaně jdou sice opravit, ale pro naši činnost je vhodnější vana plechová. Ta vydrží opravdu mnoho, ale opravit nejde. Nebo vlastně jde, ale velmi draho a nedokonale.

Především kolo do koupelny vneseme velmi opatrně. Zavadit pedálem o futro je snadné. Na dno vany si dáme pod místo, kde bude stát zadní kolo, hadr. Dáme pozor, aby nám hadr při mytí neucpával odtok. Neustále bude mít takovou snahu. Lepší než hadr je pořídit si umělohmotnou mřížku na dno dřezu na nádobí, Ty jsou pořád k sehnání. Vše děláme pro to, aby nám kamínky v plášti nevydřely do dna vany stopy navěky. V tomto případě platí slogan na věčné časy. Ale kam s přední vidlicí, o kterou se kolo také musí opírat? Kdysi soudruzi v NDR vyrobili skvělou věcičku. Jakousi poličku přes vanu. Dokonce v dobách bujného socialismu byly po republice na umělohmotné výrobky našich sousedů speciální prodejny. Odtud také pochází polička, kterou vidíte na jednom obrázku. Původně byla určena na mýdlo. Nebo možná také na sklenku šampaňského před naším obličejem, zatímco naše tělo bylo slastně ponořeno do pěny a vyhřívalo se. Během vyhřívání jsme poslouchali hádky sousedů ze sousední umakartové krabice zvané jádro, případně sledovali od stropu kapající kapky ze sousedovic právě vyteklé pračky. Ale od panelákového romantismu zpět ke kolu. Poličku dáme na okraj vany, kde nejsou kohoutky. Vidlici na ni postavíme a sledujeme, jak se nám to pěkně povedlo. Kdo nemá podobnou dávnověkou poličku, určitě si vymyslí a vyrobí možná i něco přihodnějšího. Rozhodně není radno vidlici stavět přímo na okraj vany. To je doslova o neštěstí postaráno. A při naší opatrnosti ještě zbývá podložit hadrem kraj řídítka, většinou roh, který se dotýká kachliček na zadní stěně za vanou. To byste nevěřili, jak takový roh během mytí nakreslí na kachličku černé čmouhy, které jdou jen těžko odstranit. Ať chceme, nebo nechceme, při mytí kola se toto lehce „mrská“ a roh tenké čárky rozhodně udělá.

Přední vidlici „zapíchneme“ do poličky nebo si pořídíme něco podobného.

Pustíme vodu

Vynikající je, že při mytí kola ve vaně máme k dispozici neomezený dostatek teplé vody. Tu naše kolo doslova miluje. Bahno už ne a pod náporem se snadno rozpustí. Můžeme také použít předem jedno z mnoha ekologických rozpouštědel určených na mytí kol. Některé mají dokonce citrusovou vůni, takže partnerka, pokud nás nepřistihne a domů se dostaví po celé operaci, kdy kolo už spokojeně visí nad postelí v ložnici, bude ráda za skvělou vůni koupelny.

Kolo nejprve osprchujeme. Do malého kyblíku si dáme saponát. Kyblík dáme také do vany, do prostoru pod řídítka. Tam je to správné místečko, a navíc pohodlné pro naši pravou ruku s kartáčem. Osvědčuje se autošampon. Běžným jarem na nádobí ale také nepohrdneme. Na mytí jsou nejlepší speciální kartáče na kolo. Prodávají se v sadě. Některé zde jsou úzké, takže se s nimi dostaneme do všech zákoutí našeho stroje. Pak přijde na řadu přední kolo, které máme zatím postavené třeba někde v předsíni. To také omyjeme. Ale pozor. Pod přední kolo opět podložku, aby ani to vanu nepoškrábalo.

A po důkladném vyšamponování přijde na řadu pořádné spláchnutí sprchou, kdy si bude naše kolečko vrnět blahem a potom bude doslova svítit čistotou. Vana už méně.

Řídítka izolujeme od kachliček hadrem. Nedojde k poškrábání kachliků.

Kýbl se saponátem postavíme k předku kola.

Při sprchování kola je vhodné zatáhnout zástěnu.

Přední kolo umyjeme až nakonec. Při mytí kola samotného by se nám pletlo.

Na sprchování kola jsou výborné hlavice sprch, které umožní jejím otáčením nastavit různé intenzity proudu vody. Jakou si už zvolíte sami. Také je výhodné mít pevnou, skládací zástěnu vany. Když ji použijete, ušetříte si vytírání podlahy v koupelně. To bývá dost nemilá činnost.

Sušíme

Problémem bývá, kam s čerstvě umytým kolem. Když ho hned po umytí vyndáme, nakape nám voda třeba na novou plovoucí podlahu, kterou jsme si pořídili místo skvělé dovolené u moře. Nebo, v ještě horším případě, na koberec. Nejlepší je počkat, až je osazenstvo bytu doma večer vykoupáno a kolo umýt jako poslední. Potom ho ve vaně můžeme nechat přes noc do rána, kdy zcela uschne. To ale riskujeme prozrazení a těžkou domácí hádku. Zkušenosti ale říkají, že kolo již po hodině je skoro suché a nic z něj nekape.

A umyjeme vanu

Na řadu přijde velmi nepopulární činnost – mytí vany. Tady přichází ke slovu již zmíněný přítel cif. Ten se prodává dokonce i v rozstřikovači, který je ale lepší použít na konečnou očistu, zatímco předtím jsme zničili tu největší špínu klasickým cifem a houbičkou. Věřte tomu, že cif odstraní i ty nejhorší nečistoty, které jsme způsobili a o kterých jeho výrobce ani netuší... Během pěti minut bude vana zase jako nová, krásně čistá a bělounká. Po mytí kola nebude ani památky. Pokud se nám povedlo vanu nepoškrábat, partnerka bude nadšena, jak jste pilní, že jste sami od sebe umyli vanu. Udělá vám dobrou večeři, postaví před vás lahvinku dobrého červeného a upeče piškot. Bude možná tak jásat, že vás potom pozve sama do vany na milostné hrátky. S radostí potom vanu umyje ještě jednou sama. A pak že takové obyčejné mytí kola neutuží domácí pohodu.

Prohlášení autora

Autor tohoto článku prohlašuje, že podobným způsobem myje kolo již skoro dvacet let. Nikdy se mu nepodařilo vanu poškrábat ani jinak poničit. Nikdy neměl po koupání žádný ekzém on, ani nikdo z jeho rodiny. Pouze se šťastně rozvedl.

Při rekonstrukci koupelny pak sice horko těžko přesvědčoval firmu, že do krásné nové vyzděné koupelny chce opravdu plechovou vanu a ne moderní, akrylátovou. Pravdou je, že firma těžko chápala, že ve vaně se nebudou umývat jen lidé, ale také stroje. Ale všichni víme, že cyklistu necyklista chápe jen stěží.

Jeroným Milkolo

GENERÁLNÍ PARTNER AUTHOR®

LESYČR spolupořadatel Author maraton tour 2008

NUTREND® Hannah BARUM BIKE CUP TRIATLON KLUB KLATOVY iVelo.cz bike marathon série 2008 AUTHOR MARATON TOUR 2008

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

AXON®

CYKLISTICKÉ RUKAVICE AXON

CYKLORUKAVICE 201
kod: R120201
dop. MOC: 130,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: lycra s potiskem, výztuha palce
dlaň: bílá přírodní kůže s vystřižkou
barva: červená, sv. modrá, tm. modrá, žlutá
velikost: 3XS (5,5) - XXL (9)
materiál: přírodní kůže, elastan

CYKLORUKAVICE 430
kod: R120430
dop. MOC: 490,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: NANOPROOF, 3M reflexní prvky Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, jemné frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá amára, protiskluzový potisk, AVS FOAM, stahovací poutka
barva: černá, červená, modrá
velikost: S (7) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, Nanoproof

CYKLORUKAVICE 489
kod: R120489
dop. MOC: 195,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: lycra s potiskem, protiskluzová výztuha palce
dlaň: černá dírovaná amara, protiskluzová úprava s výstřelkou
barva: černá, červená, modrá
velikost: XS (6,5) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, elastan

CYKLORUKAVICE 390
kod: R120390
dop. MOC: 490,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: nano ripstop, neoprenový nátepník, jemné frotě potítko, výztuha palce, 3M reflexní prvky Scotchlite, suchý zip Magic Velcro
dlaň: šedá amára, GEL, stahovací poutka
barva: antracitová, černá, hnědá
velikost: XS (6,5) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, Nanoproof

CYKLORUKAVICE 495
kod: R120495
dop. MOC: 270,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: nylon s potiskem, frotě potítko, výztuha palce, suchý zip Magic Velcro
dlaň: černá dlaň s protiskluzovou úpravou a vystřižkou, stahovací poutka
barva: červená, modrá, žlutá
velikost: XS (6,5) - XXL (9)
materiál: nylon, spandex

CYKLORUKAVICE 480
kod: R120480
dop. MOC: 490,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: SPORTINGTEX, 3M reflexní potisk Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, výztuha palce
dlaň: SPORTINGTEX, protiskluzová úprava, stahovací poutka
barva: černá, červená, stříbrná
velikost: S (7) - XXL (9)
materiál: Sportingtex

CYKLORUKAVICE 420
kod: R120420
dop. MOC: 270,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: lycra, frotě potítko, výztuha palce, suchý zip Magic Velcro
dlaň: šedá amara s vystřižkou, stahovací poutka
barva: černá, červená, modrá, šedá
velikost: XXS (6) - XXL (9)
materiál: nylon, spandex

CYKLORUKAVICE 482
kod: R120482
dop. MOC: 490,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: SPORTINGTEX, neoprenový nátepník, 3M reflexní potisk Scotchlite, jemné frotě potítko, výztuha palce
dlaň: černá amára, protiskluzový potisk, AVS FOAM, prodloužený ukazovák, stahovací poutka
barva: černá, červená, stříbrná **velikost:** S (7) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, Sportingtex, Scotchgard Protection, neopren

CYKLORUKAVICE 363
kod: R120363
dop. MOC: 350,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: mesh, frotě potítko, výztuha palce, suchý zip Magic Velcro
dlaň: šedá amara s protiskluzovou úpravou s vystřižkou, stahovací poutka
barva: černá, červená, modrá
velikost: XS (6,5) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, nylon

CYKLORUKAVICE 507
kod: R120507
dop. MOC: 490,- Kč
určení: dlouhé cyklistické rukavice
hřbet: nylon, mesh, neopren, 3M reflexní prvky Scotchlite, frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá amára, protiskluzový potisk, ventilace, GEL
barva: olivová
velikost: S (7) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, polyester, nylon, neopren

CYKLORUKAVICE 370
kod: R120370
dop. MOC: 350,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: lycra, frotě potítko, výztuha palce, 3M reflexní prvky Scotchlite, suchý zip Magic Velcro
dlaň: šedá a černá amára, GEL, stahovací poutka
barva: černá, červená, modrá, šedá
velikost: XS (6,5) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, elastan

CYKLORUKAVICE 505
kod: R120505
dop. MOC: 590,- Kč
určení: dlouhé cyklistické rukavice
hřbet: nylon, neopren, potisk, suchý zip Magic Velcro, frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá a černá amára, protiskluzová úprava, ventilace, GEL
barva: černá
velikost: S (7) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, nylon, neopren

CYKLORUKAVICE 371
kod: R120371
dop. MOC: 350,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: nylon, frotě potítko, výztuha palce, suchý zip Magic Velcro
dlaň: šedá amára, GEL, stahovací poutka
barva: černá, červená, modrá, šedá
velikost: XS (6,5) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, nylon

CYKLORUKAVICE 220
kod: R120220
dop. MOC: 350,- Kč
určení: dámské krátké cyklistické rukavice
hřbet: prolikovaná lycra, potisk, výztuha palce
dlaň: šedá amára, prolikovaná lycra, stahovací poutka
barva: černá, modrá, šedá
velikost: XXS (6) - L (8)
materiál: umělá kůže, nylon, polyester

CYKLORUKAVICE 380
kod: R120380
dop. MOC: 420,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: nylon, 3M reflexní potisk Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá amára, protiskluzový potisk, AVS FOAM, stahovací poutka
barva: černá, červená, modrá
velikost: S (7) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, nylon

CYKLORUKAVICE 385
kod: R120385
dop. MOC: 420,- Kč
určení: dámské krátké cyklistické rukavice
hřbet: SPORTINGTEX, 3M reflexní potisk Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, jemné frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá amára, protiskl. potisk, ventilace, GEL, stahovací poutka
barva: hnědá, modrá, žlutá
velikost: 3XS (5,5) - M (7,5)
materiál: umělá kůže, Sportingtex

CYKLORUKAVICE 422
kod: R120422
dop. MOC: 420,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: nylon, neoprenový nátepník, 3M reflexní prvky Scotchlite, frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá amára, GEL, stahovací poutka
barva: černá, červená, modrá, šedá
velikost: S (7) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, nylon

CYKLORUKAVICE 425
kod: R120425
dop. MOC: 420,- Kč
určení: dámské krátké cyklistické rukavice
hřbet: prolikovaná lycra, NANOPROOF, 3M reflexní potisk Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, jemné frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá amára, protiskluzový potisk, AVS FOAM, stahovací poutka
barva: černá, červená, žlutá
velikost: 3XS (5,5) - M (7,5)
materiál: umělá kůže, Nanoproof, elastan

CYKLORUKAVICE 424
kod: R120424
dop. MOC: 420,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: prolikovaná lycra, mesch, 3M reflexní prvky Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá a černá amára, GEL, stahovací poutka
barva: černá, červená, modrá, šedá
velikost: S (7) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, nylon

CYKLORUKAVICE 435
kod: R120435
dop. MOC: 490,- Kč
určení: dámské krátké cyklistické rukavice
hřbet: NANOPROOF, 3M reflexní prvky a potisk Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, jemné frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá amára, protiskluzový potisk, AVS FOAM, stahovací poutka
barva: černá, červená, žlutá
velikost: 3XS (5,5) - M (7,5)
materiál: umělá kůže, Nanoproof

CYKLORUKAVICE 379
kod: R120379
dop. MOC: 420,- Kč
určení: krátké cyklistické rukavice
hřbet: SPASOFT bambo, 3M reflexní potisk a prvky Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, frotě potítko, výztuha palce
dlaň: šedá amára, protiskluzový potisk, AVS FOAM, stahovací poutka
barva: antracitová, šedá
velikost: S (7) - XXL (9)
materiál: umělá kůže, nylon, Bamboo Rayon

CYKLORUKAVICE 485
kod: R120485
dop. MOC: 490,- Kč
určení: dámské krátké cyklistické rukavice
hřbet: SPORTINGTEX, 3M reflexní potisk Scotchlite, suchý zip Magic Velcro, výztuha palce
dlaň: SPORTINGTEX, protiskluzová úprava, stahovací poutka
barva: černá, červená, stříbrná
velikost: 3XS (5,5) - M (7,5)
materiál: Sportingtex

LÉTO 2008

www.axonsport.cz • axonsport@axonsport.cz • tel.: +420 233 085 360

AXON 507

Ačkoli se již blíží teploty příznivé použití krátkoprstých rukavic, není ještě radno odkládat do šatníku jejich dlouhoprsté provedení. Navíc je spousta cyklistů, kteří dlouhé rukavice nesundají ani v parném létě.

Rukavice **Axon 507** patří mezi ty kousky, které díky svému provedení nemusejí být mimo hru ani při vyšších teplotách. Jejich základem je dlaňová část ze syntetické kůže Amara. Má jednovrstvé provedení, ovšem v exponovaných místech pod klouby prstů a na vnější malíkové hraně má prošití s výztuhou. Na malíkové hraně je výztuha navíc vyplněna gelem pro lepší tlumení vibrací a komfortnější úchop řídítek. Obě vyztužená místa jsou stejně jako špičky prstů pokryta silikonovým potiskem pro lepší kontakt s gripy a brzdovými páčkami. Velmi důležitým detailem je našitá výztuha mezi palcem a ukazováčkem. Ta má kladný vliv na odolnost materiálu v tomto nejexponovanějším místě.

Určení do teplejšího období má na svědomí druhý materiál dlaně, a tím je nylonová síťovina na zápěstí a vnější hraně palce. Tedy v místech, která nejsou přímo ve styku s gripy, a nehrozí tudíž opotřebování materiálu. Síťovina zajišťuje dostatečnou ventilaci a odvod potu, ovšem při chladnějším počasí se nám nestalo, že by v těchto partiích byl cítit chlad. Síťovina je totiž v místech, kde je dlaň schovaná za řídítky, takže není tolik vystavena proudícímu vzduchu. Nepatrnou vadou je umístění síťoviny i na špičce palce, která je ve styku s řadicími páčkami, tam by se to mohlo časem projevit na životnost.

Stažení na zápěstí je zajištěno gumovým páskem na suchý zip a neoprenová manžeta má naspodu prodloužení s pogumováním pro lepší nasazení rukavic. Hřbetní část má nylonové panely střídající neopren na kloubcích. Pro elasticitu a větrání je lycra na bocích prstů. Nechybí reflexní proužky na hřbetě a na prstech nebo froté na palci.

Střih rukavic je nepatrně širší, takže budou vyhovovat jezdcům s větší dlaní. Tenčí materiál na dlani umožňuje citlivé ovládání řídítek, gelový polštářek se výborně osvědčil při delší jízdě, kdy oddálil nástup nepříjemných křečí. Použití odlišného materiálu na dlaň jsme rozhodně uvítali, protože rukavice svrchu nabídly v nižších teplotách dostatečnou ochranu před větrem, ovšem odvětrání naspodu zajistilo slušnou ventilaci bez výraznějšího pocení. Ve vysokých teplotách se dlaň samozřejmě potila, ovšem ventilace přispěla svým dílem ke zvýšenému komfortu.

Za cenu 490 korun tedy musíme model 507 rozhodně pochválit, protože nabízí dostatek komfortu, citlivý úchop a dobře provedenou ventilaci, to vše za příjemnou cenu.

(už)

\+ ventilace, gelový polštářek, reflexe

– nylon na palci

Sensor Team Colt

Značka Sensor nepředstavila svůj závodní ozbrojený mančaft, ale my jsme otestovali dres **Team** s dlouhým rukávem, vhodný právě do jarních dní a teplot kolem patnácti stupňů, a s ním i tříčtvrteční kalhoty **Colt**.

Dres Team

Dres je ušit z polyesteru s přídavkem vláken Coolmax, takže je zajištěna dostatečná funkčnost materiálu. Tomu navíc přispívá i drobná perforace pleteniny, která na první pohled působí jako spousta jemných teček na povrchu materiálu. Dres má střih odpovídající cyklistickému posedu, takže má delší zádový díl a disponuje dostatečnou délkou jak v pasu, tak u rukávů, které i v natažené pozici na silničním kole dostatečně kryjí zápěstí. Velikost L byla dostatečně dlouhá i pro jezdce výšky 180 cm, střih pak odpovídá spíše vyšvihaným jezdcům, takže dres je více na tělo. Důležitá byla ale délka zmiňovaných partií a ta byla odpovídající.

Límeček dresu má střední výšku a je přiměřeně volný, aby nesvíral krk příliš, navíc má garáž celopropínacího zipu, takže nic nedře do krku. Materiál límce tvoří zároveň podložení zipu, takže skrz nefouká, byť materiál to i přes střední tloušťku umožňuje. Rukávy mají na zápěstí manžety z pružnějšího materiálu, než je použit u dresu, navíc je zdvojen. Zateplení zápěstí náchylného na prochladnutí je tedy rozumné, byť stále umožňuje dostatečnou ventilaci díky nepatrně volnějšímu střihu, takže nesedí příliš natěsno.

V pase je dres vybaven pružným lemem, proto dobře sedí a nemá příliš tendenci se vyhrnovat, na čemž má podíl již zmíněná dostatečná délka. Na zádech má dres dvě nenápadné kapsy se zipy umístěnými svisle na bocích. Přístup do kapes je tedy zboku perfektně přirozený, bohužel miniaturní jezdec zipu se hůře ovládá v dlouhoprstých rukavicích. To je ovšem daň za nenápadnost obou kapes. Jezdec hlavního zipu je trochu větší, takže jde ovládat trochu lépe, přesto bychom uvítali poutko pro snazší úchop.

Materiál dresu umožnil dostatečnou ventilaci během vyjížděk v jarních teplotách, kdy jsme občas sáhli po vestičce z nefuku. Jako samostatný díl svého majitele jistě neurazí, protože jeho design je i přes svoji výraznost poměrně neutrální, takže se hodí jak na bike, tak na silnici. Cena 1595 korun pak odpovídá použitým materiálům a zpracování.

Colt u pasu

Kalhoty **Colt** vyznávají osmipanelový střih a materiál složený z 80% polyamidu a 20% elastanu. Všechny panely jsou spojeny plochými švy, takže kalhoty nikde nedřou. Střih musíme pochválit za odpovídající provedení velikosti, protože XL pasuje jezdci výšky 190 cm s hmotností 90 kg a přiměřeně vyježděnou postavou. V pase kalhoty sedí, ovšem netlačí a nesvírají, totéž platí o provedení šlí, které nesjíždějí z ramenou a sedí velmi dobře.

Jsou ušity ze síťoviny pro dostatečný odvod potu a dobrou ventilaci. Síťovina je použita i v partiích na břiše a na zádech, takže ventilace opravdu na jedničku. Síťovina působí nepatrně „ostřejším“ dojmem, ovšem olemování šlí je dostatečně komfortní, takže nikde nedřou.

Antibakteriální vložka má komfortní, ovšem dostatečně sportovní tvar, proto nepůsobí dojmem „pleny“, ale nabídne dostatek pohodlí. Slabším místem bude její všití do kalhot poměrně řídkým švem, což nepřispěje k odolnosti spojení těchto dvou dílů. Zakončení nohavic je uvnitř vybaveno silikonovým proužkem, samozřejmě s logy Sensor, takže nohavice drží na svém místě. Délka je těsně pod kolena, průměr zakončení odpovídá velikosti, takže budou vyhovovat jezdcům silnějších lýtek. Možná bychom uvítali střih s lehce pokrčenou nohavičkou, ale to už bychom chtěli příliš. Cena kalhot Colt, název podle stylizovaných obrázků zbraní na nohavicích, je 1495 korun.

(už)

Dres Team

\+ délka rukávů, skryté kapsy, garáž zipu

– jezdec zipu kapsy

Kalhoty Colt

\+ střih, provedení šlí, síťovina v pase

– volnější nohavice

FSA XC-300

Na jednom z testovacích kol jsme měli příležitost svézt se na zapletených kolech FSA XC-300. Ta jsou v ČR k dostání za 11 990 Kč, což je řadí do pole závodního XC použití.

Ke stavbě kol posloužily vlastní náby FSA, určené pro kotoučové brzdy, které mají u unašeče disku vyšší příruby. Otvory pro dráty mají speciálně zaoblené hrany, aby do nich hlavice drátů dokonale dosedaly. Uvnitř zapouzdřených nábojů najdeme pět ložisek ABEC, která se starají o ideální odvalování. FSA navíc nabízí možnost dokoupit set keramických ložisek, jejichž přínosem je minimální tření bez nutnosti ložiska mazat. Osy nábojů jsou z duralu, stejně tak jako plášť ořechu.

Náby jsou u obou kol zapleteny 24 dvojitě zeslabovanými dráty s trojím křížením. Ráfky FSA Rumba Disc jsou také určeny pro kotoučovky, takže žádné ploché bočnice pro ráfkové brzdy na nich nehledejme. Ráfky jsou vyrobeny z tvrdé slitiny Al 6061 T6, boky jsou opracovány na CNC strojích a povrchová úprava se provádí černou anodizací. Samozřejmostí je u dvoukomorového provedení vyvložkování otvorů pro niple.

Tuhost výpletů je rozumná, kola mají díky velmi lehkým ráfkům nízkou obvodovou hmotnost a poskytnou jezdci výbornou akceleraci i oporu. Z XC stroje jsme si dokonce kola namontovali na enduro bike se 140 mm zdvihu a jali se kola ztrestat v bikeparku. Oproti původním kolům na freeridových ráfcích SunRims SingleTrack a nábách Shimano LX podstatně klesla hmotnost, takže rozjezd na překážku byl mnohem pohotovější. Nutno podotknout, že kola FSA XC 300 vydržela zhruba měsíční zatížení v tvrdším terénu, ale i běžné ježdění po lese na výtečnou. Samozřejmě občas jsme je museli lehce docentrovat, ale tomu se v drsném nasazení nevyhneme ani u odolnějších a těžších výpletů.

Hmotnost obou kol 1,8 kg je velmi příznivá a může směle konkurovat mnohem dražším zapleteným kolům pro cross-country, neboť pár kol FSA XC-300 přijde na necelých dvanáct tisíc korun. V nabídce značky je pak ještě odlehčená verze XC-300 SI, která váží dokonce 1,65 kg, ovšem tato kola jsou pouze na objednávku.

(mig)

\+ poměr tuhosti a nízké hmotnosti, akcelerace, čistý design

− nenalezli jsme

Nafoukněte si blatník!

Značka Topeak v roce 2006 šokovala návštěvníky veletrhu Eurobike svým nafukovacím zadním blatníkem, který byl poctěn visačkou Eurobike Award. My jsme tento doplněk, o jehož významu nejsme zrovna přesvědčeni, otestovali v praxi.

Provedení blatníku **Topeak AirFender** je pravděpodobně zaměřeno na ty jezdce, kteří si nechtějí zbytečně hyzdit kolo nastálo připevněným zadním blatníkem. Nafukovací model totiž může být uložen například v batůžku a v případě mokrého terénu jej stačí zacvaknout do držáčku na sedlovce, podobně jako třeba blikačku. Je však otázkou, kdo se bude chtít v batohu tahat se 140 gramů vážícím blatníkem jen proto, že by třeba mohlo zapršet. Vyfouknutý blatník navíc zabere skoro tolik místa, jako dvě náhradní duše. Už vidíme potenciálního uživatele, jak při prvních kapkách honem připevňuje blatník na sedlovku, vyndává hustilku a nafukuje jej…

Tento blatník je tedy především určitým konstrukčním a designovým výstřelkem, s nímž možná způsobíte na své bikové okolí. Díky větě „Při závodě jsem měl tři defekty zadního kola, ale blatník jsem nepíchl ani jednou!" se rozhodně stanete středem pozornosti.

Hlavní nafukovací díl blatníku je vyroben z pevného průhledného nylonu. Celková délka šedesát centimetrů zajistí dostatečnou ochranu vašich zad před znečištěním, stejně tak šířka osm centimetrů.

Promyšlený je nastavitelný mechanismus, zajišťující optimální polohu blatníku nad zadním kolem. Oba klouby jsou vybaveny spolehlivou aretací, k odjištění dojde po oboustranném stisknutí tlačítek s „chromovou" povrchovou úpravou. Sice má v těchto spojích blatník určitou vůli, nijak zvukově o ni ale naštěstí nedává vědět. Maximálně funkční je univerzální objímka na sedlovou trubku, do níž se nosník blatníku zasunuje. Její rozsah je 25,4 až 34,9 milimetru.

Pro nafouknutí blatníku je nutné sejmout z ventilku krytku, pak už je možné nasadit hustilku. Ta musí být vybavena koncovkou pro autoventilek. Maximální tlak je 10 psi. Přefouknutí a následné prasknutí blatníku naštěstí nehrozí, neboť je vybaven pojistným ventilem. Ten nedovolí vyšší natlakování než zmíněných 10 psi. Pro vyfouknutí a srolování blatníku je nutné nasadit krytku ventilku obrácené. Poté, co se podaří blatník srolovat, je potřeba plastovou krytku opět obrátit do původní pozice.

Ačkoli je nafukovací blatník po praktické stránce do jisté míry nesmyslem, zpracování a funkčnost jsou vynikající. Pružné uložení nafukovací části v plastovém nosníku snižuje možné riziko poškození blatníku. My bychom si tento blatník však rozhodně nekoupili, a to ani jen tak pro legraci, neboť jeho cena je 899 korun. Pokud se dá předpokládat rozbahněný terén, jistotou je nasadit klasické plastové blatníky už doma. Ale pokud nevíte, co s penězi…

(kad)

\+ zajímavý nápad, zpracování

− diskutabilní význam

CYKLO PRAG
vás zve do svých prodejen

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

Výrazné slevy na modely kol 2007
Více na našich stránkách www.cykloprag.cz
Máme pro vás celou kolekci author 2008
HLEDÁME PRO NAŠE PROVOZOVNY
PRODAVAČE MECHANIKA
TĚŠÍME SE NA VAŠI NÁVŠTĚVU

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

ALCHYMIE ŘAZENÍ

„A když zmáčkneš tenhle čudlík, tak přehazovačka přehodí řetěz na jiný kolečko a pojede se ti líp…“ Rada, kterou jsme zaslechli z úst otce, zasvěcujícího svou ratolest do tajů horského kola, nás přivedla k myšlence, že řazení převodů je pro nás již dávno samozřejmostí.

Skoro každý jezdec si většinou sám dokáže naladit přehazovačku tak, aby chodila přesně po všech devíti pastorcích a přesmykač aby neškrtal o řetěz v krajních polohách, ale co je skutečnou podstatou řazení, co se děje v těch několika mikrosekundách od chvíle, kdy stiskneme páčku řazení, která zatáhne za lanko a následně přehazovačka posune řetěz na vyšší nebo nižší pastorek? Pojďme na chvíli zpomalit čas a pod lupou se s inženýrem firmy Truvativ Garettem Smithem podívat na mikrokosmos náběhů, vyhloubení a zářezů.

Představme si dva mechanismy – dokonale přesný strojek švýcarských hodinek a vodní mlýn. Například hodinky Breitling či Rolex dokáží synchronizovat sekundy, minuty, hodiny a dny díky absolutně precizně vyrobenému převodovému soukolí, ale nezvládnou větší sílu, než která pohání sekundovou ručičku. Naproti tomu vodní mlýn je poháněn obrovskou silou vody, která otáčí obřím kolem s jedním převodem. Řadicí mechanismus jízdního kola však vyžaduje obojí – superjemný chod švýcarských hodinek, který však vydrží obrovský nápor, generovaný silou šlapání.

První pokusy

Jedním z prvních pokusů o skloubení nároků na jemné řazení při velké síle byl systém Cambio Corsa italského Campagnola, představený počátkem čtyřicátých let. Aby jezdec mohl přehodit na jeden ze čtyř pastorků, musel nejprve za jízdy povolit zadní rychloupínák, pak páčkou na horní vzpěře přesunout řetěz na jiný pastorek a nakonec zase upínák dotáhnout. Sice to bylo dost problematické, ale přesto záslužné řešení, které otevřelo prostor pro další vývoj.

V následujících sedmi desetiletích se podařilo proces řazení vyladit prakticky k absolutní dokonalosti, takže se z něj stala instinktivní záležitost, kterou bereme jako samozřejmost. Nejvýznamnější roli v tom měl vznik paralelogramového systému přehazovačky, jehož vodítko se pohybuje po přesně specifikované trajektorii a vede řetěz na vedlejší pastorek.

Ale kromě přehazovačky je tu i další veledůležitý faktor, jenž se podílí na čistém a tichém řazení převodů – samotné pastorky a převodníky. Tvary zubů a náběhů moderních kazet a převodníků ukrývají bezpočet počítačových hodin inženýrů firem Campagnolo, Shimano či dnes již neexistujícího Sachsu, kteří se snažili vyvinout co nejlepší náběhové hrany, rádiusy prohnutí zubů a tloušťku jednotlivých bodů tak, aby si co nejlépe rozuměly s tvarem řetězu. A aby při co nejjemnějším impulsu od řazení zcela něžně přenesly řetěz na další převodový stupeň.

Nutno podotknout, že alchymie převodů jízdních kol je mezi ostatními systémy, pracujícími se zpřevodováním, zcela ojedinělá. Stačí se podívat na kazetu a jednotlivé pastorky, aby bylo jasné, že umístění a tvar každého vroubku, nýtku, náběhu a prohlubně je výsledkem desetiletí bádání inženýrů, kteří neměli kde brát zkušenosti z jiných odvětví. Navíc funkce v laboratoři je jedna věc, ale hlavně u horských kol je potřeba také vše vyladit tak, aby systém fungoval spolehlivě i v terénu.

Průběh řazení podle ciferníku hodin

Nezáleží na tom, zda řadicí jednotka je jednopáčková, dvoupáčková či otočná. Důležitý je pouze tah lanka, který způsobí posun přehazovačky nebo přesmykače. Například při řazení z prostředního převodníku se 32 zuby na vyšší 44zubový přijdou ke slovu strategicky umístěné náběhy na boku vyššího převodníku, jejichž tvar přesně koresponduje s boční profilací řetězu. Po stlačení páčky řazení vodítko přesmykače přitlačí řetěz k boční stěně otáčejícího se většího převodníku, kde jej náběhy naberou a vyzvednou k zubům. Nad náběhy je vnitřní strana zubů vytvarována tak, aby řetěz mohl bez sebemenšího zadrhnutí vyjet nahoru. V průběhu akce se převodník neustále otáčí, a tak jakmile je řetěz nahoře, další zuby se jej zmocní a usadí jej na převodník.

V této chvíli, kdy nabíhající část řetězu je již na velkém převodníku, je jeho druhá část vepředu a vespod stále ještě na prostředním převodníku. Tím je zajištěn stálý záběr i v průběhu řazení. Pokud by však byl jeden z převodníků pootočen vůči druhému i o pouhý zub, systém by přestal fungovat tak, jak jej vývojáři navrhli. Řetěz by nejspíš nezapadl mezi zuby, ale jel by po jejich vršcích, což by mohlo v terénu vyústit ve ztrátu záběru, prošlápnutí naprázdno, jehož následkem by si jezdec mohl kolenem kopnout do řazení. V tom nejkatastrofičtějším případě by pak třeba mohl skončit i pádem přes řídítka.

V obráceném případě s odřazením z velkého na střední převodník se stisknutím menší řadicí páčky uvolní pružina v přesmykači a vodítko prudce vrazí do vnější části řetězu. Ve chvíli, kdy se kliky dostanou do horizontální polohy, tlak jezdce na pedál vepředu vyvolává velký tah řetězu. Ten se pod takovým tlakem nebude z ozubení strhávat lehce. Pokud by však spadl okamžitě, vyvolala by tak prudká změna převodu výrazné zrychlení kadence, což by opět mohlo vyústit v prošlápnutí a případně opět poslat jezdce přes řídítka.

Proto byly zuby velkého převodníku, které se v tomto momentě dostanou na úroveň přesmykače, o něco zvýšeny, aby řetěz nemohl spadnout ve chvíli největšího záběru.

Po otočení klik do polohy odpovídající umístění 5. a 11. hodiny na ciferníku klasických hodin se tah řetězu sníží, takže nadchází čas pro uvolnění řetězu. Jakmile se kliky dostanou do svislé polohy, přichází ke slovu zkosené zuby, které se právě nachází na úrovni přesmykače, a ty postupně umožní pružině přesmykače jemně stáhnout řetěz do prohlubní mezi zuby středního převodníku.

Závislost na šlapání

Z výše popsaného procesu přeřazení z velkého na střední převodník vyplývá, že průběh řazení závisí na síle šlapání v různých fázích otáčení klik. Inženýři zabývající se úpravou ozubení hovoří o sinusoidovém průběhu působení síly šlapání, kdy jezdec vyvíjí největší sílu v poloze klik 2 a 8 hodin, nejmenší pak ve vertikální poloze klik 6 a 12 hodin.

Díky těmto poznatkům inženýři navrhli místa, kde je vhodné, aby došlo k přeřazení. A zároveň i místa, kde to žádoucí není. Přitom každý převodník má vlastní specifika, neboť střední musí být připraven pro pohyb řetězu na obě strany, zatímco malý a velký převodník pouze v jednom směru. Nejrozšířenější kombinace 22–32–44 zubů pro nás bude ideálním modelem pro další zkoumání. Většina výrobců umísťuje na vnitřní stěny 32- a 44zubového převodníku dva sety náběhů do bodu, který právě prochází na úrovni vodítka přesmykače v poloze klik 2 a 8 hodin. V tomto bodě je vnější a druhý vnitřní pláty článků řetězu, a tak by měl řetěz naběhnout maximálně v jedné půlotáčce klik a dokončit proces přeřazení.

Pro přeřazení směrem dolů nastane ideální příležitost ve chvíli, kdy jsou kliky vertikálně a nohy jezdce působí nejmenší silou. V tomto bodě má také pružina přesmykače největší vliv na boční ohnutí řetězu. Snížené, zkosené či jinak tvarované zuby a ubrání materiálu převodníku v místech, kde to je potřeba, umožní uvolnění řetězu a následné plynulé přehození. Zcela přesné umístění těchto upravených zubů však může být problémové z důvodu, že mohou rušivě působit při řazení v opačném směru.

Proč se řetěz zasukovává?

Přesto, že se technikům podařilo objevit ta nejvhodnější místa pro umístění náběhů a upravených zubů, stále ještě nebylo bádání o co nejjemnějším přehazování u konce. V neposlední řadě bylo ještě nutné vychytat uložení jednotlivých převodníků vůči sobě navzájem, aby řetěz jemně zapadl do mezer mezi zuby vedlejšího převodníku. Řetěz jede v průběhu přehazování chvilku po obou převodnících najednou, a tak kdyby plynule nezapadl mezi zuby, jel by po jejich vršcích. Ty by jej nedokázaly stáhnout z druhého převodníku a řetěz by na něm zůstal zaseknutý, což by vyústilo ve spodní části pod středovým složením k zasukování řetězu, takže by se nedalo dále šlapat.

Změna převodu je tedy jeden velký kompromis, který musí počítat s řazením nahoru i dolů, a ještě se zasukováním řetězu. Testováním různých možností se podařilo zjistit, že mezi čistým přehozením a zaseknutím řetězu je rozdíl pouhé čtvrtiny stupně. Ačkoli se to může zdát minimální, význam přesného zarovnání všech převodníků je výborně vidět na příkladu klik Shimano XTR. Ty se prodávají v klasické sadě 22–32–44 zubů a pak v setu 24–32–44z. Jediný rozdíl se zdá být pouze v o dva zuby větším malém převodníku, ale právě kvůli dokonalému sesazení převodníků museli inženýři z Japonska vyrobit pro dvacetčtyřku zcela nový prostřední převodník se 32 zuby. Majitelé těchto klik by se pak měli při výměně převodníků shánět právě po odpovídající dvaatřicítce. Jinak by nejlepší kliky značky nemusely vůbec umožnit čisté přehození.

Kazeta je jednodušší

Ačkoli na kazetě je třikrát tolik pastorků, než je převodníků na klikách, systém je paradoxně jednodušší. Je to tím, že není nutné počítat s měnící se silou jako u klik. Stejně jako u převodníků je i na kazetě několik míst, kam je vhodné umístit náběhy, aby řetěz přecházel z jednoho pastorku na druhý a zpátky. Při bližším pohledu na kazetu jsou vidět série zářezů a prohlubní. Když všechno půjde tak, jak má, přeřazení proběhne v určeném bodě a řetěz plynule přejde mezi zuby vedlejšího pastorku. Jenže zarovnání devíti pastorků tak, aby harmonicky spolupracovaly jako celek, se jednodušeji řekne, než navrhne. Jako první tento systém dovedlo k praktické dokonalosti japonské Shimano v roce 1989 u systému Hyperglide.

Kam řazení spěje

Řadicí systém, tedy převodníky či kazeta, patří k nejpřehlíženějším součástem kola, ale právě technologie přehození je jednou z nejvíce prozkoumaných. A právě Shimano si nechalo patentovat snad každý úhel náběhu na jednotlivé zuby či jejich zkosení a tvar.

A díky tomu, že samo vyrábí i přehazovačky, kazety a kliky, může celý systém vyladit k praktické dokonalosti.

Ostatní výrobci museli své produkty většinou vyvíjet tak, aby fungovaly i se Shimanem. Naštěstí však značky jako SRAM či FSA již produkují vlastní sady komponentů, a tak se může konkurence přitvrdit.

V průběhu vývoje horské cyklistiky jako sportu se objevilo, ale také zaniklo spousta více či méně zajímavých standardů. V průběhu času se měnila délka osy náboje i šířka ořechu, neboť původních pár pastorků nahradilo dnešních devět u MTB a deset u silnice. Vícekolečka uvolnila místo kazetám, řetězy jsou užší, prostory mezi pastorky těsnější a tolerance přesnější. Během vývoje tak inženýři nemohli usnout na vavřínech a pouze přidávat pastorky, ale museli řazení upravovat a vylaďovat krok po kroku.

A ačkoli dodnes najdeme zapřisáhlé odpůrce více než sedmi pastorků, či zaryté single-speedisty, po celém světě jsou ve firmách zaměstnáváni lidé, kteří testují rozdílné kombinace převodníků, pastorků a řetězů, aby odhalili, co se dá ještě zlepšit příště. A desetirychlostní kazeta pro MTB již není daleko, stejně jako přechod na elektropohon řazení a přehazovaček.

(mig)

Převodníky v sobě snoubí jemnost hodinového strojku a odolnost vodního mlýna

Náběhy převodníků se u každé značky liší, ale funkci mají stejnou – nabrat řetěz na vyšší převodník a včas jej uvolnit

Zvenku přítomnost náběhů na vnitřní straně prozrazují pouze nýtky.

www.cykl.cz – kompletní cyklistické informace

Worker 2 v 1

Přilba **Worker Downhill** je primárně určena všem vyznavačům skoků a jízdy z kopce. A ačkoliv se tváří jako lehčí integrální provedení, skrývá v sobě ještě klasickou „kokosku“.

Základ přilby je vyroben z tvrzeného materiálu EPS a pokryt dostatečně silnou plastovou skořepinou. Ta ukrývá celkem 11 větracích otvorů, což je u tohoto typu přileb standard. Vnitřní polstrování tvoří dvě masivní výstelky po obvodu a jedna na vrchní části. Pro změnu velikosti lze výstelky prohodit za silnější, které jsou součástí balení. Pro lepší absorpci potu je celý spodní okraj přilby potažen jemnou tkaninou, která také absorbuje vlhkost.

Čelisťový chránič je od hlavní přilby odnímatelný a jistí jej čtyři hliníkové šrouby s křížovou hlavou, která je ovšem dost mělká, takže jdou povolit jen plochým šroubovákem. Čelisťový chránič má na bocích dostatečně silné polstrování s průduchy krytými sítkou. Další čtyři kryté průduchy jsou v přední části chrániče. Polstrování po celé ploše chrániče je uchyceno suchými zipy, takže jej lze jednoduše oddělat a vyprat. Tuhostí pak chránič patří mezi měkčí provedení, takže ačkoli je přilba určena pro sjezd, na závodní tratě bude vhodnější nějaké kompaktní provedení bez demontovatelného chrániče. Díky jeho menším rozměrům má však přilba velmi široký průzor, takže jezdce neomezuje ve výhledu před sebe, a to dokonce ani výrazněji pod přední kolo.

Kdo chránič nechce, může jej demontovat, a získá plnohodnotnou „kokosku“. U ní stačí ještě demontovat plastový naklápěcí štítek a rázem má jezdec jinou přilbu. Ačkoli někdo vozí kokosku se štítkem, zde je jeho výraznější délka po demontáži chrániče čelistí spíše na obtíž.

Vnitřní tvar přilby sedí celkově bez problémů a musíme uznat, že boční polstrování chrániče velmi dobře drží přilbu na hlavě. Zapínání jednou přezkou pod bradou je i přes absenci polstrování pohodlné. Na druhou stranu je však přilba trochu mělčí a díky tomu větší rozměr 58–62 cm padne lépe jezdcům s menší hlavou. Menší velikost 54–58 cm bude tedy sedět spíše dětem a juniorům. Těm bude přilba vzhledem k nízké hmotnosti 640 gramů (včetně štítku a chrániče čelisti) vyhovovat. Dospělí jezdci už asi raději sáhnou po odolnějších provedeních s hmotnostmi kolem jednoho kilogramu.

Přilba Worker Downhill bude i vzhledem k přijatelné ceně 999 korun vhodná právě pro mladší jezdce.

(už)

\+ cena, variabilita, hmotnost

− mělký tvar

NA SÍTI

Jelikož jsme v minulém vydání této rubriky naznačili naše zaměření na stránky úspěšných závodníků, dnes tomu rozhodně nebude jinak. Jestliže jsme se minule věnovali hlavně závodníkům bikových disciplín, konkrétně těm jezdícím převážně směrem z kopce, pak dnes začneme silničním cyklistou, a to dokonce jedním z nejpovolanějších. Jána Svoradu netřeba příliš představovat, jeho stránky www.jansvorada.cz to dostatečně udělají samy. Na úvodní stránce je stručný úvod popisující jeho začátky až po kariéru profesionála. Životopis, který popisuje jeho soukromý život a závodnické začátky, je prvním odkazem v levém sloupci. Kdo se o jeho závodnickou kariéru nebo současné sportovní působení zajímá hlouběji, může si na levé straně kliknout na odkazy „Sportovní ředitel“ nebo „Závodnická kariéra“. Po čtrnácti sezonách v jednom profi týmu a celkem sedmnácti letech profesionálního závodění se Ján rozloučil se závodnickou kariérou, ovšem ne tak docela. Nastoupil jako sportovní ředitel bikového týmu Merida, kde má na starosti takové závodníky jako jsou Milan Spěšný či Lukáš Vlach. Popis závodní kariéry je hlavně výčtem jeho vítězství a účastí v závodech. U každé sezony nechybí krátký komentář k jeho osobě, který zmiňuje to, co bylo v ten rok pro něj charakteristické. Kalendář je jen přehledem závodů, jichž se v sezoně 2006 se svým bývalým týmem Grisoft XCR zúčastnil, aktuální výčet akcí bohužel chybí.

Fotogalerie je spíše přehledem stupňů vítězů na různých akcích a hlavně obsahuje převážně Jánovy „pozérské“ fotky v různých dresech. Pravá část stránky je věnována novinkám ze světa silniční cyklistiky, ovšem jejich aktualizace není zrovna nejčerstvější. Stránky však pro všechny Svoradovy fanoušky přinášejí víc než dost, a to hlavně o něm, což je podstatné.

Z trochu odlišného soudku jsou stránky www.higbic.cz, které jsou věnovány také jezdci velkých podniků, ovšem na zcela jiném kole a v jiném duchu, Josefu Zimovčákovi. Stránky jsou velmi pěkně uspořádány, takže na horní liště si lze vybrat z podniků jako Vuelta, Giro nebo Tour, z nichž první dva jsou stručně popsány, nechybí fotky a hlavně popis Vuelty je v několika světových jazycích. Do těchto podniků jsou však zamíchány i zprávy z jiných závodů nebo týkající se problematiky vysokých kol, která jsou pro Josefa Zimovčáka synonymem jeho pojetí cyklistiky. Další odkazy se věnují jeho osobě, takže nechybí životopis a popis sportovní kariéry. Vše je líčeno poměrně barvitě, takže se návštěvník nenudí. Fotogalerie je nabitá obrázky ze zajímavých míst a rozhodně stojí za podívání. Zapomenuto není ani na členy týmu, kteří Josefa doprovázejí při jeho sportovních výkonech na tratích nejznámějších cyklistických podniků. Před jeho výkony nelze než smeknout. A jeho stránky určitě stojí za zhlédnutí.

(už)

NOVÉ 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!

DRŽTE TO PEVNĚ V RUKOU!

BBB ERGOZONE BBW-18

:: Spantexová rukavice, kombinovaná s neoprenem.
:: Dlaň z materiálu Vitech pro nejlepší úchop v jakýchkoli podmínkách.
:: Ergozone, pohodlná silikonová vložka vsazená do dlaně. Chrání před strnutím ruky. Snižuje vibrace a redukuje tlak na nervy vedoucí k zápěstí.
:: Zapínání na suchý zip na straně dlaně.
:: Froté materiál na hřbetu palce k utírání potu.
:: Ve velikostech: S, M, L, XL.
:: Cena: 449,- Kč

Ostatní barvy:

Pro kompletní nabídku rukavic navštivte vašeho prodejce BBB a vyžádejte si katalog.

BBB

www.BBBparts.com

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

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

kenzel

STREAM C

velikost 17”, 19”, 21” rám DURAL 6061 26” vidlice SR SUNTOUR XCM převodník SHIMANO M311 (22-32-42) měnič SHIMANO ALIVIO řazení SHIMANO ALIVIO kazeta SHIMANO HG-40-8 (11-32) brzdy SHIMANO M415 mechanické (6”) náboje SHIMANO RM65 ráfky KENZEL DOUBLE WALL pláště TIOGA FACTORY XC 1,95” paprsky NEREZ OCEL ČERNÉ sedlo VELO držátka HERRMANS počet rychlostí 24 hmotnost 14,5 kg / 19”

Cannondale Rize 4

➨ *Dokončení ze str. 1*

Přední trojúhelník rámu je věrný tradicím značky, tedy mohutným trubkám a pečlivě začištěným svarům. Nutno přiznat, že ve sněhově bílé barvě vypadá fantasticky. Kruhový průřez hlavních trubek přechází směrem k hlavové partii do kapkovité profilace. Velice čistě působí i uchycení tlumiče zespodu horní trubky, a to přesně v místě jejího mírného průhybu.

Ještě jedna maličkost na rámu jistě potěší vyznavače kol této značky, a sice nápis „Handmade in USA“.

Double Fox

Zadní tlumič Fox Float RP 2, případně jeho luxusnější verze RP 23, jakoby se pomalu stával u jednočepových koncepcí standardem. Aby také ne, systém Pro Pedal nabídne jak plnou aktivitu pružení, tak i přitvrzení chodu pomocí přepnutí páčky. To se projeví pouze lehkým úbytkem citlivosti, ovšem při výrazné netečnosti pružení vůči záběru do pedálů. Tento vzduchový tlumič se pro nový Cannondale Rize zdá být ideální.

Sto třicet milimetrů zadního zdvihu vpředu vyvažuje vidlice Fox 32 Float RL 140. O její funkci se asi nemusíme rozepisovat, chodí přímo sametově a také její ovládání kompresního tlumiče je bezproblémové.

Dvě tváře

Již první metry v sedle kola upozorní na velice dobrou ovladatelnost. V pomalejší rychlosti je kolo vyloženě hravé. Velice ochotně se zvedá na zadní, ovšem ne na úkor schopností ve výjezdech. **Točivost kola na úzkých klikatých pěšinách je téměř návyková. Nízká hmotnost 12,5 kilogramu nutí jezdce k tomu, aby kolo každou chvilku odlepil od země.** Rize je rozený letec a to platí i o jeho ve své kategorii nadprůměrné akceleraci.

Se zvyšující se rychlostí se charakter kola zklidňuje, výrazná stabilita je najednou téměř nečekaná. Jakoby testované kolo mělo dvě zcela odlišné tváře. **Zatímco při pomalejší jízdě je rize velice živým, až nespoutaným, při narůstající rychlosti se jeho povaha hodně uklidňuje. Na tento jev je potřeba si chvilička zvykat, ovšem záhy si uvědomíte, že právě ony dvě tváře jsou na tomto kole tím skvělým a zábavným.** Užijete si na něm technické úseky, a přitom budete mít v rychlém náročném sjezdu jistotu, že máte řízení stále pod kontrolou.

Do jisté míry překvapující jsou „šplhací“ schopnosti kola. Výše umístěná řídítka sice znamenají jejich nutné přitažení blíže k tělu, pak ale rize zvládne i velice prudké výjezdy. Navíc dokáže takové věci, o nichž se vám se závodním XC fullem může jen zdát. Například středně prudké schody vyjede rize s přehledem, kopírování podkladu zadním kolem je velkou výhodou.

Funkci pružení hodnotíme jako vynikající. Pokud pojedete opravdu náročný sjezd, vyplatí se páčku na tlumiči přepnout do modu plné aktivace pružení, ovšem ve všech ostatních případech nedáte na Pro Pedal dopustit. Lehoučkému pohupování tlumiče se sice ani tak úplně nevyhnete, ale v jízdě samotné vás pružení nebude obírat o sílu vloženou do šlapání. **I při nastavení na režim Pro Pedal dokáže rize výborně hospodařit s téměř celým zadním zdvihem a nepřehlíží ani menší nerovnosti. A hlavně, o zdvihu 130 milimetrů pod sebou ani nevíte, dokud nenajedete na jemu odpovídající překážku.** Při plné aktivitě tlumiče se výrazné propružení zadní stavby pocitově lehce promítne do šlapání, celkově lze ale říci, že pružení se s brzděním či právě záběrem ovlivňují zcela neznatelně.

Cannondale Rize 4 je strojem, na němž bez problému objedete i dlouhou maratonskou trať a jízdu si opravdu užijete. V případě tohoto kola se rozhodně „netaháte se zdvihem navíc“. Ten zdvih ve členitějším terénu rádi využijete, a přitom neznamená hmotnost navíc či zhoršení reakce na záběr. Rize je velice zdařilým kompromisem, kde jsou sloučeny nízká hmotnost, rychlost, pohodlí i technické dovednosti kola. Toto kolo je opět dalším z důkazů, že hodnoty zdvihů okolo 130 či 140 milimetrů dnes patří do kategorie čistokrevné cross-country. Rozhodně zde ale nezaměňujte pojmy cross-country a závodní cross-country…

Díky testované velikosti L (druhá největší) jsme se mohli zaměřit také na tuhost rámu. Ta je jedním slovem fantastická. Přední trojúhelník a mohutná spodní ramena zadní stavby se v tomto ohledu skvěle doplňují. Ani nadprůměrně těžký jezdec nebude mít u nového rize pocit, že by se pod ním jakkoli kroutil.

Ryzi Rize 4

Komponentová skladba námi testovaného kola neodpovídala sériovému modelu. Zatímco náš rize měl luxusní kliky XTR, v reálu u typu Rize 4 najdete Deore XT. Stejně tak kola Mavic CrossMax ve specifikacích tohoto modelu nehledejte, standardní je kombinace ráfků Mavic XM 317 a nábojů DT Swiss. „Ryzí“ Rize 4 je osazen skvěle funkčními brzdami Avid Juicy 5 a komponenty FSA.

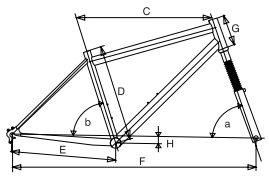
Za ideální volbu považujeme pláště Schwalbe Nobby Nic Evolution v šířce 2,25“. Ty přesně odpovídají určení kola a nabízí jistotu v hodně náročném terénu. Pouze průchodnost zadního pláště kolem šikmého spojovacího můstku kyvné vidlice by mohla být o něco větší.

Všechny estéty jistě potěší fakt, že Cannondale Rize 4 je kromě námi testované bílé barvy nabízen i v decentní, leskle černé verzi. ■

+	−
funkce odpružení, ovladatelnost v nízké rychlosti, stabilita v rychlých sjezdech, hmotnost, torzní tuhost rámu	průchodnost zadního pláště

Technická specifikace:

Rám: Rize 130
Tlumič: Fox Float RP2
Vidlice: Fox 32 Float RL, 140 mm
Kliky: Shimano Deore XT 22/32/44, 175 mm
Přehazovačka: Shimano Deore XT Shadow
Přesmykač: Shimano Deore LX
Řazení: Shimano Deore LX Rapidfire
Brzdy: Avid Juicy 5, 185/160 mm
Náboje: DT Swiss 370
Ráfky: Mavic XM317 Disc
Pláště: Schwalbe Nobby Nic Evolution 2.25“
Kazeta: Sram PG-950 11-32 (9)
Řídítka: FSA XC-282-AOS
Představec: FSA OS-150 XTC
Sedlovka: FSA SP-FR-270
Sedlo: Fi'zi:k Gobi XM
Hmotnost: 12,5 kg (vel L)
Cena: 71 990 Kč



	Velikost	L
a	Úhel hlavy	68,5°
b	Úhel sedlové trubky	72,5°
C	Horní trubka efektivně	625 mm
D	Délka sedlové trubky	485 mm
E	Délka zadní stavby	430 mm
F	Rozvor	1121 mm
G	Hlavová trubka	135 mm

Shimano nově?

Ne se vám na starším modelu přehazovačky XT něco nezdá? Marně se snažíte nalézt v katalogu toto provedení s nápadně leštěnou spodní částí paralelogramu, která zdá se, poskytuje tomuto jinak běžnému kousku punc výjimečnosti? Nenechte se mást, jde jen o další český domácí „tuning“.

Majitel kola prostě nemá na svém biku rád jakékoli šrámy, takže jakmile se po pádu objevily na přehazovačce rýhy, bylo potřeba je nějak zakrýt. Ačkoli to na první pohled vypadá, že je tento díl mistrně vyleštěn do duralového lesku, zdání klame. Jde o prachobyčejnou samolepku v barvě chromu a perfektně vystřižený tvar, který na vzdálenost dvou metrů mate všechny zvědavce tušící leštěnou úpravu. Jednoduché, praktické, a hlavně líbivé. Nakolik je samolepka trvanlivá a odolná vůči rozmarům počasí nebo dalším pádům, to je na posouzení. Na druhou stranu je to však i líbivá prevence vůči případným škrábancům na přehazovačce při dalším pádu.

(už)

TRADIČNÍ PRODEJCE • KOLA BĚŽNĚ SKLADEM • ŠPIČKOVÝ PŘEDPRODEJNÍ I BĚŽNÝ SERVIS
cannondale®
OBLEČENÍ, BOTY A DOPLŇKY • FINANCOVÁNÍ FORMOU SPLÁTEK BEZ NAVÝŠENÍ CENY
ŠTĚRBA 0% SPLÁTKY BEZ NAVÝŠENÍ
ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz
Sezimova 10, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961
info splátky: 800 159 235
724 130 240
e-mail: info@sterba-kola.cz

Hvězdná sestava

Kolekce Galaxy 2008

Z nabídky jihočeské značky Galaxy pro letošní sezonu prošly již některé modely naším redakčním testem, naposledy to byl silniční typ Galaxy Star s karbonovým rámem a sadou Campagnolo Centaur. Přestože je již sezona 2008 v plném proudu, rádi bychom vám nabídli průřez sortimentem této značky.

Po stránce koncepce s maximální odolností rámů a dobrého poměru mezi cenou a kvalitou jde Galaxy stále svou osvědčenou cestou, přesto se najde pro letošní rok řada novinek, a to v oblasti kol i cyklistických doplňků.

Vesmírný karbon

Černý materiál, jenž byl ještě donedávna používán především v leteckém průmyslu, se v nabídce značky Galaxy hlásí stále více o slovo. Celokarbonovým rámem je vybaven silniční Star (test v Cykloservisu 6/2008) i MTB topmodel Sirius. Stejně jako star využívá zajímavé profilace trubek, ani sirius nemohl zůstat pozadu. Najdeme zde takřka totožný tvar spodní trubky jako v případě staru, tedy s vypouklou středovou partií. Podobně je u bikového karbonového rámu vytvarována i horní trubka, ovšem se zrcadlově obrácenou profilací. Nekonvenčně působí i zpevňující žebra v napojení horní a sedlové trubky na monostay zadní stavby. Vedle sady Deore XT se u siriuse setkáme především s komponenty, které na náš trh dodává firma Cyklo Švec, producent kol Galaxy. To se týká vidlice Fox, sedlovky, představce a řídítek Deda nebo plášťů Kenda Karma.

Osvědčená klasika

U řady sportovních a závodních XC biků najdeme totožně tvarované duralové rámy, které již několikrát prošly naším testem. Ve všech případech je použita výrazná biaxiální profilace spodní trubky, jejíž dolní partie s horizontálním zploštěním svou šířkou navazuje na šíři středového pouzdra. Stejně tak nepřehlédnutelná je odlehčená výztuha pod hlavou či obdélníková profilace zadní části horní trubky. Díky promyšleným konstrukčním prvkům si tyto rámy Galaxy vždy vysloužily výborné hodnocení po stránce torzní tuhosti.

Sirius

Typ Proteus, jehož rám je postaven ze superlehkých duralových trubek Al 7005 Ultralight Triple butted, je nabízen celkem ve čtyřech různých specifikacích. Nejvyšší z nich je po stránce osazení takřka totožná s karbonovým typem Sirius, najdeme zde Shimano Deore XT, vidlici Fox, kola Mavic CrossRide a další vysoce kvalitní díly. Nechybí verze pro vyznavače komponentů Sram, kde je vedle vidlice Fox řazení X.9 a brzdy Avid Juicy 7. Další dvě provedení proteuse se liší pouze odpruženou vidlicí, Fox zde byl nahrazen typem Marzocchi Bomber XC600 TST2.

Dvě možnosti, a sice výběr mezi osazením Shimano Deore LX či Sram X.7, nalezneme také u modelu Orion, jenž rovněž náleží do závodní série kol Galaxy. Orion využívá vidlici Marzocchi MZ Race se zdvihem 80 mm. Na totožném rámu jako Orion je postaven také typ Galaxy Triton, jehož osazení kombinuje Shimano Deore a Deore LX s hydraulickými kotoučovými brzdami Shimano a vidlicí Suntour XCR-LO.

Další modely využívají podobně tvarovaný rám z klasické slitiny 7005. Na rozdíl od vyšších řad zde ale chybí atraktivní odlehčená výztuha ve spoji spodní a hlavové trubky a nahrazuje ji jednodušší provedení v podobě navařeného plátu. U modelu Meteor je zajímavá možnost výběru mezi klasickou verzí se Shimanem Deore/LX a provedením Meteor Sunrace disc. Jak již název napovídá, jeho komponenty řazení a kliky jsou od značky Sunrace, konkrétně se jedná o nejvyšší řadu JUJU.

MTB nabídka značky Galaxy obsahuje ještě dalších devět hardtailů, převážně turisticky zaměřených. Mezi nimi si vyberou svůj odpovídající model s přívlastkem „Lady“ samozřejmě také ženy.

Samostatnou částí nabídky je dirtový model Intruder s maximálně dimenzovaným rámem a také klasické BMX nazvané Early Bird.

Cross High Class

Stejně důležité jako biky jsou v nabídce Galaxy také krosová kola. Nejvýše postaveným typem je zde Orion Cross s velice lehkým duralovým rámem a komponenty Deore XT a LX. Následuje stejné odstupňování jako u MTB série značky, pouze vždy s dodatkem Cross.

Proteus

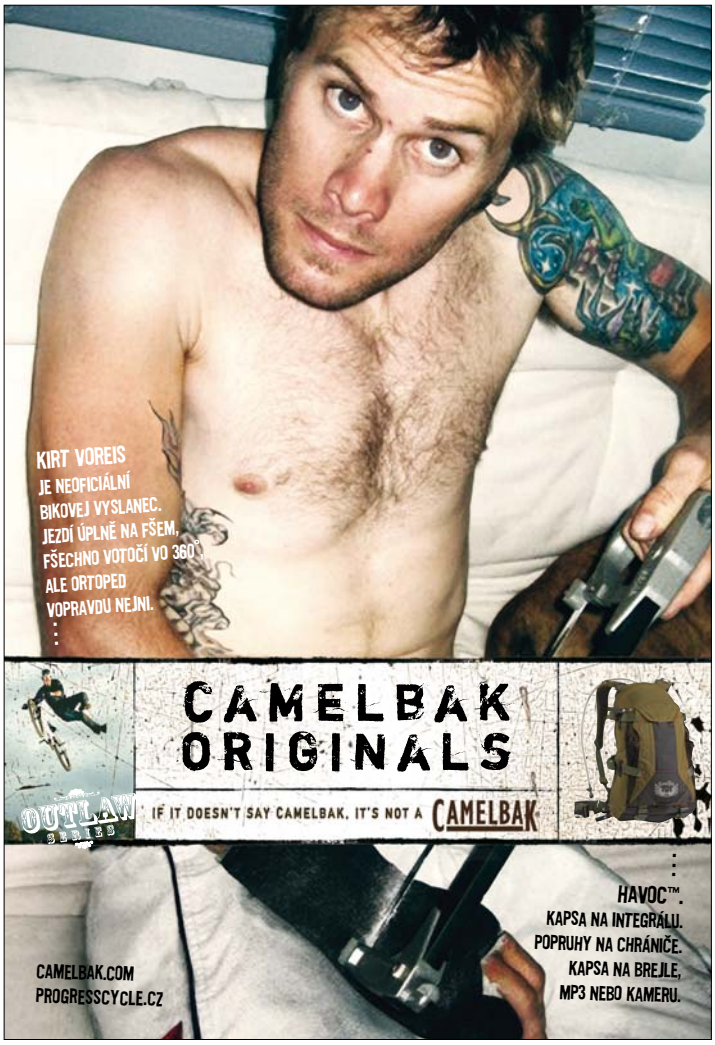
Orion Disc

Intruder

Orion Cross

Vyloženě sportovními koly jsou tedy Triton Cross a Meteor Cross. U typů Jupiter, Venus, Saturn či Orbit jsou nabízeny i varianty „Lady“ s klasickým dámským rámem. V nabídce nechybí ani trekkingová a dětská kola či spíše městský dámský model Juliet Nexus s třírychlostním zadním nábojem.

Neustále se rozšiřuje také doplňkový sortiment značky, v němž jsou nově například cyklocomputery a některé modely výkonných světel či blikaček. Logo Galaxy budeme pravděpodobně vídat na stále větším počtu cyklistických doplňků. **(kad)**



Jednooký špion

Dnešní vývoj elektroniky a její miniaturizace postoupil tak daleko, že je možné si koupit vodotěsnou sportovní kameru ve velikosti odpovídající délce běžného mobilního telefonu, kterou je možné připevnit na jakoukoli část kola, těla či dalšího sportovního vybavení. Přesně takovou kamerku najdeme u firmy Oregon Scientific. Model ATC-2K je přesně tím, po čem volala dnešní adrenalinová doba – jednoduchým přístrojem, jenž zaznamená jezdecké výkony v přírodě.

Technika

Kvalita obrazu odpovídá nárokům internetových stránek, kam asi budou videa nejčastěji putovat. Nejde tedy o žádné high definition rozlišení pro největší plazmové obrazovky, i patnáctipalcový monitor notebooku je větší než rozlišení kamery 640×480 pixelů. Proto bude obraz zaznamenaný v nejvyšší kvalitě velký asi jako okénko na internetových stránkách Stream.cz, Youtube.com a podobně. O co největší rozlišení však v těchto případech nejde, spíš o co nejjednodušší ovládání, minimální údržbu a odolnost proti otřesům či vodě. Proto je tělo kamery pogumované včetně tří tlačítek, krytka překrývající vstup k bateriím a kartě je vodotěsná a na závitu jsou dvě těsnění, která navíc výrobce doporučuje ještě mazat silikonovým tukem.

Záznam se ukládá do vnitřní paměti o velikosti 32 MB, kamerka však disponuje slotem pro kartu typu SD a podporuje kapacitu až do 2 GB. Napájení zajišťují dvě tužkové baterky, ale zde je třeba dát pozor na výběr kvalitních alkalických baterií. Během používání se nám u obyčejných baterek stalo, že kamera přestala nahrávat a baterie prostě vypověděly službu.

Jediný náhled, který máme v terénu, je počítadlo na miniaturním displeji. Tam je vidět pouze čas trvání nahrávání či zbývající do konce kapacity. Pod displejem jsou tři pogumovaná tlačítka, která se musí tisknout silněji, a pro zapnutí či vypnutí kamerky je třeba tlačítko ON/OFF držet dvě sekundy. Začátek a konec nahrávání signalizuje po stisknutí tlačítka spouště pípnutí a o probíhajícím nahrávání informuje ubíhající čas na displeji. Třetí tlačítko – Menu, nabízí možnost měnit rozlišení obrazu na 320×240 nebo 120×120 pixelů, ale to nám přišlo už velmi malé. Dále je možné si vybrat, zda kamera bude zaznamenávat 30 nebo jen 15 snímků za sekundu.

Kamera je schopná zaostřit od 1,5 metru až do nekonečna, takže pokud pojedeme za někým, chce to nebýt nalepen přímo na jeho zadním kole. Expozici čili světlost a tmavost obrazu v závislosti na okolních světelných podmínkách si kamera ladí sama podobně jako zornička lidského oka, tedy bez možnosti zásahu zvenku. Proto pokud točíme proti slunci či velkému zdroji světla, natáčený objekt ztmavne.

Baterie a karta jsou hlavními důvody, proč je kamerka 4 cm silná v průměru a 11 cm dlouhá. Snímací senzor typu VGA totiž měří dobrý centimetr v průměru, takže by se jistě miniaturizace povedla při použití nějaké baterie, jaké se používají třeba právě v mobilech. Ale to by zase vzrostla cena. O vybití baterií informuje ikonka, ale ta je za jízdy hůř viditelná, takže pokud se záznam za jízdy vypne kvůli nedostatku „šťávy“, většinou to jezdec zjistí až dole pod kopcem.

Přenos dat do počítače se provádí přes USB kabel, kamera se pro počítač tváří jako klasická disková jednotka a v průzkumníku se objeví složka DCIM, stejně jako třeba u foťáků Nikon. Víc informací lze najít v podrobném návodu, který je kompletně a přehledně zpracován v češtině.

Točíme kola

Největší devizou je příslušenství, které zahrnuje držák na řídítka, gumový pásek pro připevnění na přilbu a několik pásků se suchým zipem pro připevnění na tělo či další myslitelná i nemyslitelná místa. Dále jsou v dodávce pryžové vymezovací proužky pro různé průměry řídítek, i když na širší oversize středovou partii řídítek adaptér nepasoval, takže jsme kameru museli připevnit vedle brzdové páky. Tam ale při jízdě dochází k velkému neklidu obrazu, protože například na stezce se skoky je kamera v neustálém stranovém pohybu, jak se pohybují řídítka při šlapání (viz video Vlčka na našich stránkách Cykl.cz).

V úvahu připadá i můstek odpružené vidlice, kam jde plastovou objímku na řídítka také dobře upevnit. Bohužel však toto místo není tak vhodné z důvodu, že kluzáky jsou díky pevnému spojení s kolem v kontaktu se zemí, a nejsou tedy odpruženy. Kamera tak dost trpěla otřesy a video nebylo moc „koukatelné“.

Nejvhodnější místo, kam lze kameru připevnit, je gumovým páskem na helmu. Plastový držák kamery bylo třeba hodně vypodložit, aby se nedotýkal přímo skořepiny přilby a také aby bylo upevnění co nejpevnější. Guma sama o sobě totiž pruží natolik, že se kamerka i po velkém přitažení stále měla tendenci pohupovat nahoru a dolů. Výsledky však již byly lepší, neboť jezdec je mnohem lépe odpružen než řídítka či vidlice, a tak byl obraz klidnější. Pouze první natáčení bylo spíš pokus–omyl, neboť jezdec nemá žádnou vizuální kontrolu záběru a musí počkat, až na připojení k počítači či k televizi.

V každém případě však jezdec, jenž stojí o záznam svého bikového umění, si s tolika možnostmi upevnění pohraje sám a najde to nejlepší, které pro jeho ježdění bude nejlépe odpovídat. V případě, že dojde k vyčerpání všech možností, je přece v každém železářství či papírnictví k dostání stará dobrá trhací páska, která kameru přilepí pevně a bez okolků k čemukoli.

Cena této šikovné věcičky, která jistě osloví hlavně mladé jezdce, je 4490 Kč, hmotnost pak zanedbatelných 150 gramů. **(mig)**

VICTORIO Full Carbon

TOP MODEL ROAD BIKES

Kč 56.990,-

www.apache-bike.cz

Rám **Full Carbon**
Vidlice **Carbon / Al**
Převodník **Shimano Ultegra 53×39/175 mm**
Řazení **Shimano Ultegra 2×10 Dual**
Měnič **Shimano Ultegra**
Přesmyk **Shimano Ultegra**
Kazeta **Shimano Ultegra 12-23/10**
Řetěz **Shimano Ultegra**
Brzdy **Shimano Ultegra**

Přední náboj **Mavic Ksyrium Elite Black**
Zadní náboj **Mavic Ksyrium Elite Black**
Ráfky **Mavic Ksyrium Elite Black**
Pneu **Continental GP 4000 23-622**
Řídítka **Ritchey Road Pro 31,8 mm**
Představec **Ritchey Road Pro 31,8 mm**
Sedlovka **Ritchey Pro Al 27,2 mm**
Sedlo **Selle Italia C2 Trans Am**
Velikost **54 cm, 56 cm, 58 cm**

Design © J. Heryneк 2008 / www.heryneк.com

APACHE
Gila Monster

Nejvýše postavený silniční model značky Apache, Gila Monster, využívá celokarbonový rám s charakteristickou, aerodynamicky tvarovanou sedlovou trubkou. Tentýž rám je použit i v případě nižšího typu Victorio. Obě kola se odlišují osazením, zatímco testovaný topmodel nabízí kompletní sadu Dura-Ace, Victorio je oděno do luxusní verze Ultegry s přídomkem SL. Vzhledem k použitému osazení a kvalitním karbonovým rámům jsou ceny obou silničních modelů Apache pro potenciálního zájemce příznivé. Částka 89 990 korun za 7,1 kilogramu vážící model Gila Monster s „durou" a špičkovými koly Mavic Ksyrium SL rozhodně není přemrštěná a totéž platí i v případě levnějšího victoria. To je s koly Ksyrium Elite za 56 990 korun.

Lehké pohodlí

Přestože pohodlí často nepatří k těm úplně nejdůležitějším hodnoceným jízdním vlastnostem, v případě testovaného kola nám to nedá a začneme od tohoto ne nepodstatného kritéria. **Již první metry po nekvalitním asfaltu, případně po dlažbě, totiž jasně ukazují nejsilnější stránku konstrukce silničního karbonového rámu Apache. Jakoby toto kolo bylo přímo stavěno pro silniční maratonce, kteří při několikahodinovém závodě ocení jízdní komfort.** Z hlediska tlumení otřesů se konstruktérům podařilo dostat z rámu opravdu hodně. Konstrukce zadní stavby s nepříliš mohutnými rameny a s výrazně prohnutými sedlovými vzpěrami pohltí nemalou část rázů od povrchu vozovky, které by jinak v plné míře přešly do zad jezdce. Pohodlí zadní části kola je markantní i přesto, že je použita duralová sedlovka a určitá „pružnost" sedlové trubky rámu je částečně omezena její aerodynamickou profilací. Při použití karbonové sedlovky Ritchey WCS by byl jízdní komfort ještě vyšší. Určitou pružnost však nabídne i použitý duralový model WCS, především pro svůj klasický průměr 27,2 mm.

Míra komfortu je u tohoto kola vhodně vyvážená u přední i zadní partie. Přední vidlice, ačkoliv je vybavena duralovým sloupkem, ochotně pohlcuje otřesy. Zásluhu na tom má především její nepředimenzovaná konstrukce s nepříliš mohutnou korunkou a plynule se zužujícími rameny.

Geometrie rámu jako by byla opět orientovaná spíš na silniční maratonce a s tím spojené určité pohodlí. Přední trojúhelník se již opticky jeví spíš kratší a posed to následně potvrzuje. Poloha jezdce je proto závodní s požadavkem na vhodnou aerodynamiku i optimální záběr, ovšem není nepříjemně natažená. **Jestliže někteří jezdci mívají problémy s bolestí trapéz při delší, několik hodin trvající jízdě, Apache Gila Monster či Victorio by pro ně mohly být řešením. Zvolená délka rámu navíc jezdci umožní posun sedla výrazněji vzad, čímž se do záběru více zapojí hýžďové a stehenní svaly, a závodník-maratonec tedy nebude tolik trpět na nechvalně známé křeče v lýtkách.** Další z přínosů zadnější polohy sedla je i větší ochota sedlovky pružit.

Ovladatelnosti kola není co vytknout. Ve vyšších rychlostech hraje prim stabilita a jistota vedení, ovšem při současné ochotě zatáčet. Kratší rozvor a vhodně zvolené úhly dovolí jezdci plynulý a rychlý průjezd ostrých serpentin a k položení do zatáčky rozhodně gila monster nepotřebuje žádné výraznější přemlouvání.

Celková nízká hmotnost 7,1 kilogramu (bez pedálů) se společně s velice lehkými koly Ksyrium SL i kvalitními plášti Continental promítla do dobré akcelerace. Při plynulém zrychlení v sedle má jezdec pocit, že kolo neváží skoro nic. Celková torzní tuhost rámu však patří k průměru a dá o sobě vědět při silovém nástupu ze sedla či v kopcích pod těžšími jezdci. Vzhledem k nadprůměrnému jízdnímu pohodlí však průměrnou tuhost nelze považovat za nedostatek, Apache Gila Monster je závodní kolo stavěné především na pohodlí, které ocení vyznavači dlouhých maratonských tratí.

Dura-Ace a WCS

Komponentové vybavení je na hodně vysoké úrovni, vlastně se dá napsat, že nic lepšího už není. Dura funguje dokonale a ergonomie pák Dual Control je doslova bezchybná.

Rovněž v případě kol Ksyrium SL se nedá udělat chyba. I při velice nízké hmotnosti (645/840 gramů) nabízí solidní tuhost při záběru a optimální aerodynamiku. Přepracování kol pro letošní sezonu přineslo ještě některá další zlepšení. Patrný je především rozdíl ve výšce profilů obou ráfků a asymetrický průřez zadního ráfku, jenž je použit z důvodu rovnoměrnějšího napnutí drátů, a tudíž i vyšší tuhosti při záběru. Červený elox použitý na pláštích nábojů dodává jinak decentně pojatému stylu kola vítané oživení. Třešničkou na dortu je karbonový střed těla předního náboje.

Velice spokojeni jsme byli s plášti Continental GP Attack/Force. Ty mají rozdílný tvar jemného vzorku pro přední (typ Attack) a zadní (Force) kolo. Zároveň je rozdíl i v jejich šířce, vpředu je to 22 a vzadu 24 milimetrů. Směs běhounu nabízí optimální přilnavost, a působí jistě dokonce i za mokra. Ačkoliv se rozdíl jednoho milimetru v šířce oproti běžným třiadvacítkám zdá být zcela zanedbatelný, především díky konstrukci zadního pláště byla jeho „pružnost" nadprůměrná. O něco větší šířka také snižuje riziko cvaknutí duše při „vymetení" výmolu či při najetí na kamínek s ostrými hranami.

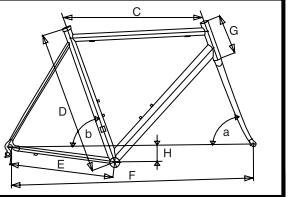
Logo Ritchey WCS nalezneme na již zmiňované sedlovce, dále na představci 4Axis a na karbonových řídítcích. Ta jsou opět dokladem záměru konstruktérů kola na pohodlí, neboť mají nadstandardní šířku oblouku 450 milimetrů. Proto nabídnou jisté vedení kola a také mají zásluhu na zvýšení komfortu přední partie. Kladem je i lepší dýchání jezdce například v kopcích, což má rovněž na svědomí širší úchop.

Málokdy se podaří ideálně sladit kolo pro jeden účel, v případě modelu Apache Gila Monster se to však povedlo. Výsledkem tohoto sladění je závodní stroj na silniční maratony, což potvrzuje i zvolené sedlo. Selle Italia C2 Trans Am je správnou volbou. Jeho tvar s podélným otvorem uprostřed a s výraznou výškou polstrování je doplněn o ochotu skeletu sedla výrazně propružit, takže i zde je zaměření na komfort zcela zřejmé. ■

+	−
jízdní komfort, nízká hmotnost, vyvážené osazení, pláště Continental, pohodlné sedlo, cena	duralová sedlovka

Technická specifikace:

Rám: Full Carbon
Vidlice: Carbon/Al
Kliky: Shimano Dura-Ace 39/53
Přehazovačka: Shimano Dura-Ace
Přesmykač: Shimano Dura-Ace
Řazení: Shimano Dura-Ace Dual Control
Brzdy: Shimano Dura-Ace
Kola: Mavic Ksyrium SL
Pláště: Continental GP Attack 22/Force 24
Kazeta: Shimano Dura-Ace 12-23 (10)
Řídítka: Ritchey WCS Carbon 31,8 mm
Představec: Ritchey WCS 4Axis
Sedlovka: Ritchey WCS Al 27,2 mm
Sedlo: Selle Italia C2 Trans Am
Hmotnost: 7,1kg (vel. 56, bez pedálů)
Cena: 89 990 Kč



	Velikost	56
a	Úhel hlavy	73°
b	Úhel sedlové trubky	73,5°
C	Horní trubka efektivně	565 mm
D	Délka sedlové trubky	563 mm
E	Délka zadní stavby	405 mm
F	Rozvor	992 mm
G	Hlavová trubka	175 mm

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

www.cyklodema.cz www.EXTEND.sk
EXTEND

XTL*759
kompaktný 12-funkčný multikľúč, inbus.: 2-6mm
krížový a plochý skrutkovač, torx T25, centrovací kľúč, nitovač retaze, dodávaný s ochranným textilným púzdrom,
hmotnosť: 145g
MOC 369,- Kč

XSD*434
ľahké športové a zároveň komfortné sedlo pre ženy, anatomicky tvarované, Zero Plus design – otvor v strede
rozmery: 260x170mm
materiál: soft Lycra
MOC 279,- Kč

XSD*433
komfortné cestovné sedlo s elastomermi, Zero Plus design - otvor v strede, zadná časť z 3M reflexného materiálu,
rozmery: 245x180mm
materiál: soft Lycra
MOC 319,- Kč

XSD*753
Race sedlo vhodné pre MTB i Road kategóriu špeciálne kontúrované s ergonomickým tvarom
rozmery: 272x132mm
materiál: synthetic Leather
MOC 459,- Kč

XGR*760
ergonomické gripy určené pre MTB bicykle, Lock-on systém pre lepšiu fixáciu na kormidlo,
materiál: kratón/soft gel
rozmer: 135mm
MOC 169,- Kč

XGR*757
ergonomické a komfortné gripy vhodné pre cestovné bicykle, jedinečný systém Airflow s odvetrávacími vzduchovými kanálikmi Lock-on systém pre lepšiu fixáciu na kormidlo,
rozmer: 132mm
MOC 139,- Kč

XGR*756
univerzálne gripy určené hlavne pre MTB, s jedinečným systémom Airflow - vzduchové kanáliky pre lepšie odvetrávanie prstov a dlaní, výborne tlmí otrasy a vibrácie,
rozmer: 132mm
MOC 79,- Kč

XPP*412
ekonomická 1-piestna kompaktná plastová hustilka, reverzný ventil pre hustenie duší s auto a presta ventilom, fixácia ventilovej hlavy pomocou zaisťovacej páčky
MOC 79,- Kč

NOVINKY 2008

XMG*758
sada plastových blatníkov pre 24-26" bicykle, zadný blatník s nastaviteľnou dĺžkou a bezpečnostnou reflexnou nálepkou
MOC 149,- Kč

Uvedené MOC sú informatívne doporučené.

Výhradný distribútor pre SR
DEMA Senica, a.s.
Dlhá 248, 905 01 Senica, SR
tel.: +421 34 6945 111
sport@dema.sk
www.dema-bicycles.com

Distribútor v ČR
BS MARKET, s.r.o. Brno
tel.: +420 54 523 22 24
bsmarket@volny.cz
Velosport VALENTA Pelhřimov
tel.: +420 56 5323 026
valenta@velosport.cz
Cyklosport KERN Praha
tel.: +420 60 2252 994
cyklojk@login.cz
Muroň Lubomír Lanškroun
tel.: +420 46 5322 223
muron@ow.cz

AXON®

CYKLISTICKÉ OBLEČENÍ BIEMME

Dres PRORACE AKTIVITUDE
kod: B1053.04.M1024
dop. MOC: 1890,-

Kraťasy lacl PRORACE AKTIVITUDE lacl
kod: B2050.ON.M0108
dop. MOC: 2490,-

Bunda PRORACE AKTIVITUDE
kod: B3013.00.M267
dop. MOC: 2490,-

Dres MASTER
kod: B1036.04.M1015
dop. MOC: 1290,-

Kraťasy MASTER lacl
kod: B204.43N.M0358
dop. MOC: 1290,-

Dres SIXTY
kod: B1036.03.M1016
dop. MOC: 1290,-

Kraťasy SIXTY lacl
kod: B223.00.M0108
dop. MOC: 1990,-

Dres SILVER
kod: B1100.04.M1022
dop. MOC: 1390,-

Kraťasy SILVER lacl
kod: B259.00.M0999
dop. MOC: 2190,-

www.axonsport.cz

e-mail: axonsport@axonsport.cz

Biemme

Dres HANG
kod: B1031.00.M1042
dop. MOC: 1490,-

Bermudy HANG
kod: B290.00.M2650
dop. MOC: 1390,-

Dres FUSION
kod: B1036.05.M3325
dop. MOC: 1290,-

Kraťasy FUSION lacl
kod: B2239.OB.M0358
dop. MOC: 1390,-

LÉTO 2008

Dres LASER
kod: B1052.04.M1014
dop. MOC: 1690,-

Kraťasy LASER lacl
kod: B2051.ON.M035
dop. MOC: 2190,-

Cestujeme do minulosti

V době, kdy píši tento článek, je počasí pro cyklistiku zatím dost nevlídné. Zima rozhodně nedopřává těm méně otrlým delší vyjížďky a každý z nás již netrpělivě očekává teplo slunečních paprsků. Bahno i lesích je také nemístné. Pojďme tedy společně trochu odlehčit téma a začtěme se do starších materiálů o turistice i cyklistice.

Doba byla jiná. O nynějších moderních materiálech na cestování se tehdejším bardům stezek mohlo jen zdát. To samé o moderním náhledu na pohyb krajinou. O sporttesterech ani nemluvě.

Začněme pěší turistikou. Hlavně neříkejte, že i vy, zatvrzelí cyklisté, občas někam pěšky nevyrazíte.

K dispozici máme Průvodce Šumavou. Není sice datován, ale předpokládáme, že se jedná o letopočet okolo roku 1883, což napovídá jeden odstavec. Tento průvodce ve svém úvodu dává praktické návody na vybavení. Nechme ale již hovořit stránky zmíněného zažloutlého průvodce:

„Jako jest přední povinností každého z nás poznati sama sebe, tak jest povinností každého vlastence poznati svoji vlasť. A toho dosíci lze jedině cestováním, jímž nabýváme nejen přímého názoru krajiny, lidu a jeho práce, nýbrž docházíme také bezprostředního poučení o všech poměrech celé země... jen touto cestou nabýváme dokonalé přípravy k tomu, abychom zdárně a zdatně sloužiti mohli vlasti a národu.

Zejména pro naši studující mládež není lepší průpravy, aby nabyla širšího rozhledu o poměrech životních, aby praktickou zkušeností doplnila teoretické učení školní, aby tělo i ducha otužila pro budoucí boje života – nežli pilné cestování feriální.

Podle prostředků peněžních a volného času si každý cestovatel učiní svůj podrobný rozvrh, k čemuž mu právě toto pojednání má býti vhodnou pomůckou. I radíme, aby si každý učinil rozvrh na dny a půldny, aby stanovil místa pro nocleh a obědy – aby pak hleděl dodržeti svůj rozvrh co nejdochvilněji. Neukládej si nikdo úkol příliš veliký pro jednotlivé dny, aby nemusels cestou pospíchati; raději nechť zbude některá chvilka volná pro případ, že by se někde naskytnula vhodná příležitost k pěkné vyhlídce, k požitku uměleckému nebo k prohlídce závodu průmyslového. Tím teprve cesty náležitě užíjeme.

Cestovateli není dobře být samotnému, proto cestujeme s přítelem. Ale ve společnosti veliké také nevydávejme se na cestu, bývá nesnáz při noclehování! Rozvrh cestovní sestavme společně s přítelem, aby v tom byl úplný jeho souhlas, jinak bude příčina k nesvárům a ke konečnému rozchodu.

Výzbroj cestovní

Budiž co nejprostší, neboť jen tehdy je cestovatel nezávislým, nemusí-li ani mnoho nositi s sebou, ani starati se o zavazadla větší. Prádlo budiž vlněné (Jágrovo), do zásoby stačí noční košile. Oblek vlněný, ne příliš lehký, klobouk měkký, pístěný, boty šněrovací, dosti veliké, pevné, ale již pohodlně vyšlapané, s podešví co nejtlustší, pro odpočinek trepky (slaměné nebo jutové). Do ruky deštník o silné holi a pohodlné rukověti.

Zavazadlo jediné

Nejlépe vlněný šátek (plaid) nebo plášť (havelok), jejž stočíme a do řemenů sepneme. V této štůčce pak umístíme všechny drobnosti, bez nichž není radno, aby se kdo na cestu vydal. Jsou to ručník a mýdlo, hřeben, kartáček, jehly, niti, knoflíky, spony a špendlíky. Dobře vzíti vaselin na boty (v plechové krabici), opiové kapky (proti průjmu), neb alespoň Doverské prášky, šumivé pokroutky limonádové, šokoládu, rum nebo koňak pro okamžité osvěžení. Dobré kukátko, kompas.

Strava

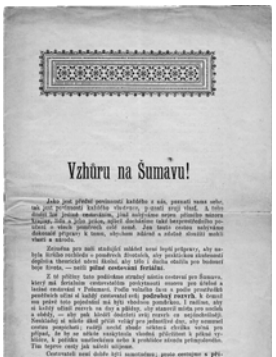
Stravy dbejme vydatné, ale přílišného požitku lihovin (piva) se vystříhejme. Pití vody mezi chůzí neškodí, ale jen s mírou. Nechceme-li se mezi dnem zdržovati v hostincích čekáním na oběd, opatřme se potřebnými potravinami pro celý den hned ráno na noclehu. Požívejme pak svých zásob, kdy a kde se nám to nejlépe hodí v přírodě, užívajíce stínu a krásné vyhlídky.

Lůžko

Nebudiž příliš teplé. Peřiny ani přikrývka se nedoporučují. Tím méně podložka.

Pochod

Budiž mírný, nikoliv rychlý. Zvláště v prvé dny a z rána vykračujme volně. Stejnokroku nedbejme, dostihů se vystříhejme nadobro, ač chceme-li si zachovati způsobilost k trvalému pochodu. Zbytečně se nezastavujme. Krok budiž co nejvíce stejnoměrný, téměř mechanický, abychom na něj ani pozornost obraceti nemuseli. Nohy často koupejme ve studené vodě: došedče na místo nahraďme boty trepkami, aby nohy ovětraly a vychladnuly. Večer po vykoupání nohy omejme kořalkou, aby kůže ztvrdnula a stala se necitelnou. Puchýře propíchněme jehlou a provlečme hedvábnou nitkou, také ku koupání kořalkou pomůže, tak že na zítřejší zase budeme pochodu schopni. Odpočívati nejlépe ležmo, aby nohy byly výše než tělo. Sezeti na obyčejných seslích nohám neposlouží.“



Vzhůru na Šumavu!

Tolik tedy dobový návod pro úspěšné cestování. Pravda, pro dnešní dobu mnohdy komické, ale tehdy se vše myslelo vážně.

A co cyklistka?

Protože jsme především cyklisté, podívejme se zase do jiné publikace z roku 1952. Napsal ji Jaroslav Cihlář pod názvem *Závodní cyklistika*. Kniha byla v upravených verzích, podle pokročilé doby, vydána ještě několikrát a lze ji u nás považovat za základní literaturu o závodní cyklistice. Když v ní jeden listuje a pročítá, je až neuvěřitelné, jak málo se v pojetí cyklistiky změnilo.

Profesor Jaroslav Cihlář je náš nejvýznamnější cyklistický pedagog. Působil jako vysokoškolský učitel na FTVS, ale i jako trenér reprezentačního družstva. Byl však především vynikající závodník. Majitel mnoha titulů mistra republiky. Stal se dokonce akademickým mistrem světa. Své zkušenosti čerpal v kolébce cyklistiky, ve Francii, odkud dovezl stovky kilogramů materiálů, které považujeme za základní kámen novodobé závodní cyklistiky u nás.

Kniha závodní cyklistika obšírně popisuje všechny oblasti, kterými se závodní cyklistika zaobírá. Trénink i vybavení. Především vybavení nás zaujalo. Bylo samozřejmě dobové. Opět bez moderních materiálů a dalších dnešních vymožeností.

Doba cyklistiky kamenná

V poúnorových letech roku 1948 bylo takřka nemyslitelné, aby podobná publikace doslova neoplývala statí, kde se zdůrazňovala tehdejší tělovýchova pracujícího lidu a zneužívání sportu vládnoucí třídou v kapitalistických zemích. Nebo třeba i pojednání o tom, jak jsou závodníci na západě demoralizováni profesionálním sportem. Jaký kontrast k dnešní době. Bez podobných vět kniha rozhodně nemohla vyjít. Autor se musel přemoci a podobné bláboly do knihy vložit, i když mu byly proti srsti. Pokud chtěl, aby se kniha objevila na pultech knihkupectví. Podobné úvody knih byly povinností a potřebou pro tehdejší podivuhodnou vládnoucí garniturou. Ani Cihlářova kniha nebyla výjimkou. Sám byl ale tehdejším politickým vedením perzekuován a bylo mu znemožněno startovat na významných závodech. Zřejmě za jeho pobyt ve Francii mu bylo zakázáno startovat na olympijských hrách v Helsinkách. V době, kdy byl na vrcholu své výkonnosti.

Pokud budete mít možnost si knihu v nějaké knihovně vypůjčit, rozhodně neváhejte. Odmyslete si dobové poučky vyplývající z absence moderních materiálů a nechte se rozhodně poučit, co to závodní cyklistika znamená a jak se provádí. V knize je většina pravdy i po více jak padesáti letech. Poznatky v knize vychází ze skutečných zkušeností člověka, který o cyklistice přemýšlí celý svůj život. Člověka, který zná všechny záludnosti cyklistického sportu. Není to žádná rychlokvaška kohosi, kdo opisuje stará pravidla a usměrňuje je podle novodobých poznatků a nechává si dopisovat kapitoly, kterým nerozumí, od jiných, aby následně slavnostně vydal „vlastní“ knihu. Dalo by se říci, že to je u nás asi jediná cyklistická kniha od srdce s opravdovou a upřímnou vidinou vychovat závodní cyklisty. Od člověka, který skutečně celý svůj život zasvětil cyklistice v takové míře, jako málokdo, a rád předával své bohaté zkušenosti.

JAROSLAV CIHLÁŘ

ZÁVODNÍ CYKLISTIKA

SOKOLSKÉ NAKLADATELSTVÍ

Se snahou pobavit čtenáře Cykloservisu tehdejšími poučkami o cyklistické technice bylo opravdu těžké vybírat. Zjistili jsme, jak mnoho platí i pro dnešní dobu. Kola byla jednoduchá a mnohdy stačily opravdu jen kleště, pár klíčů, nějaký ten stahovák a kladivo na jejich opravu.

Ale nechme již ve zkrácených větách hovořit autora. Všimněte si, jak se v některých poučkách změnila doba.

O oblečení

„Při velkém chladu a mrazech si vycpeme špičky treter novinovým papírem…

Punčochy jsou pod kolena – vlněné!

Spodky se oblékají pod pumpky.

Pod jeden nebo více svetrů, podle teploty, oblékám nátělník a pod něj flanelovou nebo plátěnou košili.

Vycpávky ramen, vlající kabáty, těsná saka nebo blůzy se vůbec na kolo nehodí. Stejně tak huňaté šály, beranice a kožichy cyklista nepoužívá.

Doplňkem zimní výstroje je plátěný sáček, který vozíme na zádech. V něm vozíme na meningu peněženku, klíče, potřeby pro opravu kola, rezervní pneumatiku a jídlo. Nepoužíváme k nošení těchto věcí svých kapes, protože při jízdě by nám to působilo potíže stahováním břicha.“

O technice

„Touha některých začátečníků je mít lehké kolo z duralu. Přes dlouholeté pokusy se dodnes celoduralové kolo neosvědčilo a nedovede nahradit ocel.

Ráfky ze dřeva jsou pružnější, a tím pro závody na dlažbě a v terénu rychlejší.

Velkou chybu udělá závodník, který používá duralovou sedlovku. Tato krátká trubka přivodila už mnoho smrtelných úrazů.

Láhve na pití silničář vozí v drátěném košíku na řídítkách.

Zajištění hliníkových lahví proti třesení a vypadnutí z košíku obstarají pruhy automobilové duše, upevněné svými konci na představci. Zátku láhve přivážeme provázkem asi 7 cm dlouhým.

Reservní galusku vozí silničář na závodech ovinutou kolem ramen. Má tvar osmičky s uzlem uprostřed.“

Při pročítání knihy nám došlo, že je doslova hrůzné, jak je kniha pravdivá a platná i pro dnešní dobu. Je doslova fascinující, jakým už tehdy byl Jaroslav Cihlář cyklistickým odborníkem. Bylo opravdu obtížné hledat pasáže, které by mohly dnešního cyklistu alespoň trochu pobavit v kontextu tehdejší a dnešní doby. A to se týká nejen techniky a oblečení na kolo. I při začtení se do kapitol o tréninku se dá mluvit o tom, že dnešní doba nepřinesla nic podstatného. Snad jen s výjimkou najíždění jarních kilometrů v teple, neboť tehdy takové možnosti nebyly a vše se nahrazovalo všeobecnou přípravou. O sporttesterech, které dnes koupíte pomalu v každém hypermarketu, se tehdejším sportovcům mohlo jen zdát. Vše se řešilo pocitem. O to více se muselo o tréninku přemýšlet a hledat správnou cestu k úspěchu. Ta nebyla lehká a o to více je potřeba se sklonit nad výkony starých bardů.

Kniha je vynikajícím počtením i po padesáti letech.

(kany)

Pohled do historie

Bikoví pamětníci jistě nezapomenou na sady Campagnolo určené pro MTB. Ať už díky elegantnímu, vyloženě silničnímu designu, solidní životnosti či diskutabilní ovladatelnosti, bikové komponenty z italské Vicenzy nepochybně patří k vývoji horského kola. Konec osmdesátých a začátek devadesátých let minulého století však přál především horským komponentům Shimano a Suntour, případně i Sachs. Pravověrní „kampisté“ byli silničáři a biker, jenž si mohl vyzkoušet osazení od různých výrobců, často Campagnolo pro jeho příliš těžký chod řazení zatratil. Přitom Campagnolo nabízelo jako jedno z prvních i řazení otočnou rukojetí a také jednoduchou páčku, později tak oblíbenou díky řazení SIS sad Shimano Deore XT a Deore DX (do roku 1993 sada mezi LX a XT). Campagnolo ale bylo v té době až příliš konzervativní a jeho konkurenti dokázali bikerovi nabídnout nejen techničtěji pojatý vzhled dílů, ale především nesrovnatelně jemnější ovládání. Vždyť i silniční sady Campagnolo z první poloviny devadesátých let byly typické svým velice tvrdým krokem řazení. Neúspěch Italů na poli MTB tak vedl v roce 1994 k ukončení výroby bikových sad.

Ovšem spekulace o znovunavrácení Campagnola do světa horských kol následovaly nedlouho poté. Italové samozřejmě nerezignovali, určitě se snažili vyvinout konkurenceschopné bikové komponenty. Návrat ve velkém stylu se však nekonal, přestože si o něm často cvrlikali i vrabci na střeše naší redakce. O čemž svědčí i článek „Italský unikát“, jenž pochází z Cykloservisu číslo 10 z roku 1996. Přestože tehdy Campagnolo uvolnilo nějaké informace o připravovaných novinkách, k jejich uvedení na trh nakonec nedošlo.

Od té doby se však mnohé změnilo. Campagnolo především pochopilo, že s tak tradičním a silnicí zavánějícím názvem už do světa horských kol nemůže po těch letech proniknout. Nejspíš i z tohoto důvodu vznikla značka Fulcrum, kterou Campagnolo vlastní. Neuběhlo ani tolik času a už jsou na světě MTB kola Fulcrum, které bikeři přijali velice vřele. V plánu jsou i karbonové bikové kliky. Takže návrat Campagnola do světa MTB už asi očekávat nemůžeme a bylo by to i naivní. Campagnolo si totiž pro svůj pravděpodobný velký návrat vybralo jméno Fulcrum. Ačkoliv zatím nebyly uvolněny žádné informace o dalších horských komponentech Fulcrum, dá se jejich příchod předpokládat. Zvlášť když se zdá, že se bikeři naučili slovo „Fulcrum“ docela dobře vyslovovat…

(kad)

ITALSKÝ UNIKÁT?

CAMPAGNOLO SE PŘIPRAVUJE NA VELKÝ NÁVRAT

Rouškou tajemství je zahalena italská cyklistická legenda ve světě komponentů - Campagnolo. Poté, co na konci roku 1994 kdysi komponentový gigant zastavil výrobu svých horských sad, začali výrobci a obchodníci spekulovat o okolnostech italského návratu. O znovuvstoupení Campagnola do byznysu horských komponentů už není ani nejmenších pochyb, největší spekulace se však točí okolo cenového umístění nových italských komponentů. Všechno zatím ukazuje na počátek příštího roku a podle neoficiálních zpráv z italského tábora to vypadá na rivala univerzální sady Shimano LX.

Původně se sice mělo jednat o sadu konkurující nižší japonské sadě STX, poslední komentáře Riche Storina z Campagnola však tyto úvahy rázně vyvrátily. Poslední zbývající nejasnou tak zůstává jen typ řazení. Storino se sice k téhle otázce nijak konkrétně nevyjádřil, nicméně stačil mezi řečí dodat, že jeho firma vyzkoušela všechny v současnosti existující designy a výsledkem by mohl být unikát Campagnolo.

PAVLAČ

Tereza Huříková má za sebou první krok k nominaci na Olympijské hry v Pekingu, v závodě světového poháru v belgickém Houffalize skončila celkově na devátém místě, zatímco Kateřina Nash dojela na pětadvacáté pozici. Dalšími nominačními závody budou podniky světového poháru v německém Offenburgu a španělském Madridu, kde se klidně může karta obrátit. Oproti tomu má již nominaci pro Peking jistou další z českých cyklistek, a sice Lada Kozlíková. Ta si účast vybojovala na mistrovství světa dráhařů v Manchesteru. Lada ve stíhacím závodě na tři kilometry zajela nový český rekord a celkově vybojovala dvanácté místo.

Bikové akce je samozřejmě dobré plánovat raději s větším předstihem, aby vám pak nebyly díky oznámení na poslední chvíli doma zatrženy. Takže zde máme tip dokonce až na červenec. Od 8. do 10. 8. v Novém Městě na Moravě proběhne již pátý ročník „Bike srazu na Vysočině“, jehož pořadatelem je Turbošnek team. Vedle společně stráveného bikového večera s tombolou, „hudební bikepárty“ a řadou doprovodných akcí jsou také připraveny dvě MTB trasy o délkách 50 a 75 kilometrů. Ty všechny účastníky provedou srdcem Vysočiny. Více se dozvíte na http://bikesraz.turbosnekteam.com. A pozor, startovné činí pouhých 50 korun.

Těstoviny patří mezi cyklistovu základní stravu. Přijet domů unaveni z vyjížďky a vařit si špagety k večeři není asi zrovna ta nejpříjemnější zábava, ovšem nalezli jsme dokonalou motivaci. Těstoviny Foska Pasta di Bici mají pro každého cyklistu doslova

magnetický tvar, protože jsou stylizovány do podoby jízdního kola. Vařit tyto pochoutky se špenátovou či rajčatovou složkou pro dosažení barevného odstínu musí být radost. Půl kilogramu těstovin stojí v přepočtu zhruba sto korun, což není nejméně, ovšem výsledný efekt na talíři při společné večeři s přáteli z vyjížďky bude naprosto bombastický. A pak že láska ke kolu neprochází žaludkem.

Pozor na klíšťata kolem Baltu! Účastníci letošního ročníku bikového závodu Bike the Baltic, který vede podél pobřeží Baltského moře z Varšavy přes Talin a Vilnius do Petrohradu, jsou varováni před nebezpečnými klíšťaty. Během měsíce na trati se mohou obzvlášť na území Litvy setkat s hojným výskytem klíšťat, která jsou tam významnými přenašeči infekčních chorob. Zda si kvůli tomuto varování uveřejněném v anglickém časopise Mountainbiking UK někdo start rozmyslí, nebo jestli si účastníci nakoupí více repelentu, je záhadou. V každém případě pozor na klíšťata i v našich končinách.

Výrobci hydraulických brzd se stále předhánějí, kdo vyrobí výkonnější a lehčí brzdu. Na americkém veletrhu Sea Otter, jak uvedl internetový server nsmb.com, jít byly

představeny novinky pro rok 2009. Domácí značka Avid zde odhalila nový model brzdy Elixir, jenž by měl stát výkonem mezi Juicy a Code. Nejen k těmto brzdám se jistě dostaneme na veletrhu na Gardě, takže se těšte v příštím čísle na spousty fotek a dojmů z chystaných novinek pro příští sezónu.

O tom, že se vrací do závodního kolotoče, se rozhodl všechny škarohlídy přesvědčit Miguel Martinez, když se o stejném víkendu, jako se jel světák v Houffalize, rozhodl zazávodit si právě na kalifornském Sea Otter Classic. S přehledem závod v cross-country, kde však chyběly největší hvězdy, vyhrál. O další comeback se postaral Kyle Strait, vítěz Rampage 2004, jenž v novém závodu Dual Stunt (kombinuje dual s umělými dřevěnými překážkami) porazil všechny, tentokrát již však srovnatelně nadané, soupeře.

CHCI KOLO 5

Náš seriál o výběru, nákupu a servisu kola je u konce. Záručním servisem, garančními prohlídkami a případnou reklamací jsme vyčerpali všechny záludnosti týkající se této problematiky. Tato závěrečná část nás zavede sice téměř na začátek, ale půjde o pohled z trochu jiné stránky. Nezmínili jsme se totiž o výhodách či riziku koupě staršího, tedy už ojetého kola.

Hlavně dobrý původ

Nabídka starších kol je dnes opravdu pestrá, každý den se internetové bazary plní stroji, které zdaleka nejsou morálně ani technicky natolik zastaralé, aby se někdo styděl na nich jezdit. Právě naopak, často lze pořídit slušný stroj použitý třeba jednu sezonu za poloviční či nižší cenu.

U kol cena s použitím klesá snad ještě rychleji než u automobilů. Ovšem s kvalitou je to takřka srovnatelné. Nezáleží ani tolik na stáří kola, ale na tom, kolik má najeto, a hlavně – jakým stylem. Ideální je tedy koupit kolo od někoho známého, o němž víme, jak jezdí, za jakých podmínek a u koho máme záruku původu kola. Ono totiž koupit kradené kolo není vůbec složité, a nejen po lese, ale i po závodních tratích se dnes může pohybovat spousta kol, jejichž původ je v zahraničních bikeparcích a nad jejichž ztrátou už dávno zaplakal nejeden závodník na zahraničním či domácím podniku. Specializované party totiž objíždějí maratony a podniky světového poháru a vrací se odtamtud s dodávkami plnými exkluzivních kol, která jsou pak za dobrý peníz k dostání na našem trhu, kde je bohužel stálá poptávka.

Koupi ojetého kola by měla provázet snaha o získání dokladu o původu kola, tedy paragonu či záručního listu s výrobním číslem rámu. Jestliže koupíme kradené kolo a jeho původní majitel nás na něm potká, přijdeme o něj bez náhrady, a ještě nám hrozí obvinění z podílu na krádeži. Tvrzení, že jsme kolo koupili, budeme muset prokázat, ale o kolo a peníze i tak přijdeme bez náhrady. Opatrnost je tedy na místě.

Něco jiného je koupě ojetého kola v kamenném obchodě, ať už v bazaru či zastavárně nebo přímo v bikeshopu. Někde totiž berou starší kola protiúčtem a sami je prodají. Ve všech případech budeme mít v ruce doklad o koupi, takže při problémech s nejistým původem budou starosti s policií směrovány na majitele obchodu a my bychom od něj měli dostat své peníze zpět. V zastavárnách je však původ v drtivé většině hodně nejistý, takže tam raději ne. Těžko bychom se po půl roce, kdy jsme do kola vrazili dost peněz za údržbu a nové díly, dohadovali s původním majitelem o náhradu prostředků za servis jeho ukradeného kola. Takto nevýhodný pronájem se prostě nevyplatí, takže opět: záručák, doklad původu a spíše bikeshop.

Stav karoserie

Jako je u auta samozřejmostí testovací jízda před zakoupením, u kola by to mělo platit dvojnásob. Nechat si kolo poslat na dobírku, aniž bychom jej předtím prozkoumali, je velké riziko. Z fotek sice poznáme, jak moc je odřený rám či rezavý řetěz, ale důležité detaily nepoznáme.

V první řadě bychom měli zkontrolovat rám, zda není někde prasklý a jak moc má odřený lak. Lak v odřeném stavu svědčí o častém ježdění v blátě, naopak „lešťěnka" je dokladem toho, že majitel kolo hýčkal a jezdil spíše jen za hezkého počasí. U celoodpružených kol to jsou na rámu hlavně čepy s ložisky nebo kluznými pouzdry. Tam vyzkoušíme vůli a hladký chod. Vyplatí se i nechat vyndat tlumič a zkusit chod zadní stavby bez něj, zda nedrhne a chodí bez problémů. Pod zatížením váhy jezdce se totiž pohne takřka každá zadní stavba. Zkusit bychom mohli také šlápnout na pedál ze strany a vychýlit celý střed do boku, pokud se ozve lupání, je to známka buďto suchého závitu ve středové spojce, nebo i nějaké praskliny. Takže zkoumat a zkoumat.

Vytažením sedlovky zjistíme, jak vysoko ji majitel vozil vysunutou, zda to nebylo nad míru, aby nám pak rám neprasklo u sedlové objímky, kde je výrazně namáhán. Suchá sedlová trubka plná nečistot je známkou zanedbaného servisu, naopak podezřele čistá a promazaná může být kamufláží. Otočíme kolo vzhůru nohama, a pokud ze sedlové trubky vyteče voda, je jasné, že se servisem to nebylo vůbec horké, takže radši hned ruce pryč.

Tlumiče a podvozek

Auto jeté ve městě má hodně opotřebované tlumiče a podvozek. U kola ježděného hodně v terénu platí totéž. Vidlice by měla být bez známek mechanického poškození, to znamená, že zkusíme souměrnost obou nohou, nejlépe nasunutím jiného předního kola, u něhož máme jistotu, že je vycentrováno na střed. Stejně účinné může být i otočení kola původního. Kontrolujeme korunku, spojovací můstek a patky. Pokud jsou na vidlici šrouby, nesmí mít vymačkané hlavy a závity musí být v pořádku. Vnitřní nohy by neměly nést známky výraznějšího otěru a nesmí být poškrábané. Vrypy v kluzných plochách způsobí poškození stíracích kroužků a únik oleje, případně poničení kluzných pouzder. Na to navazuje vznik vůle, takže zkusíme, jaký má vidlice provozní vakl. Otestujeme také funkci lockoutu a dalších regulací, které musí fungovat bezchybně. Tvrzení majitele o výměně oleje a servisu můžeme, ale nemusíme věřit. V každém případě se vyplatí vidlici svěřit po koupi servisu, aby vyměnili olej a zkontrolovali ji, dovnitř totiž nevidíme.

Pro tlumič platí totéž, navíc je důležitý stav duralových vložek spojujících oka tlumiče s rámem a kyvkou. Omačkané vložky a teflonová futra v okách tlumiče znamenají vznik vůle a nepříliš hladký chod. Navíc oprava těchto pouzder není příliš levná záležitost. U tlumiče musí jít regulovat odskok, pokud tlumič „kope", ruce pryč. Generálka tlumiče totiž může stát i dva tisíce a u některých starších typů už nelze sehnat těsnicí kroužky a další díly. Díly do tlumičů i vidlic jsou hodně drahé, takže opatrně.

Jak majitel jezdil, poznáme i podle stavu ráfků, které by neměly být naklepnuté

Kolo se starším typem kotoučové brzdy může při výměně vidlice vzhledem ke stále se rozšiřujícímu použití postmount úchytů znamenat i potřebu nové brzdy.

a nesmí příliš házet. U ráfkových brzd nesmí být brzdná plocha ráfku nadměrně prohnutá a probrždděná, jinak by nás čekaly nové ráfky. Projdeme i celý výplet, zda není některý drát extrémně přetažený a jiný volný. Docentrovat totiž lze cokoliv, ovšem po několika kilometrech bychom tuto blamáž pocítili rozvlněním ráfku. Stav nábojů zjistíme jen vyndáním kol z rámu a vidlice s následným otočením osou rukou. Pokud osička drhne nebo má vůli, může to znamenat poškození nábojů a kónusů, což je další investice navíc. Totéž platí pro kliky, osa se musí točit lehce, bez zadrhávání a vůle.

Stav tachometru

Opotřebení pohonu zjistíme hlavně změřením řetězu. Stačí posuvné měřítko a hodnota 132 mm. Řetěz s hodnotou 133 mm už je na vyhození a bude nás čekat možná i nová kazeta a prostřední převodník. Můžeme i zkusit nasadit nový řetěz namísto původního a ihned zjistíme, jak na tom kolo je. Ojeté převodníky řetěz nalepují na sebe a namotávají, na ojeté kazetě nový řetěz střílí. Záleží ovšem na majiteli kola, zda k tomu dá souhlas, nebo rovnou přizpůsobí cenu.

Dalším úskalím je řazení, jehož chod ovlivňuje hlavně kvalita a čistota bowdenů. Stačí přehodit vzadu řetěz na největší pastorek a páčky uvolnit do pozice na nejmenším pastorku. Takto uvolněný bowden pak vzadu u přehazovačky vytáhneme z opěrek a obnažíme lanko. Suché či rezavé lanko je známkou špatného stavu bowdenů. Projdeme i vůli v přehazovače či přesmykači. Ohnutá patka přehazovačky může znamenat problémy.

U brzd jde hlavně o stav špalíků, u kotoučovek pak představují nejmenší problém destičky. Hlavní je celistvost hadičky a napojení na páku a třmen. Tam nesmí při stisknutí páky unikat kapalina. Páka by měla mít tvrdý chod, vyplatí se postavit kolo na zadní a zkusit několikrát zabrzdit. Zavzdušněné systémy zde často ukáží pravou tvář změknutím páky. Projdeme i chod pístků, které musí u dvoupístkových systémů chodit současně. Pokud kupujeme starší brzdy samostatně, je důležitá správná délka hadičky. Nová hadička a napojení s odvzdušněním mohou představovat částku přes tisíc korun.

Kontrola řídítek a představce je jen vizuální, ohnutá řídítka vyměníme, omačkané šrouby představce znamenají riziko. Ultralehké modely je pak lepší měnit po sezoně kvůli bezpečnosti. Takže kompletní karbon na jetém kole nemusí být zrovna tím nejlepším kupem.

Asi nejméně důležité jsou pláště, u nich opotřebení poznáme hned a vzorek nakonec stejně třeba zvolíme jiný. Totéž platí i pro sedlo, kde projdeme ližiny, jestli nejsou ohnuté, a skelet, zda není napraskl.

Nákup ojetého kola tedy může znamenat úsporu financí, ovšem pouze v případě, že nebudeme muset polovinu komponentů hned vyměnit. Důkladná prohlídka a vyzkoušení nám mohou ušetřit spoustu dalších investic, případně nás od koupě odradit úplně. Záleží ovšem na ceně jetého kola, zda je úměrná opotřebení a tomu, co od kola očekáváme. Bike na kompletním XTR jetý závodníkem totiž může mít mnohem menší životnost než stroj na sadě Deore jetý rekreačním cyklistou, takže hodně štěstí.

(už)

Na dotazník nám laskavě odpověděli zástupci těchto prodejen:

1 Rizzi Cyklosport, Havířov, www.velotrade.cz

2 Hepos, Plzeň, www.hepos.cz

3 Axit, Náchod, www.axit.cz

4 Redpoint, Teplice nad Metují, www.redpointteam.cz

Nabízíte v obchodě starší kola, která jste třeba vzali od zákazníka protiúčtem?

1 Starší kola bereme jen výjimečně, většinou ta koupená u nás a v dobrém stavu. Kola nevykupujeme a ani nebereme na protiúčet, bereme je jen do komisního prodeje.

2 Starší kola v obchodě nenabízíme.

3 Ano, ale většinou bereme dětská a zachovalá kola, supermarketová kola zásadně nebereme.

4 Většinou pouze zprostředkováváme prodej. Kola bereme protiúčtem jen ve zcela vyjímečných případech.

Vyžadujete od zákazníka při odkoupení kola doklad o jeho legálním původu?

1 Ano, to je zásadní požadavek!

2 Pokud bychom brali kolo protiúčtem, pak bychom doklad vyžadovali.

U celoodpružených kol může být problém nejen s tlumičem, ale i s čepy, takže následné investice mohou být hodně vysoké.

3 Pokud se jedná o novější kolo, nosí zákazníci záruční listy sami, u starších kol se spoléháme na čestné slovo.

4 Doklad nepožadujeme, protože tuto službu děláme pouze pro stálé zákazníky.

Pokud prodáte takovéto bazarové kolo, vztahuje se na něj nějaká záruka?

1 Záruka dle dohody. Podle toho, jak je kolo staré a jak se dohodneme s majitelem, jelikož kola máme pouze na komisní prodej. Většinou dáváme půl roku.

2 Bazarová kola nenabízíme, ale se zárukou „ojetin" obecně je to dost ošidné.

3 Ano, záruka je šest měsíců.

4 U komisního prodeje nenese zodpovědnost zprostředkovatel ale prodávající. V ostatních případech platí půlroční záruka.

Poskytujete na starší kola nějaký garanční servis, případně je před prodejem ještě seřídíte?

1 Před prodejem se kola vždy seřídí a prohlédnou.

2 Starší kola v bikeshopu by měla být seřízená, už kvůli spokojenosti případného zákazníka.

3 Garanční servis ne, ale je samozřejmostí, že takové kolo před prodejem seřídíme.

4 U starších kol v komisi děláme předprodejní servis, který hradí prodávající. V ostatních případech je předprodejní servis samozřejmostí.

Co vidíte za nejčastější problém a riziko při koupi již použitého kola?

1 Cokoli, máme tady spoustu zkušeností, že si člověk koupil někde starší kolo, přinesl jej na prohlídku a pokaždé bylo špatně něco jiného. Zejména řetěz + převody. Kupující musí počítat s výměnou větší části použitých dílů, aby uvedl kolo do provozuschopného stavu.

2 Skryté závady, možnost, že kolo je kradené, absence záruční doby.

3 Záleží na tom, jakou třídu kol prodáváme. U dětských kol nebývá žádný technický problém, starší dospělá kola většinou prodáváme lidem, kteří si je pořizují na ježdění po městě a na nějaký ten šrám nehledí.

4 Problémy mohou nastat při eventuálním vyřizování reklamací a v případě, že koupíte odcizené kolo, můžete o něj přijít bez náhrady. Další problémy mohou nastat nejčastěji u opotřebených dílů pohonu.

RUKÁVY AXON

Samostatné elastické rukávky, ať už z klasické lycry či z lehce zateplného materiálu roubaix, patří neodmyslitelně k jarním kilometrům. Při ranním výjezdu na trénink rozhodně přijdou vhod, stejně tak při pozdně odpolledním návratu. Ve vyšší vnější teplotě je lze jednoduše stáhnout k zápěstí, případně uložit do kapsy dresu, kde zaberou jen minimum místa.

Rukávy od české značky Axon využívají materiál Axtherm, jenž je charakteristický mírným zateplením a velice dobrou elasticitou. Okolo paže jistí rukávek protiskluzové zakončení s vetkanými gumičkami, příjemné usazení na ruce zajišťuje mimo jiné plochý podélný šev. Jedinou výtku máme k délce rukávků, která by poměrově k jednotlivým velikostem mohla být o něco větší. Míra zateplení je zvolena optimálně, a rukávky jsou proto do jisté míry univerzální. Úplně tenké lycrové provedení by totiž bylo předpokladem k pouze letnímu použití, naopak výrazněji zateplené rukávy bývají při teplotách okolo patnácti stupňů příčinou nadměrného pocení. Takže teplotně kompromisní volba materiálu se Axonu vydařila. Pochvalu zaslouží také reflexní prvky umístěné zezadu na lokti a na zápěstí.

Cena rukávů Axon je 350 korun, nabízené velikosti jsou M, L a XL.

(kad)

\+ vhodná míra zateplení, reflexní prvky

– kratší střih

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

VAŠE DOPISY

Dobrý den!

Zaujal mě váš článek o skládačkách, který vyšel v Cykloservisu číslo 4. Abych se přiznal, tak jsem skládací kola vždycky považoval spíše za nesmysl, ale článek mi trochu „rozšířil obzor". Asi je pravda, že za roky vývoje ušla i skládací kola kus cesty a že jejich praktičnost, kdy je možné mít takové kolo prakticky kdekoli s sebou, má smysl. Ale co se týče různého odpružení skládaček, to mi přijde jako jen a pouze designová záležitost, která má takové kolo zatraktivnit. Když už s sebou někde tahám kolo, tak ať je co nejmenší a nejlehčí. Přece na skládačce nebudu jezdit takové štreky, aby mi to odpružení nějak výrazně ulevilo. Prostě mi to přijde, že v případě skládaček je odpružení pouze „vytažení dalších peněz ze zákazníka", podobně jako u řady ostatních kol.

Co si o tom myslíte vy? Jinak ale díky za fajn článek, občas je zajímavé se dozvědět něco o jiných formách cyklistiky. A co třeba nějak podobně zpracovat téma lehokol či tandemů?

Jaroslav Kouba

Děkujeme za reakci na skládačky.

Co se týče lehokol, jejich problematice jsme se docela podrobně věnovali již v Cykloservisu 2/2008, konkrétně v článku „Šest tisíc kilometrů v leže". Rozhovor s Honzou Gallou o expedici Nordkapp-Gibraltar vysvětlil řadu specifik lehokol, toto téma by se ale samozřejmě dalo ještě konkretizovat. Co se týče tandemů, ty jsou samozřejmě v plánu. Například praktičnost jejich přepravy je pravým opakem skládaček a právě taková zcela odlišná pojetí cyklistiky nechceme rozhodně vynechat. Takže do budoucna s článkem o tandemech můžete počítat.

Ale teď k vašemu prvnímu dotazu, a sice k odpružení skládaček. Je pravda, že odpružená zadní stavba či přední vidlice navyšují hmotnost skládačky. S odpružením se však setkáme pouze u luxusnějších modelů, které mají kvalitnější, a tudíž i lehčí komponenty, takže to s hmotností odpružené skládačky většinou není nijak hrozné. A jestli má odpružení na takovém kole smysl? Pokud na skládačce nikdy neujedete více jak pětikilometrovou vzdálenost, pak asi ne. Mnoho uživatelů skládaček na těchto kolech ale podniká výlety, například po pamětihodnostech lokality, v níž tráví dovolenou. Jestliže vede cesta po horším asfaltu, případně po zpevněné makadamové cestě, rozhodně má odpružení velký přínos. Malá kola většiny skládaček jinak mají za následek, že jezdec cítí téměř jakoukoli nerovnost povrchu. Všeobecně se dá říci, že u bicyklů s malými koly, tedy i skládaček, má odpružení opravdu velký přínos.

(red)

Dobrý den, mám tak trochu zvláštní dotaz. Mám vidlici Suntour Epicon a chci se zeptat, jestli, když ji propružím a např. v polovině zdvihu ji zamknu lockoutem, čímž celý předek snížím (např. pro lepší jízdu do kopce, pro lepší pochytání nečistot blatníkem, který mám připevněný v korunce), tím vidlici neuškodím?

Díky moc, David Bobeš

Snížením zdvihu zamknutím vidlice nemůže dojít k poškození vnitřních dílů vidlice, tedy lockoutové patrony. Dojde vlastně k uzamčení průtoku oleje a vidlice se tak nemůže roztáhnout. Pouze jízdou v terénu by se mohla patrona nebo upevňovací prvky vlivem nárazů poškodit či omačkat nebo uvolnit v dosedacích plochách, ale předpokládám, že pro jízdu terénem ji máte otevřenou. To s blatníkem mě nenapadlo, zajímavá výhoda snížení zdvihu. Ale pro výjezd je to samozřejmost, vždyť Marzocchi to u svých vidlic dělalo dřív běžně, tam nebyl lockout ale jen snížení zdvihu. Pouze při jízdě s dlouho uzamčenou vidlicí a sníženým zdvihem se budou odírat vnitřní nohy trochu nepravidelněji než v otevřeném stavu, ale to je standardní opotřebení, takže bych se toho nebál. Snížením zdvihu tedy vidlici nepoškozujete, pouze je třeba brát zřetel na to, kde s ní potom jedete, aby zbytečně netrpěla pouzdra otřesy od terénu. Energie se někam musí uvolňovat, a pokud ne do propružení, pak alespoň částečně do stran, takže na kluzná pouzdra a vnitřní nohy.

(red)

AXON®

CYKLISTICKÉ OBLEČENÍ BIEMME

LÉTO 2008

www.axonsport.cz

e-mail: axonsport@axonsport.cz

Meteore Elite

Mongoose

Model Meteore americké značky Mongoose je stálicí na závodním nebi cross-country. V současnosti jsou v nabídce dva rámy – karbonový a duralový. Pod redakční drobnohled jsme získali model Elite, jehož rám je vyroben z materiálu Al 7005 označeného Xtrolite, čemuž odpovídá i vyšší cena rámu a potažmo i celého kola.

Na první pohled se rám barevně tváří spíš jako ocelový, neboť ačkoli je povrch kuličkovaný, trubky nemají klasickou šedostříbrnou barvu hliníku, ale právě nahnědlý odstín, známý u oceli. Také kruhový profil trubek se hlásí spíše k tradičnímu ocelovému vzhledu. Co však hliník prozradí, jsou mohutné housenky svarů, navářka pod spodní trubkou u hlavy, mohutné patky, ale hlavně jízdní projev rámu. Akcelerace je díky výtečnému přenosu síly excelentní, což je u závodního stroje žádoucí. Proto je třeba také počítat s vyšší tuhostí a také tvrdostí rámu. Ovládání je klasicky crosscountryové, celkem strmý úhel hlavové trubky 70,5° kolu dává slušnou manévrovatelnost, kterou částečně krotí pouze 90 mm dlouhý představec Easton EA 50. Příjemné je použití 640 mm širokých vlaštovek s nízkým prohnutím, které posedu přidávají na pohodlnosti a zároveň se s nimi lépe zatáčí než s krátkými rovnými řídítky.

Posed je vyrovnaný a díky čtyřem podložkám pod představcem je dost prostoru pro jeho ladění podle potřeb jezdce. Vrchař si asi představec přesune níž, ovšem pohodovější jezdci jistě ocení právě vyšší polohu řídítek, která se hodí na celodenní putování přírodou a dodá větší kontrolu nad kolem ve sjezdu.

Zadní stavba délky 425 mm je osvědčeným zlatým středem, který udrží kolo v kontaktu s terénem bez přehnaného utrhávání do smyku či zvedání na zadní v prudkých výjezdech. Tam se Meteore chová jako čistokrevný závoďák, každé šlápnutí je automaticky přeneseno na pohyb kupředu a přední kolo se lepí k zemi. Díky lockoutu s dálkovým ovládáním z řídítek PopLock je možné se do vidlice Rock Shox Recon Race Air velmi slušně opřít. Lockout ponechává vidlici zhruba centimetr chodu, takže jízda je o něco příjemnější než při zablokování natvrdo, ale ani zbytečně nepožírá energii šlapání. 100 mm zdvihu je dnes již běžná hodnota pro XC, stejně tak jako použití dvoukomorového vzduchového systému, jenž slušně reaguje i na malé nerovnosti a podílí se na sametovosti chodu vidlice.

Slušnou práci odvádějí i pláště Kenda Small Block Eight, které disponují na suchém povrchu slušnou přilnavostí k terénu při zachování nízkého valivého odporu.

Jakmile se terén otočí a začneme klesat, jsou výše položené vlaštovky se středně dlouhým představcem jednoznačným plusem, neboť kolo je výborně ovladatelné, živé a hravé. V prudkých pasážích se meteore dobře krotí, přesunout zadek za sedlo není žádný problém a jezdec má stále vše pod kontrolou. Skvělou práci odvádí hydraulické brzdy Hayes Stroker, jejichž opticky kratší brzdová páčka umožní ovládání pouze ukazováčkem, aniž by si jezdec musel posunovat páky i s řazením příliš daleko ke středu řídítek. O jednom prstu mluvíme záměrně, neboť přesně tolik jich stačí na ovládání každé páčky, a zablokovat kola či si jen přibrzdit není žádný problém. Škoda jen použití nábojů ze sady Deore, které bychom opravdu na kole za 40 tisíc nehledali. Ovšem tyto komponenty vyvažují vyšší cenu skvěle zpracovaného rámu s velmi nízkou hmotností, což je při koupi kola tím nejdůležitějším faktorem výběru.

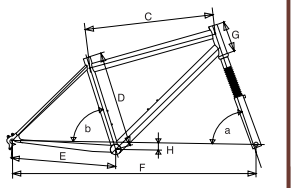
Pro koho

Jako rychle letící meteor si bude připadat každý hobby závodník, jenž Mongoose Meteor osedlá. Ten nectí evropská XC pravidla, kdy se jezdec hrbí za nízko položenými řídítky a sedí na ultratvrdém sedle, ale dopřává mu po americkém stylu více pohodlí díky výše položeným vlaštovkám a měkčímu sedlu WTB. I přesto však geometrie kola míří na závodní kolbiště, kde poskytne kvalitní stoupavost, ale díky vynikající ovladatelnosti zvítězí nad hrbícími se chrty ve sjezdu. ■

+ tuhost rámu, ovládání, výkonné brzdy	− cena, náboje Deore

Technická specifikace:

Rám: Xtrolite G7 Alu 7005 zeslabovaný
Vidlice: Rock Shox Recon Race Air 100 mm
Kliky: Shimano LX
Pedály: Crank Brothers Smarty
Řetěz: Shimano HG-73
Přesmykač: Shimano Deore LX
Přehazovačka: Shimano Deore XT Shadow
Řazení: Shimano Deore LX
Kazeta: Shimano CS-M580 LX 11–32
Ráfky: WTB SpeedDisc XC
Pláště: Kenda Small Block Eight 26×2.1
Náboje: Shimano HB-M525 disc
Brzdy: Hayes Stroker Trail
Řídítka: Easton EA50 Lo Rise, 31,8 mm
Představec: Easton EA50, 6°
Sedlo: WTB Rocket V Comp
Sedlovka: Easton EA50
Hmotnost: 11,5 kg
Cena: 41 999 Kč



	Velikost	M
a	Úhel hlavy	70,5°
b	Úhel sedlové trubky	73°
C	Horní rámová trubka	585 mm
D	Délka sedlové trubky	457 mm
E	Délka zadní stavby	425 mm
F	Rozvor	1065,5 mm
G	Hlavová trubka	120 mm

Tlumič X-Fusion 02 po roce

Na mnohých celoodpružených kolech levnější cenové hladiny najdeme místo nejrozšířenějších tlumičů Fox, Rock Shox či Manitou tlumiče méně známe americké značky X-Fusion. Používají je třeba značky Specialized, Pell's či Race Bike a další. Na redakčním stroji již přes rok k plné spokojenosti používáme model X-Fusion O2 RL, vzduchový tlumič s nastavením odskoku a blokace.

Tlumič je nasazen na all mountainovém stroji Monster EN se 140 mm zdvihu, jeho délka je 190 mm a délka pístnice 51 mm.

Uvnitř najdeme jednoduchou vzduchovou komoru, která se vyznačuje lineární křivkou chodu. Na počátku zdvihu je citlivost tlumiče dostatečná, i když přítomnost negativní komory by se jistě projevila ještě o něco lepší pohotovostí na nejdrobnější nerovnosti, ale pro běžnou jízdu po lese je žehlení nerovností dostatečné. Na konci zdvihu však není třeba se bát chodu na dno, na kole se skáčou několikametrové polety, seskoky ze skal i trialové kousky a přesto se prakticky nepodařilo dostat gumový kroužek ven z pístnice. Ochrana proti chodu na dno je tedy výtečná.

Velmi zajímavá je multifunkční páčka, která najednou ovládá odskok i kompresi. Nutno podotknout, že se páčka na našem kole docela „zapotí", protože je využívána prakticky neustále.

V pravé krajní poloze páčka tlumič zcela otevře, takže je maximálně citlivý, ale zároveň se i velmi rychle vrací. Proto tuto polohu nevyužíváme, ale v první polovině otáčky již máme vychytanou polohu pro jízdu z kopce v rozbitém terénu, kdy tlumič stále dobře pohlcuje překážky, ale rychlost odskoku je menší a tudíž kolu dodá na větším klidu.

Před rozjezdem na skok, dirt či drop většinou páčku otáčíme až skoro ke konci chodu, kde se tlumič již hodně přitvrdí, ale stále částečně pruží. Vysoký vliv komprese nedovolí pod šlapáním kolo tolik rozhoupat a po každém přistání přitom tlumič pobere energii dopadu. Do výjezdu po rovném povrchu pak využíváme nejkrajnější polohy s plnou blokací. Ačkoliv je tlumič zablokován, stále uvnitř „bdí" plovoucí píst IFP s ochrannou funkcí proti proražení velkým rázem, takže po nečekané ráně do zadního kola systém otevře.

Olejový systém odskoku a komprese využívá víceokruhový tlumič s dusíkovou náplní.

Za celý rok fungování jsme neměli problém s únikem vzduchu, tlak je uvnitř stále stejný, a to přitom erbéčko opravdu nešetříme. Jediné, co je třeba před každou, či každou druhou jízdou udělat, je očistit pístnici a stříknout ji silikonovým olejem, jenž se dostane i pod stírací kroužky. Za to se tlumič dnes a denně odměňuje tou nejlepší funkcí, která se dá směle srovnat se službami mnohem dražších konkurenčních produktů. Cena na našem trhu se pohybuje řádově okolo 4 až 5 tisíc korun, ale oficiálního dovozce se nám vypátrat nepodařilo. O servis se však není třeba bát, případné problémy jistě vyřeší samy značky, které tlumiče X-Fusion na svých kolech mají.

(mig)

Změna je život

Ačkoliv jsme nové brzdy **Hayes Stroker** představili v testu již před časem (Cykloservis 17/07), nedávno se nám dostaly do ruky z trochu jiné, neméně důležité stránky.

Vzhledem k naprosté inovaci celku, kdy došlo ke zvětšení destiček, jinému provedení uchycení hadičky a hlavně přepracování páky, dostaly brzdy také nové podmínky pro odvzdušnění systému. Jelikož se nám podařilo při nehodě nechtěně uvolnit uchycení hadičky na třmeni a tím došlo k povolení banjo objímky, bylo nutné celý komplet odvzdušnit. Zapomeňme částečně na staré tipy pro odvzdušnění brzd Hayes. Stroker sice vychází na třmeni z osvědčeného odvzdušňovacího šroubu, na nějž se nasadí hadička se stříkačkou a celek se povolí nebo zajistí plochým klíčem č. 6, zcela odlišný systém je však použit na páce. Díky novému tvaru páky a nádobky je odvzdušňovací otvor na nádobce umístěn těsně za objímkou řídítek. Zatímco starší typy brzd měly přetlakovou nádobku zajištěnou šroubkem s křížovou hlavou (Mag) nebo jen plastovým kolíkem (HFX9), zde je šroub s vnitřní hvězdičkou, tedy torx velikosti 10. K novým Strokerům je tudíž třeba pořídit i tento speciální kousek nářadí. Následné odvzdušnění ovšem není tak jednoduché jako u starších brzd, protože původní hadička od modelů Mag má jiný průměr plastové koncovky, takže ji nelze nasadit do otvoru a nechat kapalinu odtékat do nádobky.

Odvzdušnění modelu Stroker tedy vyžaduje buďto původní koncovku zbrousit, nebo pořídit novou odvzdušňovací sadu, jejíž součástí by měla být koncovka se závitem, který zapadne do otvoru po červíku s torx hlavou. Na koncovku už stačí připevnit jen hadičku vedoucí do nádobky, kam bude při odvzdušňování brzdová kapalina DOT 4 nebo DOT 3 odtékat.

Výrazného zjednodušení se ovšem dostalo odvzdušnění umístěním otvoru na páce. Kolo může být ve stojanu umístěno vodorovně nebo jej necháte stát na podlaze a páka může být nastavena na řídítkách v neměnné poloze proti pozici za jízdy. Odvzdušňovací otvor je totiž v této poloze v nejvyšším místě páky, takže vzduch uniká v nejvyšším bodu. Celý postup odvzdušňování je na delší rozepisování a hlavně jsou nezbytné fotky, protože při postupu je nutné i několikrát zmáčknout páku, aby se dostal všechen vzduch ven, což najdete na stránkách dovozce – www.vokolek-import.cz.

(už)

Mise Peking = MP = Michal Prokop

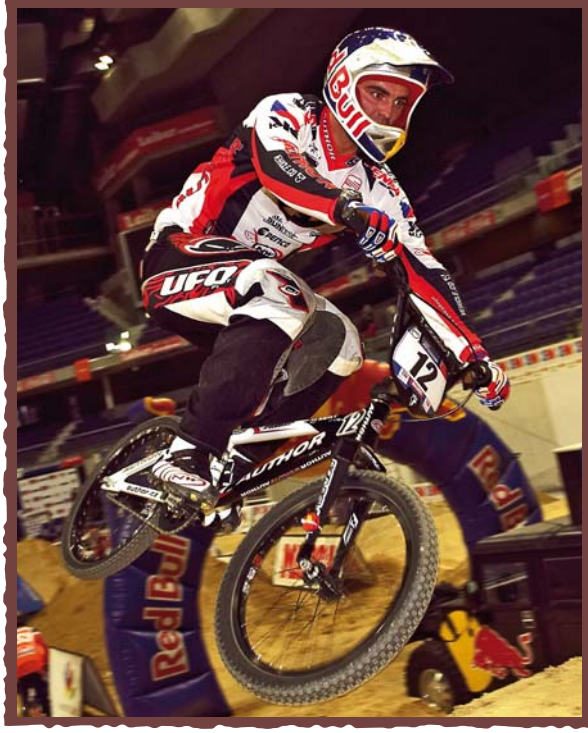
O tom, že náš nejlepší fourcrossař a bikrosař Michal Prokop podřídil svou loňskou a letošní sezonu jedinému cíli – olympijským hrám v Pekingu, jsme již informovali. Mise Peking Michala Prokopa a značky Author odstartovala prakticky den poté, co Mezinárodní olympijský výbor ze svého zasedání v Praze oznámil, že byl BMX zařazen do programu LOH 2008 v čínském Pekingu.

Foto: Jan Němec

Do dne D, který připadá na 21. srpna letošního roku, zbývá už jen pár měsíců a nominační dostihy právě vrcholí. S cílem provést vás posledními měsíci Mise Peking 2008 byly spuštěny stránky www.author-gang.cz/mp, kde je možné získat co nejucelenější informace o společné cestě Michala Prokopa a značky Author do Pekingu.

Přes třicet let trvalo BMX, než se z původně zamýšlené přípravky pro budoucí motokrosaře stal olympijským sportem. Ještě před pár lety uvažoval o zařazení bikrosu do programu letních olympijských her jen málokdo a snad nikdo by si na něco takového nevsadil. Se snahou Mezinárodního olympijského výboru získat větší pozornost mladých lidí, přišel čas otevřít hry i sportům, které – ač mají za sebou desetiletí vývoje – stále jsou označovány jako mladé a často také „adrenalinové". Po premiéře snowboardingu na zimních hrách dozrál čas zvolit nový atraktivní a akční sport také pro největší světovou sportovní událost vůbec, letní olympijské hry.

To přineslo celosvětový vzestup zájmu zejména ze strany některých národních cyklistických federací a národních olympijských výborů. Prakticky den po vydání oficiální zprávy, se historicky nejúspěšnější český bikrosař společně s trenérem Radimem Menčíkem a manažerem Zdeňkem Pólem shodli na takovém závodním a tréninkovém programu, který s blížícím se datem her více upřednostňuje BMX na úkor některých fourcrossových podniků. Bohužel, reakce vedení českého bikrosu byla sotva vlažná, a tak si trenér Menčík ještě nedávno posteskl: *„S podmínkami, jaké zařazení BMX na olympiádu přineslo některým národním týmům, to nelze absolutně srovnávat, ale Michal je naštěstí po celou svou kariéru zvyklý na individuální přípravu, a vzhledem k jeho odstupu od ostatních českých jezdců by mu vlastně společný trénink ani mnoho nepřinesl. Před letošní sezonou jsme se s Michalem vrátili k dříve osvědčenému, ale tvrdému tréninku na oválu. V našich podmínkách na bikrosovém kole trénovat techniku v zimě nelze, v České republice léta chybí byť jen tréninková hala, alespoň taková, jakou mají například ve slovenských Šenkvicích. Naším tak nezbývá než vycestovat za kvalitní přípravou do zahraničí, nejlépe za oceán – do USA."*



Podle současného systému se totiž nenominují jednotlivci, ale země. To znamená, že tři nejlepší jezdci dané země budují do žebříčku národů a teprve na základě postavení v něm může národní federace nominovat určitý počet závodníků. Čím lépe na tom která země je, tím více může vyslat do olympijského závodu svých jezdců. České republice patří v aktuálním žebříčku mužů desáté místo a páté místo v žebříčku žen, zaručující po jednom místě v mužském i ženském olympijském BMX závodě. Při současné situaci tak budeme muset být nejspíše rádi za jediné místo a je jen na komisi BMX a prezidiu ČSC, kým ho nakonec obsadí. Stébla se chytající vedení na poslední chvíli alespoň vyslala Tomáše Slavíka a Štěpána Tumpacha, aby se pokusili přivézt alespoň nějaké body ze závodů hvězdami ne tak nabité jihoamerické zóny.

Foto: Petr Bureš

Situaci na české scéně Prokop příliš pozitivně nehodnotí: *„Jestli si někdo myslel, že zařazení bikrosu do programu OH změní něco na povědomí o něm, krutě se spletl. Teď bychom se mohli směle považovat za favorita hitparády těch, co dokázali zahodit příležitost nominovat více jezdců nejdál. Kromě úhrady nákladů na kvalifikační závody se toho totiž na úrovni reprezentace moc nového neudálo. Sponzoři a média ale blížící se olympiádu samozřejmě registrují, takže je na mně a manažerovi, jak s tím naložíme. Američané si postavili repliku pekingské trati přímo v olympijském centru, Holanďané aspoň první supercrossovou rovinku. Příprava jejich národáku pod vedením Base de Bevera připomíná spíš tým Pro Tour než to, co jsme v bikrosu znali v době „předolympijské". Jednotné vybavení, společná, a hlavně efektivní příprava. Z jednoho dvou dobrých jezdců je teď druhé místo v žebříčku národů. Premiéra bikrosu na olympiádě je můj dlouhodobý cíl, ale nejdůležitější bude se tam vůbec dostat. Můj cíl je ale jasný, vyjet tolik bodů, abych se na OH nominoval, a z Pekingu přivézt nějakou placku!"*

Michal se do Pekingu obhlédnout trať již vydal a své dojmy shrnuje následovně: *„Areál v Pekingu je nádherný a olympiáda by tu mohla začít klidně už dnes, ale dráha zatím není podle mého gusta, vůbec mi nesedí, snad na ní ještě budou pracovat. Na první rovince jsou skoky hrozně krátké, sotva je člověk utlumí. Na druhé rovince jsou zase velké skoky, ale menší rychlost. Jsem rád, že jsem to tu viděl a vyzkoušel si trať i závodění v tomhle šíleném klimatu. Ideální trénink na zdejší podmínky by byl nejspíš v sauně."*

Ačkoli se kondiční příprava pro fourcross prakticky neliší od bikrosového tréninku a naopak, do zimního období posunutá sezona a množství kvalifikačních BMX závodů některým jezdcům kombinujícím obě disciplíny pořádně zamotává hlavu. Jak se k tomuto problému staví fourcrossový dvojnásobný mistr světa a zároveň historicky nejúspěšnější český bikrosař Michal Prokop?

„Obě disciplíny se navzájem dobře doplňují. Ve fourcrossu je hodně důležitá technika jízdy, objevují se tam určité překážky a prvky, které na bikrosových tratích nejsou. Letos má ale bikros jednoznačně přednost, před OH pojedu na horském kole asi jen SP ve Skotsku a mistrovství světa. Jako pro sportovce by pro mě byla účast na OH čest a splnění jednoho z cílů. Pravda je taková, že se z toho olympijského kolotoče ➡

nehodlám zbláznit. S trenérem a manažerem jsme naplánovali kalendář, který má, aspoň pro mě, nějakou logiku a ve kterém se najde čas i na zábavu. Vyblbnul jsem se na bruslích při Red Bull Crashed Ice v krásném Quebecu, až mi z toho zamrzl úsměv, zatímco v Motole zuřil boj o počet pruhů na dresu. Potrénuji s partou kámošů za mořem, objedu přes třicet závodů po celém světě, prostě budu dělat svou práci, tak jako dosud. Strávil jsem pět týdnů v USA, kde jsem si také zajel dva závody, jeden na Floridě a druhý v Los

Michal Prokop při NBL Pacific Nationals ve Whittier Narrows, Kalifornie USA

Foto: Justin Kosman

Angeles, především tréninkem. V USA je k dispozici vše potřebné pro trénink, terén i silnice, trenažér, posilovna, bazén, několik bikrosových drah v blízkém okolí. Příprava v Kalifornii se mi už dříve osvědčila, schází se tam nejlepší bikrosaři z celého světa. Odtud jsem odletěl rovnou do Adelaide na druhý závod světového poháru BMX SX. V něčem má ta naše malá česká anarchie svoje kouzlo, každý děláme, co umíme. A když si v červnu vytáhnu černého Petra? Tak se holt zkusím aspoň porvat o třetí zlato z mistrovství světa 4X."

Zdeněk Pól

Dostupná novinka

Ačkoli se většinou snažíme rozpitvat komponenty z vyšších sad japonského komponentového giganta, tentokrát si musíme vzít na paškál jeho nejlevnější hydraulické brzdy.

Novinka s označením **M485** je totiž letos jednou z nejrozšířenějších brzd na sériových kolech v ceně kolem dvaceti tisíc korun. Přitom cena páru těchto brzd v kompletu se 160 mm kotouči dosáhne v obchodech na částku 4500 korun.

Brzdy mají dvoudílný duralový třmen BR-M485 rozměrů někde mezi sadou Deore a XTR. Třmen je poměrně malý, na čemž má zásluhu jen minimální otvor pro nosné plechy destiček. Ty se tedy nevkládají z vnějšku, ale od kotouče. Jejich jištění má na starosti průvlačná pojistka a rozpínání standardní vložená pružina. Standardně jsou montovány organické destičky. Třmen je v provedení na postmount a jeho součástí je adaptér na IS uchycení. Montáž je jednoduchá, nechybí plastové pojistky proti povolení šroubů.

Tvarově zajímavá je i nová duralová páka BL-M485, která dostala štíhlejší nádobku. Víčko je na dva šrouby a vnitřní těsnění také nepřináší nová řešení. Došlo tedy jen k výraznému zeštíhlení tvaru. Samotná páčka má hodně tenkou stěnu materiálu, ovšem tvarově je poměrně příjemná. Dostatečně velký průměr čepu zajišťuje chod bez vůle. Regulace vzdálenosti od řídítek imbusovým červíkem je samozřejmostí. Bohužel pro montáž bychom uvítali rozdělení objímky vedví, stahovat gripy není moc příjemné. Výtku máme i k délce páky, kdy hadičky opět ústí proti sobě, takže majitelé užších řídítek budou muset trochu improvizovat s vzájemným sklonem pák.

Brzdy jsme otestovali s kotouči 180 mm, což přineslo vyšší účinnost. Pro zajetí destiček na dostatečný výkon stačilo kolem deseti kilometrů. Výkon destiček byl okamžitý a brzda reagovala velmi silně i na stisk jedním prstem, takže nebyl problém dostat se výrazněji nad přední kolo. Výkon je srovnatelný s mnohem dražšími brzdami, bez ohledu na průměr kotoučů. Dávkování síly je sice plynulé a brzda nemá tendenci se kousnout či být přehnaně ostrá, ovšem projev na páce není tak ideálně přesný a citlivý. Po montáži na kolo měly páky trochu houbovitý chod, který ovšem s několikanásobným promačkáním částečně zmizel a krok páky se trochu

zkrátil. Kdo by chtěl kratší krok, musí brzdě dodat spodním odvzdušňovacím šroubem trochu minerálního oleje navíc. Po sednutí destiček a jakémsi zklidnění páky bylo dávkování síly trochu lepší, ovšem bude to právě chod páky, co brzdu odliší od sourozenců z vyšších pater nabídky tohoto výrobce. Citlivost na páce prostě není taková, jakou by si brzda, vzhledem k celkově slušnému výkonu, zasloužila, takže moment dosednutí destiček na kotouč není příliš cítit. Tvarově je páčka ideální na dva prsty a i při silnějším stisku v delším sjezdu nikde výrazněji netlačí. Jen by jí prostě slušela tvrdší a přesnější odezva pro citlivější dávkování síly.

Hmotnost přední brzdy včetně šroubů a adaptéru na 180mm kotouč je 340 gramů, což je přiměřená hodnota. Kotouč pak váží od 160 do 220 gramů podle uchycení a průměru. Rychlý nástup výkonu brzdy je dán organickými destičkami, které zabírají dříve než metalické provedení. Bohužel pro náročnější sjezdy a vyšší teploty nejsou tolik odolné, takže na XC dostatečné, ovšem kdo prahne po náročném použití, bude muset sáhnout po metalických, tedy sintrovaných destičkách. Celkově brzdy M485 chválíme za výkon, cenu a tvar páčky, ovšem projev na páce by si zasloužil trochu zkultivovat.

(už)

\+ cena, výkon

− projev páčky

Specialized Rib Cage Pro

Košík Specialized Rib Cage Pro je novinkou pro letošní rok. Od svých předchůdců se liší výrazným přepracováním tvaru s rozšířeným nosníkem, a především absencí po léta typické spojovací gumy objímky, kterou jedni zatracovali a jiní vynášeli do nebe. Novou konstrukci lze označit za klasičtější a maximálně funkční. Použitý materiál nabízí vysokou pevnost i nezbytnou lehkou tvarovou poddajnost. Částečná pružnost skeletu a spolehlivá spodní dvojdílná zarážka zajistí pevné usazení lahve. Maximálně funkční je po této stránce také horní pružný zobáček, jenž zapadne do obvodového žlábku lahve.

Hmotnost košíku je slušných 37 gramů, cena je 290 korun. V nabídce je celkem šest barevných variant.

Primárně pro bikery je určen košík Rib Cage MTB s o něco bytelnější konstrukcí, tedy s ještě širším nosníkem a přidanou příčkou u objímky pro uchycení lahve. Cena je shodná jako u silniční varianty Pro. Fajnšmekrům je určena luxusní verze S-Works Rib Cage Carbon, vážící pouhých 23 gramů. Její cena se ale vyšplhala ke dvěma a půl tisícům.

(kad)

\+ usazení lahve, design

− vysoká cena varianty S-Works

GALERIE KOL

Naši letošní Galerii jsme začínali karbonovými biky, často v cenách mimo dosah běžného bikera. Tentokrát si představíme sportovní náčiní za rozumnější cenu. Základem bude většinou duralový rám a osazení odpovídající závodnímu zatížení. Nejde nám o to nejlepší, ale o biky v cenách kolem padesáti tisíc korun. V naprosté převaze je na nich sada Shimano Deore XT, občas v kombinaci s lepší přehazovačkou. Zapletená kola převažují nad klasikou a drtivě vede Mavic s modelem Crossride. Odpružení vyznává hlavně značku Rock Shox a model Reba nebo Recon, následuje Fox a osamělým bojovníkem je RS Sid nebo R7 od Manitou, kterým sekunduje Marzocchi. Jestliže jsme zmínili sadu XT, pak to platí i pro kotoučové brzdy, ty jsou až na výjimky Magura Louise a Formula či Avid v drtivé převaze. Většina těchto strojů je určena pro závodní nasazení, ovšem stále za poměrně rozumnou cenu.

(už)

4Ever Zetta-RX EL

Třetí nejvýše postavený bike značky 4Ever je vybaven scandiovým rámem, který je ve stejném designu jako u dvou nejvyšších modelů. Přední odpružení zajišťuje Marzocchi XC 600 TST 2, osazení je plně v režii sady XT, dokonce včetně hydraulických kotoučovek v kombinaci s dual pákami. Kola kombinují možnost volby DT Swiss nebo Mavic Crosstrail, pláště jsou rychlé Schwalbe Furious Fred. Bike je ve velikostech 16.5, 18 a 20.5 palce, cena je 55 999 korun.

Amulet 10.300

Od modelů s hmotností pod deset kilogramů dělí tento bike třicet tisíc korun, to je slušná porce za kilogram váhy dolů. „Deset-třista“ je postaven na duralovém rámu z materiálu 7005 T6 Superlite EXO. Vidlice Rock Shox Sid Race má zdvih 80 mm. Osazení tvoří kompletní sada XT, včetně kotoučovek, řazení je klasika Rapidfire. Deore XT jsou i náboje, ráfky XC 717 dodal Mavic, pláště Schwalbe. Dodávané velikosti jsou 17, 19 a 20.5 palce, cena je 43 990 korun.

Apache Totem

Základem totemu je sice celokarbonový rám, ale cena a osazení nám do Galerie zapadají. Rám je v trochu odlišném designu než nejvyšší modely. Vidlice je Rock Shox Recon Race. Komponenty sady XT nejsou ničím narušeny, bike však sází na ráfkové brzdy, proto přijatelná cena kombinace karbon/XT. Ráfky Mavic XM 317 obouvají pláště Schwalbe Racing Ralph. Sedlo a další doplňky nesou logo Ritchey. Velikosti jsou 16, 18 a 20 palců, cena je 46 990 korun.

Author Egoist

Egoist staví na duralovém rámu z materiálu Easton Ultralite v poměrně křiklavém designu. V odpružení sází na vidlici Manitou R7 Elite Absolute. Osazení tvoří kompletní řada XT včetně kotoučovek. Náboje XT jsou zapleteny do vlastních ráfků Author Helium Pro a obuty do plášťů Author Panaracer Beetle Juice. Sedlo Fi’zi:k Gobi doplňuje vlastní karbonová sedlovka Author a řidítka s představcem Ritchey. Bike je ve velikostech 16.5 až 21 palců, cena je 49 990 korun.

Bianchi Mutt 7800 Alu

Bike s duralovým rámem v nepřehlédnutelném odstínu zelené barvy typické pro značku je osazen vidlicí Marzocchi Maraton Corsa LT. Řadicí páčky jsou XT, přehazovačku XTR doplňuje XT přesmyk. Hydraulické kotoučovky jsou ale jen LX, kliky Afterburner dodala značka FSA. Zapletená kola Crossride dodal Mavic, pláště XCR Dry zase Michelin. Sedlo je WTB Rocket V SLT, doplňky FSA. Dodávané velikosti biku jsou 43-48-53 cm, cena je 55 500 korun.

Dema Ferrara

Topmodel slovenské značky staví na rámu z materiálu Alloy 7005-ultralight s výrazným využitím hydroformingu. Vidlice Rock Shox Reba disponuje zamykáním z řídítek. Komponenty XT lehce narušuje jen přehazovačka z nejvyšší sady XTR, řazení je svěřeno dual pákám XT. Zapletená kola jsou Mavic Crossride, obutá do plášťů Maxxis Ignitor. Sedlo a další doplňky nesou logo Ritchey. Ferrara je ve velikostech S, M a L, cena je 49 999 korun.

Felt RXC One

Felt kombinuje duralový rám ze slitiny řady 7005 s karbonovou zadní vestavbou. Vidlice Rock Shox Reba SL má stavitelný zdvih 85 nebo 100 mm. Komponentové osazení je kompletní sada XT s Rapidfire řazením a samozřejmě kotoučovkami. Náboje XT jsou zapleteny do ráfků Mavic XM-317 a obuty do plášťů Maxxis Ignitor. Doplňky nesou vlastní logo Felt. Bike je ve velikostech 15.5 až 21.5 palce, cena je 45 990 korun.

Galaxy Proteus

Celý název tohoto biku pokračuje Fox disc Shimano. Jde o bike s duralovým rámem ze slitiny Al 7005 s trojitým zeslabením stěny trubek. Vidlice Fox F 100 RLC disponuje několika možnostmi regulace. Komponenty jsou sada XT včetně kotoučovek, kliky jsou Truvativ Stylo. Zapletená kola Crossride dodal Mavic, pláště Karma zase Kenda. Sedlo je WTB, doplňky nesou logo Ritchey. Velikosti biku jsou 17.5, 19 a 20.5 palce, cena je 41 990 korun.

Gary Fisher Ferrous

Ferrous je jedinou vlaštovkou v Galerii, která má ocelový rám, což je dnes už skoro ojedinělé provedení, dominující spíše u singlespeedů. Materiál rámu True Temper OX Platinum je zárukou kvality, vidlice je Rock Shox Revelation. Komponenty jsou mixem řadicích součástek Sram X.9 a Shimano LX. Brzdy jsou mechanické kotoučovky Avid BB7, ráfky, náboje, pláště a další doplňky nesou logo Bontrager. Velikosti jsou 15.5 až 21 palců, cena je 59 999 korun.

GT Avalanche Pro

Avalanche z materiálu 6061 Superlite si ponechává typické prvky rámů GT, horní a spodní trubku pak dokresluje hydroforming. Vidlice Rock Shox Recon disponuje plynulou regulací zdvihu 80–135 mm. Komponenty jsou kompletní sada XT, pouze řadicí páčky jsou z nižší sady LX. Ráfky jsou WTB Speed Disc, obuté do plášťů Kenda Nevegal. Sedlo WTB Rocket V doplňují sedlovka a komplet řízení Ritchey. Velikosti biku jsou S až XL, cena je 44 999 korun.

Merida Matts HFS 3000-D

Hydroformingem tvarovaný rám je základem biku, který má několik modifikací osazení. Tato sází na přední odpružení Fox F80 RL, tedy závodní zdvih. Komponentově jej zajišťuje sada XT. Pouze hydraulické brzdy jsou Magura Louise s Bat regulací výkonu. Ráfky DT Swiss X430 jsou obuty do plášťů Maxxis Crossmark, doplňky nesou logo FSA. Velikosti biku jsou 16 až 22 palců, nestandardně i velikost 24. Cena je 51 990 korun.

Pell’s Razzer Carbon X9 D

Razzer je na pohled trochu odlišný nejen designem, ale hlavně svým provedením zadní karbonové stavby VFHS, která má schopnosti pohlcovat vibrace. Přední odpružení je svěřeno modelu Reba od Rock Shox. Komponenty jsou kompletní řada Sram X.9, doplněná o kliky Truvativ Stylo a kola Mavic Crossride s obutím WTB Exiwolf. Brzdy jsou Magura Louise, doplňky nesou vlastní logo Pell’s. Velikosti biku jsou 17, 19 a 21 palců, cena je 45 670 korun.

Rock Machine Explosion 50

Explosion je svým duralovým rámem s karbonovou zadní vzpěrou hned pod celokarbonovými biky Team. V odpružení sází na Rock Shox Reba SL se zdvihem 100 mm. Osazení je netradičním mixem řazení XTR a přehazovačky XT s přesmykačem LX. Netypické je osazení kotoučovkami Formula Oro K 24. Kliky jsou Truvativ Stylo, zapletená kola Mavic Crossride s plášti Schwalbe Racing Ralph. Velikosti biku jsou 18, 19.5 a 21 palců, cena je 44 990 korun.

FOX 36 TALAS R

Americká značka Fox má ve své nabídce modely s označením 36 již nějaký ten pátek. Jedná se o enduro vidlice se zdvihem 160 mm s průměrem nohou 36 mm, odtud jméno. Ve verzi Talas je potom velmi rychlým pohybem páčky na korunce možné zdvih snížit na 130 a 100 mm, což šestatřicítku dělá univerzálním kouskem, dobře použitelným na rámy s různým zdvihem a různá použití. Díky vzduchové pružině a superlehkým slitinám hliníku i masivnímu provedení se podařilo hmotnost vidlice udržet na velmi přijatelných 2,24 kg. To vše za 27 990 Kč.

Nové kluzáky

Pro sezonu 2008 se v kalifornské fabrice zapracovalo na celkovém vzhledu všech lištiček. O tom jsme již ale psali, takže se pojďme rovnou věnovat řadě 36 a hlavně testované 36 TALAS R. Hlavní změnou prošly kluzáky, které kromě úpravy tvaru podkovy pro zvýšení tuhosti vidlice získaly nově i postmount úchyt kotoučové brzdy. Takže díky tomu se šetří hmotnost, neboť není třeba používat adaptér, nutný u provedení international standard. Navíc podle slov zástupců značky má postmount pětadvacetkrát lepší výsledky při zátěžovém testu než IS.

Druhou, ještě mnohem významnější změnou, která usnadní život jezdci při manipulaci s kolem, je zcela nová pevná osa. Doposud bylo nutné pro sejmutí předního kola použít imbus č. 5, nyní systém využívá pojištění osy rychloupínákem na každé noze. Zašroubování osy je díky motýlkovému úchytu na pravé straně velmi rychlé. Sílu utažení osy v kluzácích je navíc možné doladit předpětím šroubu, ale na ten je již třeba použít imbus.

Sloupek je z duralu a u tak velkého zdvihu je nasnadě, že vidlice se bude vyrábět i ve verzi pro rámy s hlavovou trubkou průměru 1,5". Český dovozce tak nabízí možnost výběru vidlice s krkem 1,5" One-point-five za příplatek 490 Kč.

Dalším příjemným detailem je nový úchyt hadičky kotoučovky. Montáž je supersnadná a hadičku drží pevně, takže by neměla přijít do styku s pláštěm. Pouze je třeba šroubek utahovat s citem.

Změna zdvihu

Talase dělá TALASem páčka změny zdvihu. Ta má sice minimální velikost, ale je velmi dobře nahmatatelná. Změna zdvihu se provádí v krátkých úhlech pootočení, na změnu zdvihu o celých 6 cm stačí čtvrtotáčka. Ke snížení dojde po stlačení vidlice, pro roztažení je třeba uvolnění tlaku na vidlici a sama se roztáhne. Velkou výhodou je tedy snadná a rychlá manipulace bez nutnosti si vykroutit zápěstí. Ovšem jezdec se musí spokojit s předem danými hodnotami zdvihu, zatímco u konkurenčních značek je možné nastavit velikost zdvihu plynule, a tudíž si upravit zdvih podle rámu i požadovaného stylu jízdy.

Ke změně dojde přepuštěním vzduchu mezi komorami, takže chod je stále stejný, nemělo by tedy docházet ke tvrdnutí vidlice snížením zdvihu. Tím se dostáváme k vnitřnímu uspořádání vidlice. Uprostřed páčky Talas najdeme krytku vzduchového ventilku, jímž se do vidlice tlakuje vzduch. Chod vidlice je „foxácky" sametový, a ačkoli pro letošní sezonu došlo ke zvýšení nízkorychlostní komprese, aby se vidlice méně zanořovala pod brzděním či pod tlakem jezdce na řídítka v zatáčkách, absorpce miniaturních nerovností je již tradičně excelentní. Zde se tedy žádné překvapení nekoná.

V pravé noze se pak ukrývá olejová lázeň, která se také velkou měrou podílí na sametovosti chodu. Zároveň se zde ukrývají i ventily odskoku, jehož rychlost je možné za jízdy upravit červeným kolečkem na pravé straně korunky. Nízkorychlostní komprese je u modelu 36 TALAS R přednastavená z továrny, pokud by jezdec toužil po možnosti jejího ladění, musel by sáhnout po modelu s písmeny RC2 v názvu. Ten právě disponuje možností naladění nízko a vysokorychlostní kompresе, ale stojí už 33 990 Kč.

V terénu

U vidlice s takto vysokým zdvihem již nenajdeme žádnou možnost blokace. Pro snížení na 100 mm zdvihu by se třeba lockout i hodil, ale stošedesátku si asi nebude kupovat výkonnostně založený maratonec, jenž by toužil po plné opoře při silovém šlapání do kopce. Ten pravděpodobně sáhne po modelu 32 TALAS RL, jenž disponuje zdvihem 100–120–140 mm a lockoutem. Šestatřicítka je spíše určena pro jezdce vyznávající hlavně jízdu z kopce, kteří si ale neváhají na vrchol trailu dojet po vlastní ose.

Chod vidlice je velmi příjemný a sametově jemný. Pod 80 kg vážícím jezdcem jsme nezaznamenali, že by docházelo k jakémukoli kroucení, nepřesnému řízení či snad dokonce ohýbání. Masivnost trubek spolu s pevnou osou tedy dokáže i u zdvihu 160 mm s pouhou jednou korunkou udržet vidlici v ideálním poměru lehkost – tuhost.

Možnost ladění komprese jsme po zkušenostech s konkurenčními vidlicemi Lyrik či 55 postrádali, ale pouze do doby, než jsme se na kole s 36 svezli. Vidlice je vyladěná tak, aby se mnohem méně zanořovala pod brzděním. To se zdařilo na výtečnou. Inženýři od Foxu také zapracovali na zjemnění přechodu funkce ventilu z komprese na odskok, takže změna mezi pohybem dolů a nahoru je mnohem čistší.

Vidlice se na hrubých kořenech či v kamenitých pasážích chovala jako žehlička, a přitom dopady ze skoků pohlcovala s progresivním nárůstem ochrany na konci zdvihu. Toto odlišení vysokorychlostních a nízkorychlostních rázů má na starosti vnitřní labyrint kompresního ventilu, jenž je citlivý právě na rychlost pohybu pístku a poté sám upraví průtok oleje. Vnitřně je navíc možné poladit na tlumiči ochranu proti chodu na dno. V rychlých zatáčkách držela vidlice přední kolo na zemi jako přibité, ale díky nízké váze nebyl žádný problém ji zase od povrchu odlepit a vznést se do vzduchu.

Jak si stojí

Šestatřicítka je prostě absolutní zbraň bez viditelných slabin, svezení na ní přinese jezdci příjemný pocit z jízdy, bezpečný průjezd těžkým terénem, přesné ovládání a lehkost jízdy. Cena 27 990 Kč je pravda poněkud vyšší, ale zase jezdec, který ví přesně, co od kola očekává, by na vidlici neměl zrovna šetřit. Fox 36 TALAS má všechno, co by dnešní vidlice na enduro měla mít, a pokud by jezdci scházela možnost ladit kompresi, pak stačí sáhnout po vyšším modelu RC2.

(mig)

AUTHOR Master

Dokončení ze str. 1

případě ale neměla být nízká váha na úkor pevnosti. **Výsledná hmotnost samostatného rámu je výborných 1250 gramů. Oproti lońským rámům kombinujícím duralové trubky Easton s karbonovými sedlovými vzpěrami došlo k třísetgramové hmotnostní úspoře!**

Cena modelu Master je 59 990 korun. Samostatný rám je možné zakoupit pouze v designu typu Introvert, a to za cenu necelých dvacet tisíc korun.

Hrátky s karbonem

Již letmý pohled na rám, především na jeho mohutnou spodní trubku s průřezem položeného obdélníku, jasně informuje o základních požadavcích konstrukce. Šířka dolní trubky v celé své spodní půlce přesně odpovídá šířce středového pouzdra. Neméně robustně se tváří napojení řetězových vzpěr, které mají ve středové partii netradiční trojúhelníkovou profilaci. Horní trubka s lichoběžníkovým průřezem má po celé své délce na obou bocích jakési zpevňující žebro. Společně se sedlovou trubkou vnějšího průměru 34,9 milimetru a s nepřehlédnutelnou partií okolo hlavy slibuje rám nadprůměrnou odezvu na šlapání. V duchu maximální pevnosti se nese i provedení sedlových vzpěr rámu. Jejich širší průřez a především úplná absence jakéhokoliv zprohýbání mají za úkol pouze jedno, a sice přenést maximum síly na zadní kolo. Tomuto účelu nahrává i mohutný spojovací můstek. Komfort byl v případě konstrukce zadní stavby až druhořadý, ostatně se jedná o ryze závodní rám. Příprava pro čepy ráfkových brzd bude vyhovovat gramhoničům, kteří si zakoupí samostatný rám a následně jej budou osazovat.

Nízké hmotnosti rámu odpovídá „téměř papírová“ síla stěn středové části hlavních trubek, kterou lze odhalit již při silnějším tlaku prsty na jejich plochu. Zajímavostí je vedení bowdenů řazení horní trubkou, čímž se podařilo dosáhnout výrazné vzhledové čistoty. Po spodní hraně horní trubky je totiž tažena pouze hadička k zadní brzdě.

Skvělá tuhost při minimální hmotnosti

K řadě testovaných kol lze přistupovat s určitou představou, jaký ten či onen bike vlastně bude. Předchozí zkušenosti například s geometriemi konkrétního výrobce nebo třeba s celkovým laděním kola, mohou být do určité míry jakýmsi předobrazem, aniž by jezdec na kolo ještě usedl. V případě novinky Author Master jsme po předchozích zkušenostech s elitními biky značky očekávali výbornou ovladatelnost a stoprocentně závodní geny. A to master splnil do puntíku.

Na testované kolo se jezdec neposkládá jinak než do vyloženě sportovně-závodní pozice. Přestože rám není nijak dlouhý, níže umístěná řídítka a celková povaha kola ani jinou polohu jezdce neumožňují. A tak to má u závodního XC být, neboť pouze v takové pozici je zajištěn optimální přenos síly a do jisté míry i aerodynamika jezdce. Zároveň však není předek mastera natolik nízký, aby negativně ovlivnil průjezd technických pasáží či zdolání prudších sjezdů. Ovladatelnost je v tomto případě jakousi zlatou střední cestou. **Kolo ochotně naslouchá pokynům jezdce a pro položení do zatáčky či kličkování na úzké pěšině mezi stromy jej není nutné nijak přemlouvat. Chování mastera je dobře čitelné a na geometrii si jezdec zvykne téměř okamžitě.** Celková stabilita ve vyšších rychlostech je vyhovující, pouze je nutné v prudkých sjezdech jít více za sedlo. Nízko umístěná řídítka takovému terénu přece jen nenahrávají. Skvěle to ale kompenzují ve výjezdech, na masteru má jezdec pocit, že vyjede snad všechno. **Kolo nemá tendenci se zbytečně stavět na zadní a jezdce samo navádí ke správnému rozložení těžiště.** Vrchařské schopnosti i celkový komfort držení by pak ještě navýšila montáž rohů.

Jednou z pilotních vlastností mastera je skvělá akcelerace. Té samozřejmě napomáhá již zmiňovaný závodní posed, hlavní úlohu zde však hraje hmotnost kola a celková tuhost rámu. **Jen lehce přes deset kilogramů vážící bike je totiž vybaven nadprůměrně tuhým rámem, takže reakce na záběr do pedálů je okamžitá a do pohybu vpřed přejde takřka sto procent vynaložené energie.** Žádné kroucení rámu v tomto případě nečekejte, a to ani pod těžším jezdcem. Navíc je po této stránce skvěle vyvážený přední trojúhelník a zadní stavba. Sice by se dal ještě ubrat nějaký ten gram na obvodové hmotnosti kol, ovšem pláště Author Beetle Juice jsou výbornými univerzály, takže by jejich výměna byla spíš na škodu.

Jediné negativum kola vynikne ve srovnání právě s nadprůměrnou tuhostí rámu. Představec Easton má totiž přední upínací část záměrně z boků hodně vybranou, aby umožnil karbonovým řídítkům více pružit. Při silové jízdě ze sedla či v nástupu však tato pružnost setu představec/řídítka může někomu vadit. Ovšem na měkčím rámu by tento neduh možná nikdo ani nepozoroval…

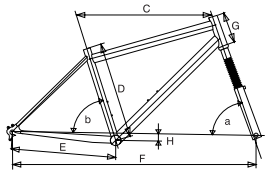
Jízdní komfort kola patří mezi karbonovými rámy k průměru. Málokterý rám však dokáže nabídnout při totožné míře pohodlí tak vysokou tuhost jako Author Master či Introvert. **Zadní stavba z principu příliš komfortu nepřinese, úspěšně to ale dohání sedlová trubka,**

+ tuhost rámu, nízká hmotnost, schopnosti ve výjezdech, pružnost sedlovky, pohodlné sedlo

− nižší tuhost kompletu řídítka/představec

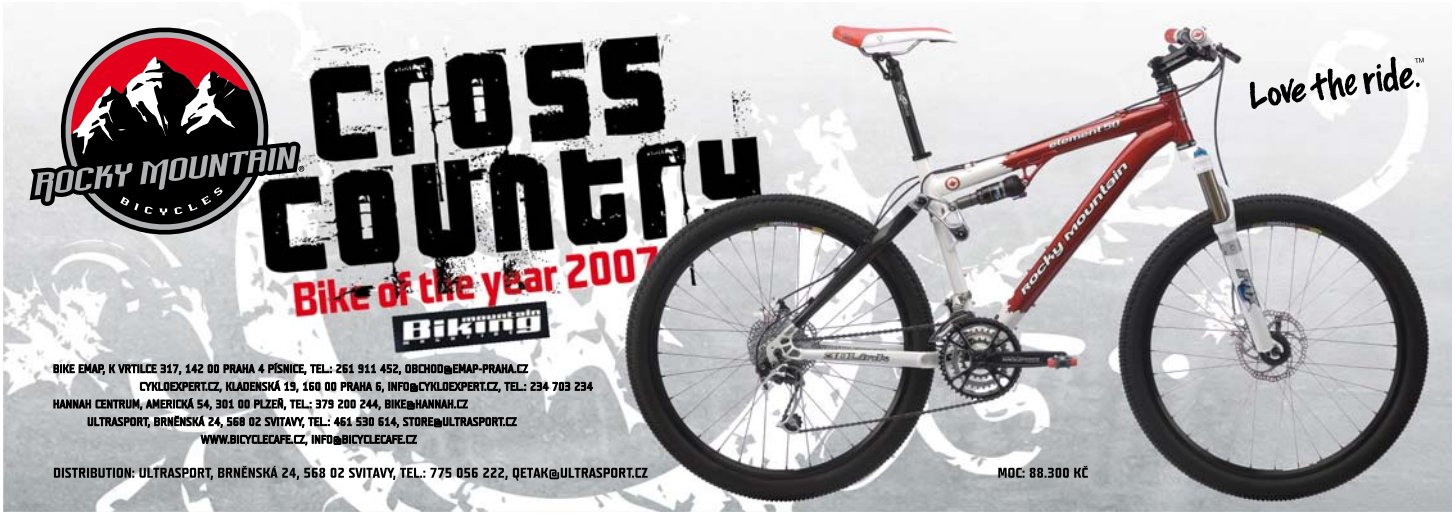
Technická specifikace:

Rám: Author Karbon Monocoque 26"
Vidlice: Manitou R7 Elite Absolute 100 mm
Kliky: FSA Afterburner 22/32/44, 175 mm
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Sram X.9
Řazení: Sram X.9 Trigger
Brzdy: Hayes Stroker Trail
Náboje: Author Helium Pro
Ráfky: Author Helium Pro
Pláště: Author Beetle Juice Kevlar 2.0"
Kazeta: Sram PG-970 11–32 (9)
Řídítka: Easton EC70 – karbonová
Představec: Easton EA70
Sedlovka: Author karbon
Sedlo: Fi'zi:k Gobi XM
Pedály: Shimano M540
Hmotnost: 10,4 kg (vel. 19")
Cena: 59 990 Kč



	Velikost	19"
a	Úhel hlavy	71°
b	Úhel sedlové trubky	74°
C	Horní trubka efektivně	588 mm
D	Délka sedlové trubky	483 mm
E	Délka zadní stavby	420 mm
F	Rozvor	1069 mm
G	Hlavová trubka	115 mm

I. AUTORIZOVANÉ AUTHOR BIKE CENTRUM • ŠPIČKOVÝ PŘEDPRODEJNÍ I BĚŽNÝ SERVIS
AUTHOR®
E-SHOP • TEST RIDER • FINANCOVÁNÍ FORMOU SPLÁTEK BEZ NAVÝŠENÍ CENY
ŠTĚRBA 0% SPLÁTKY BEZ NAVÝŠENÍ
ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz
Sezimova 10, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961
info splátky: 800 159 235
724 130 240
e-mail: info@sterba-kola.cz



a především karbonová sedlovka s výrazně vyoseným zámkem. Stejně tak sedlo Fi'zi:k Gobi je nadmíru pohodlné, takže i po stránce jízdního pohodlí nakonec master zaslouží celkem vysoké hodnocení.

A ostatní díly?

Vidlice Manitou R7 Elite Absolute funguje solidně a díky nastavení komprese nemusí jezdce rušit zbytečným pohupováním. Možná by zde přišel vhod lockout ovládaný z řídítek, páčka na korunce je však bezproblémová a po estetické stránce možná i lepší.

Kliky FSA Afterburner s efektní povrchovou úpravou výborně doplňují tuhost rámu. Řazení Sram X.9 s páčkami Trigger není co vytknout, funguje zcela přesně a nabízí čitelnou zpětnou vazbu mezi měniči a páčkami. Maximální spokojenost panovala také s brzdami Hayes Stroker, které nabídly nejen příjemné ovládání, ale především na závodní XC nadstandardní výkon. ■

Loukotě TAG si razí cestu bikeparky

Loukoťová kola, u nichž tradiční dráty nahradily paprsky z různých materiálů, se pomalu zdála být minulostí. Hlavním jejich negativem byla vyšší hmotnost a praktická nemožnost dokonale vystředit ráfek po velkém rázu.

Mnozí výrobci tyto neduhy řešili různě, někteří výměnou duralového ráfku na kompozitových loukotích, jiní připevněním paprsků k ráfkům pomocí centrovacích šroubků. Osud ať karbonových či magneziových nebo dokonce hliníkových loukotí však byl nezvratně zpečetěn, a dokonce i jeden z největších průkopníků, americký Spinergy, přešel k výrobě zapletených kol tradičního vzhledu.

Jako blesk z čistého nebe tak působí na první pohled americká loukoťová kola TAG, která se objevila minulý rok v bikeparcích za velkou louží. Nic si nedělají z vyšší hmotnosti, hnacím motorem jejich vzniku byla totiž maximální odolnost kol proti rázům v nejnáročnějším terénu. Provozovatelé půjčoven v bikeparcích na kolech nejčastěji opravují či vyměňují ráfky, kterým nezkušení návštěvníci bikeparků uštědřují nejeden smrtelný zásek o hrany ostrých kamenů či při špatně provedených skocích. A tak volali po prakticky nezničitelných kolech, která by jim usnadnila servisácký život a bikerům neznepříjemňovala život jezdecký.

Pětipaprsková kola TAG jsou dostatečně mohutná na to, aby odolala maximálnímu zatížení při několikametrových skocích, sjezdu nejtechničtějšími pasážemi, a dokonce by měla odolat i rychlým nárazům na ostré hrany, kdy se většinou klasický ráfek zbortí. Výborně je to vidět na dvou videích, která nalezneme na stránkách www.tagwheels.com, kdy jezdec velkou rychlostí narazí zadním kolem do vysokého obrubníku s ostrou hranou. Nejprve na tradičním freeridovém výpletu, kdy je po sejmutí proraženého pláště vidět velké zborcení stěn ráfku a také mohutné rozcentrování. Následuje stejně rychlý náraz s loukotí TAG, kdy opět dojde k proražení duše, ale újma na ráfku je minimální.

Na tak vysoké odolnosti se podílí složení kol z kompozitů, kdy hlavním cílem složení vláken je schopnost pohltit a utlumit velké rázy. Že nejde jen o dětskou hru, dokazují počítačové analýzy, neboť design kol vzniká v programech s výpočtem konečných prvků. Designér tak ihned vidí, kde dochází k největšímu zatížení, a tudíž kde je třeba posílit strukturu materiálu, zatímco v méně namáhaných místech může ubráním materiálu docílit vyšší pružnosti a následného posílení efektu pohlcování rázů. Jak prosté a funkční.

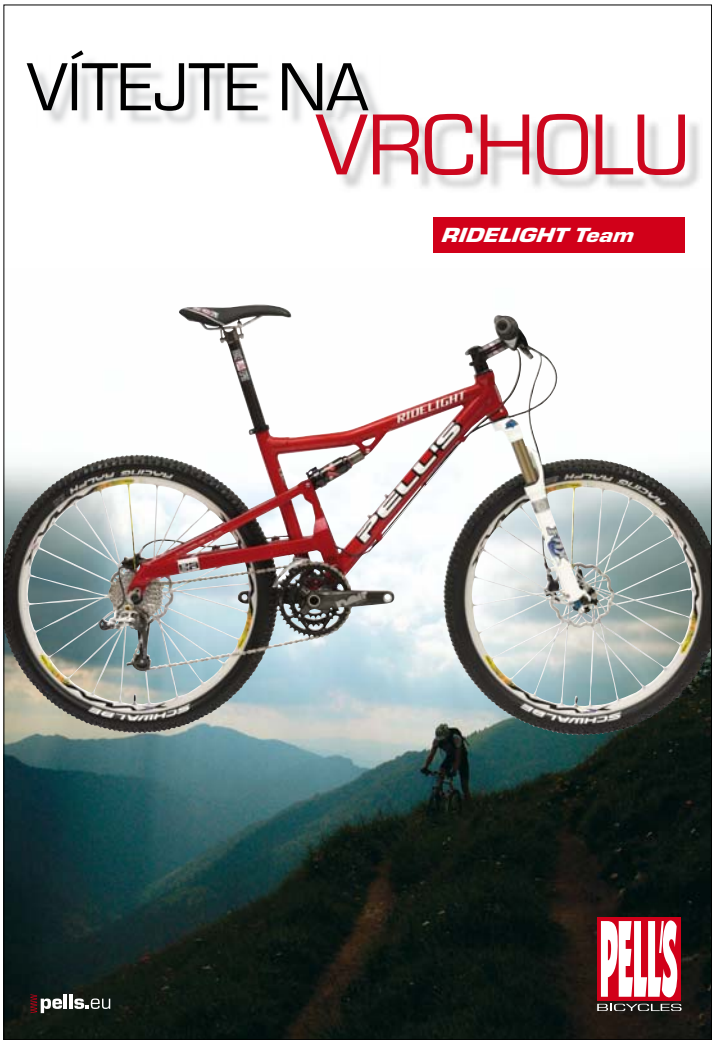
Loukotě jsou vyráběny ručně v USA technologií Lost Core Molding, kdy je možné uvnitř paprsků vytvořit jak dutiny, tak i výztuhy. K tomu se používá kopyto z kovu s nízkou teplotou tavení, které se omotá kompozitovým termoplastem a udává vnitřní tvar loukotě. Po ohřátí na odpovídající teplotu se kovové kopyto roztaví a vyteče ven. Tím je možné upravovat tloušťku a tvar paprsků i ráfků v závislosti na počítačových výpočtech.

Uvnitř středů najdeme švýcarské náboje DT Swiss 440, takže případný servis není nijak nedostupný. Co se týče oprav loukotí, s tím bude pravděpodobně problém do doby, než se případného dovozu ujme někdo buď u nás, nebo alespoň v sousedním Německu.

Když jsme kola TAG poprvé zahlédli na veletrhu Crankworx, cena páru se pohybovala okolo tisíce kanadských dolarů, což by dnes odpovídalo ceně asi okolo 17 tisíc korun. Ovšem je samozřejmě nutné dopočítat další náklady spojené s dovozem, takže tato cena nebude zřejmě konečná. Ovšem za své peníze si jezdec může pořídit prakticky bezúdržbový set kol, na která nemusí ani sáhnout.

Hmotnost předního kola je 1828 g, zadní váží ještě o sto gramů víc, což pro obě kola dává hmotnost 3,75 kg. To není nejméně, ale ve srovnání s freeridovými výplety to není zas tak velký rozdíl, jenž vyrovná právě bezúdržbovost a pružnost kol.

(mig)



Giro Convert

Cyklistické brýle jsou v sortimentu značky Giro novinkou. Stejně jako v oblasti přileb patří tento výrobce k absolutní špičce, ani v případě brýlí se nechtěl vydat jinou cestou. Čtveřice v současnosti nabízených modelů proto využívá obruby z vysoce odolného a zároveň lehkého Grilamidu, a především polykarbonátovou optiku Carl Zeiss. Skla Zeiss True Sight jsou zárukou nejvyšší kvality, jejich výrobce se může pochlubit více než stoletou tradicí. Značka Carl Zeiss u všech svých produktů garantuje vysokou jasnost a ostrost vidění, takže Giro rozhodně nesáhlo vedle, byť za cenu o něco vyšší ceny svých brýlí.

Model Convert je svým designem koncipován nejen na cyklistiku, ale i na civilní využití. Základní tvar koresponduje s ostřeji řezanými rysy přileb Giro, stejně jako v případě ostatních modelů. Výška zorníků patří mezi cyklistickými brýlemi k průměru, spodní část obruby však lehce omezuje ve výhledu. To co je u civilních modelů standardní, může vadit některým cyklistům, zvyklým na otevřený spodní okraj brýlí. Pro ty jsou ale určeny modely Giro Havik a Semi, takže celoobvodová obruba testovaného typu Convert nemusí být negativem. Celkový průhyb brýlí dobře kopíruje tvar obličeje a optimální je i tvarování nožiček. Uživatelům s celkově širší hlavou však nemusí vyhovovat pevnější konstrukce brýlí. I přes solidní pružnost obruby mohou nožičky nad ušima trochu tlačit.

Ventilace v přední části nožiček, označená po vzoru přileb Wind Tunnel, je především designovou záležitostí, brýle však rozhodně netrpí nadměrným zamlžováním v nízkých teplotách. Osmivrstvý polykarbonát použitý u zorníků nemá tendence zkreslovat vidění a je také výrazně odolný vůči mechanickému poškození. Designovou libůstkou jsou gumové inserty v zakončení nožiček či provedení sklápění nožiček. Gumové nánosníky mají otevřenou konstrukci, takže jejich kontakt s nosem je minimální, a tím pádem je zde minimalizováno pocení. Navíc jsou velice pevně přilepeny k obrubě, takže na rozdíl od mnoha jiných brýlí nehrozí jejich ztráta.

Brýle Giro Convert jsou v nabídce v sedmi barevných provedeních, se sedmi různými zorníky, včetně polarizačního. Možností je také instalace klasických dioptrických skel. Cena se podle konkrétního provedení pohybuje od 1690 do 2490 korun.

(kad)

\+ kvalita optiky, pevnost obruby, zpracování

− lehce omezený výhled

Author proti větru

Ultralehká větrovka se může stát takřka celoročním doplňkem cyklisty, jarní období nevyjímaje. Jejím základním účelem je samozřejmě maximální ochrana jezdce před chladným proudícím vzduchem. Při použití materiálu s co nejnižší gramáží můžete mít takovou bundu prakticky kdykoli s sebou, pro případ náhlé změny počasí či ochlazení. Přesně tyto výhody nabízí i větrovka **Author AS-9 Light**.

Základem bundy se stal materiál Vela Rib Stop. Jak název napovídá, využívá ribstopovou úpravu, jejímž plusem je odolnost proti páření v případě nechtěného zatržení materiálu. Tato ultratenká „šusťákovina" je svou konstrukcí pro cyklistiku ideální. Neřeší nepromokavost, ale jen a pouze co nejlepší ochranu proti větru. Jakýkoli zátěr materiálu zde proto chybí, neboť by tím utrpěla jeho prodyšnost. Určitou vodoodpudivost použitý materiál nabízí, ale jeho odolnost proti vodě rozhodně nebyla primární. Odvod par dále navyšuje použití bočních svislých panelů z lycry, která navíc zlepšuje tvarovou a částečně i velikostní přizpůsobivost bundy. Tentýž materiál je použit také na spodní straně rukávů.

Střih bundy je i přes celkovou jednoduchost velice promyšlený. Rukávy jsou spíše užší s hodně dimenzovanou délkou. Stejně tak přes trup není bunda vzhledem ke konkrétním velikostem zbytečně volná. Ideální je šířka i výška límce, jenž výborně obepíná krk, aniž by musel využívat jakékoli stahování. Přední zip je podložený proti profouknutí zpevněným pruhem materiálu, takže při zapínání nehrozí jeho skřípnutí do jezdce. Spodní lem bundy je vybaven všitou plochou gumou a protiskluzovým zakončením. To je sice funkční, ale možnost volitelného stažení dolního okraje bundy by se nám zamlouvala více. Praktickým detailem jsou tenká pružná poutka na rukávech, která se mohou zaháknout za palec pro zamezení vyjíždění rukávů. Zadní kapsa je hodně prostorná a výrazně zvyšuje univerzalitu větrovky, kterou je možné používat třeba i při běžeckém lyžování. Překrytí zipu kapsy je vyřešeno pomocí reflexního materiálu, takže se nezapomnělo ani na bezpečnost jezdce. K bundě je dodáván také kompresní vak, ve složeném stavu proto bunda nezabere ani celou jednu zadní kapsu dresu.

Celkově je bunda Author AS-9 Light i při své zdánlivé jednoduchosti maximálně propracovaná, po stránce střihu či prodyšnosti použité kombinace materiálů ji můžeme rozhodně doporučit. Její cena je od 1099 korun. Kromě žluto-černé je v nabídce i modro-černá kombinace.

(kad)

\+ délka rukávů, tvar límce, prodyšnost, poutka pro palec, reflexe

− nestavitelný spodní lem

INTERSPORT®
PRAHA - PEKSPORT
VÝPRODEJ
ZIMNÍHO ZBOŽÍ
– 20 %
– 30 %
– 50 %
www.peksport.cz
Vršovická 466, Praha 10, KOH-I-NOOR
tel.: 271 72 34 25 (cyklistika), 271 72 08 93 (sport)
Po–Pá: 9.00–19.00, So: 9.00–13.00
www.peksport.cz, e-mail: peksport@intersport.cz

SAMODOMO

Otvírák sezony

Nespletli jsme se v názvu a náš domácí rádce nebude o uspořádání první jarní vyjížďky či závodu. Ačkoliv nápad není náš, líbí se nám natolik, že se o něj s vámi musíme podělit a všichni cyklisté-pivaři určitě zajásají.

Jde totiž o otvírák lahví, jedno, zda s minerálkou či pivem. Princip je v tom, že je k jeho výrobě využito pouze dílů z kola. Potřebovat budeme starou kazetu Shimano s elipsovitými odlehčovacími otvory, a hlavně největší pastorek 30 zubů, jehož otvor mezi vnějšími zuby a vnitřním vícehranem je díky vlastním zkušenostem pro zátku naprosto ideální. Dále pak kousek řetězu a z nářadí nýtovačku, pilku na železo či rozbrusku, pilník nebo brusku, vrtačku, a hlavně svěrák.

Nejdříve rozmontujeme kazetu a pastorek upevníme do svěráku. Pak uřízneme základní trojúhelník těla otvíráku pilkou. Řežeme středem plochy mezi jednotlivými otvory, takže z jednoho pastorku můžeme vyrobit až šest otvíráků. Na finálním vzhledu se hodně podepíše rozmístění zubů na pastorku, protože někdy nám na vrcholu zůstanou čtyři zuby a jindy pět. Je to ale jen drobný detail, který radost z díla určitě nezkazí. Jakmile trojúhelník odřízneme z pastorku, zbavíme jej ještě spodního výstupku, aby nám pod otvorem zůstalo zhruba 15 mm materiálu zakončených rovnou plochou. Hrany zabrousíme, totéž platí i pro rohy na stranách zubů. Nesmí zůstat žádné ostré konce, které by mohly někoho poranit, tedy kromě samotných zubů, ty tam zůstat musí. Pokud bychom k řezání použili namísto pilky rozbrusku, vlivem tloušťky kotouče bychom se připravili o část materiálu, a vyrobili tak z pastorku jen dva otvíráky. Rychlejší a pohodlnější to ovšem je.

Do připraveného „plechového" základu vyvrtáme do spodní části dva otvory pro nýty řetězu. Rozměr vrtáku je 4 mm a otvory by od sebe měly být stejně daleko, jako jsou nýty na článku řetězu, tedy 15 mm. Na připravený základ už jen nanýtujeme řetěz. Ideálních je 11 článků, ovšem můžeme rukojeť udělat i delší, záleží na vkusu. Díky tloušťce plechu a absenci vnitřních plíšků řetězu necháme při nýtování mezi vnějšími plíšky řetězu ještě rolničku, takže výsledná tloušťka bude stejná jako u samotného řetězu a nýty budou vyčnívat naprosto přesně.

Nakonec celý otvírák vyčistíme v technickém benzinu a pak ve vodě se saponátem, abychom vše dobře odmastili, hygiena především. Následné zasyčení zátky lahváče pak bude příjemnou odměnou za tento kutilský výkon. **(už)**

OTESTUJTE NEJLEPŠÍ CELOODPRUŽENÁ KOLA

více se dozvíte na www.specialized.cz

www.specialized.cz

You can never be too SPECIALIZED

FELT Compulsion 2

Jestliže neustále omíláme dokola jednočepové, čtyřčepové či virtuální systémy odpružení, pak Felt se svým Equilink systémem vnáší do těchto rozdělení další princip. Lze-li nějaké odpružení nazvat mnohočepovým, pak je to právě Equilink od Feltu. A na premiérový test této technické lahůdky se podíváme.

Kolik čepů?

Základem Equilinku je červené duralové táhlo, spojující spodní a horní část zadní stavby. Prvním článkem systému je rameno virtuálního čepu uchycené za středovou spojkou na úrovni nejmenšího převodníku. Na toto rameno jsou přes ložisko napojeny řetězové vzpěry nesoucí osu zadního kola. Nad osou je další čep a sedlové vzpěry vedoucí k vahadlu přepákování na tlumič. **Kouzlo tkví ve spojení ramene virtuálního čepu s vahadlem přepákování červeným táhlem Equilink. Díky tomuto spojení dochází k propojení sil a neutralizaci pružení vlivem tahu řetězu či brždění. Na druhou stranu díky virtuálnímu čepu zůstává systém neustále citlivý na podněty od terénu.**

To vše je aplikováno na několika typech rámů s odlišným zdvihem a provedením zadní stavby, kdy nejnižší zdvihová verze Virtue se 130 mm zdvihu nemá čep mezi osou zadního kola a sedlovou vzpěrou. Testovaný Compulsion 2 se zdvihem 145 mm už tento čep má. Pokud budeme za představitele čtyřčepu brát systém FSR od Specialized, pak Compulsion má hned sedm čepů. Jak se to projeví na celkové údržbě, to ukáže až čas.

Celý systém je aplikován na duralový rám s předním trojúhelníkem s masivním provedením partie u hlavové trubky. Tam nechybí navařená spodní výztuha a výrazný sloping doplňuje výztuha u sedlové trubky. Další zpevňující plát je na spodní trubce, kde tvoří uložení tlumiče. Zadní stavbu s excentricky uloženým táhlem Equilink jsme zmínili, jen nesmíme zapomenout na karbonové zpevňující „X“ našroubované jako výztuha na spodek ramen vahadla.

S jídlem roste chuť

Compulsion je enduro kolem ve všech směrech, takže posed je vzpřímený, ale dostatečně natažený. Široká řídítka jsou poměrně vysoko a bike má delší a stabilní geometrii, typickou pro tuto kategorii. Nastavení tlumiče Fox Float R vyžaduje tlak odpovídající hodnotě sag (zanoření) 13–16 mm. Pro jezdce s váhou 80 kg to znamená zhruba 170 psi. S odpovídajícím tlakem přepadne jezdce po nasednutí pocit malého zdvihu. Zanoření tlumiče je opravdu malé a nic nenaznačuje, že by se kolo mělo nějak houpat. Ani výraznější opření do pedálů jak v sedle, tak ze sedla neznamená větší propružení.

Přesně to je cílem Equilinku, pružení prostě nereaguje skoro vůbec na záběr od řetězu, a to na jakýkoli převod. Hned jsme zkoušeli malý a největší převodník v kombinaci s celou kazetou, ale nemělo to na propružení vliv. Jde tedy o velmi vyzrálý systém, který není závislý na nastavení komprese tlumiče. Použitý Fox měl totiž nejnižší hodnotu továrního nastavení propedalu.

Po rovině to tedy znamenalo dobré zrychlení, samozřejmě s ohledem na osazení kola širokými plášti a vidlicí Rock Shox Pike se zdvihem 90–140 mm. Odpružení prostě neukrajovalo z výkonu jezdce. Jakmile jsme začali stoupat a hmotnost se přesunula více vzad, stejně si systém podržel svoji neutralitu vůči tahu řetězu a na šlapání reagoval opravdu minimálně. Stále však byl plně funkční pro kopírování povrchu a žehlení nerovností a posunutím na sedle vpřed jsme vyjeli i prudší stojky.

To pravé ale přišlo ve sjezdu, kdy s každým větším skokem a rozbitějším terénem systém ukázal, jak hluboký zdvih může nabídnout. Pike s pevnou osou skvěle sekundoval zadní stavbě a citlivostí ji skoro předčil. Souhra obou partií však byla perfektní a jezdec má pod sebou opravdu funkční a hodně silný celek. Pro náročnější sjezdy jsme však postrádali sedlový rychloupínák pro snazší nastavení sedla, imbus je zde trochu nepraktickým řešením.

Vysoká pozice řídítek, která byla ve výjezdu trochu na obtíž, se ukázala jako silná zbraň do hodně prudkých pasáží. Nebyl problém odskočit z hrany přitažením řídítek, ale na druhou stranu ve stoupáních se bike nestavěl na zadní příliš brzy. Pouze do ostrých zatáček měl bike nepatrně vyšší těžiště a delší geometrii. Pro enduro však naprosto typický projev, který rozhodně nezaslouží kritiku. Tuhost rámu byla i přes množství čepů na slušné úrovni a díky slopingu měl jezdec dostatek místa na manévrování nad horní trubkou.

Točivost biku lze výrazně ovlivnit nastavením předního zdvihu kolečkem na levé straně korunky, kdy 90 mm udělá z kola takřka XC stroj se slušnými točivými schopnostmi. Přičteme-li navíc imunitu zadní stavby vůči šlapání, bylo by možné objet na kole maraton, to by ale chtělo užší pláště a nějaké to deko dolů.

Osazení kola odpovídá enduro nasazení, takže pláště Maxxis Ignitor v šíři 2,3 palce zvládnou horší kamenitý terén a něco utlumí, ovšem jejich schopnosti na blátě byly spíše průměrné. Tuhost kompletu vidlice a pevné osy s rychloupínacím táhlem Maxle byla příkladná, stejně jako jedovatost brzd Avid Juicy 5 s předním kotoučem 185 mm. Chod řazení Sram byl ostrý s výraznou odezvou. Gripy s pojistkou a duralovými koncovkami byly perfektním společníkem našim dlaním, ovšem sedlo Felt Facade nám přišlo díky plochému širokému tvaru i přes měkčí polstrování trochu méně pohodlné.

Pro enduristy

Compulsion je jednoznačně čistým enduro kolem, které díky sofistikovanému systému odpružení umožní objet spoustu kilometrů v náročném terénu, aniž by jezdce zbytečně unavovalo. Nabídne stabilní a jisté ovládání, perfektní kopírování terénu a na enduro kategorii slušnou točivost. ■

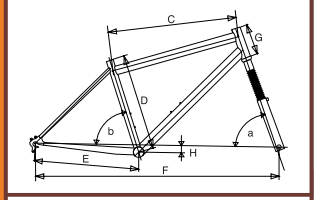
DT SWISS™
Autorizované zastoupení + Servis Center
BOTTICO Group s.r.o.
Wolkerova 1273
765 02 OTROKOVICE
Tel.: 57 711 92 71–73; Fax: 57 711 92 74
e-mail: bottico@bottico.cz
www.bottico.cz

\+ odpružení, posed, ovládání, vyváženost

− absence sedlového upínáku

Technická specifikace:

Rám: Equilink „All Day“ 6061 DB Alu 145 mm
Tlumič: Fox Float R
Vidlice: Rock Shox Pike 409
Kliky: Truvativ Firex
Brzdy: Avid Juicy 5, 160/185 mm
Řazení: Sram X.7 Trigger
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Shimano Deore XT
Náboje: Shimano Deore
Ráfky: WTB SX 24
Pláště: Maxxis Ignitor 2,35
Sedlo: Felt Facade
Sedlovka: Felt
Představec: Felt
Řídítka: Felt
Hmotnost: 15,2 kg
Cena: 52 990 Kč



a	Úhel hlavy	68,75°
b	Úhel sedlové trubky	73,25°
C	Horní rámová trubka	605 mm
	Horní trubka vodorovně	620 mm
D	Délka sedlové trubky	500 mm
E	Délka zadní stavby	435 mm
F	Rozvor	1150 mm
G	Hlavová trubka	160 mm

Najděte rozdíly

Oblíbený rébus, kdy dvě stejné fotky nakonec nejsou tak úplně stejné, by bylo možné aplikovat na předesignovaný batoh **Camelbak Mayhem**. Model 08 dostal totiž do vínku lehké úpravy, které na první pohled nejsou příliš patrné. Změny, byť nijak obzvlášť patrné, ale tenhle oblíbený kousek z Outlaw série přece jen nese.

Nová barva kombinující zelenou s černou určitě potěší všechny, kteří se při pohybu mimo stezky snaží maskovat před lesníky. Cena 2290 korun zůstala zachována. Objem úložného prostoru 11,5 litru se nezměnil, stejně jako velikost a provedení vnitřních kapes. Polstrování zad a provedení odvětrávacích kanálů mezi jednotlivými panely je také stejné. Hlavní rozdíl je v provedení plastových přezek, které jsou proti minulému modelu nikoli dvojdílné rozepínací, ale jednodílné s možností pásek pouze provléknout. To se týká přezek na spodních popruzích pro uchycení chráničů a také přezek na páscích stahujících dole na bocích síťovinovou kapsu.

Pro uchycení chráničů dole i na bocích tedy bude nutné pásky vždy povolit a po nasazení chráničů stáhnout. Rozepínací verze byla sice jednodušší, ovšem jednodílné provedení bude určitě mnohem odolnější v případě pádu.

Všímavým jistě neuniknou jinak střižená poutka na jezdcích zipu, která mají ostřejší hranaté tvary. Ubylo i svislé potko na čelní kapse, ovšem spodní poutko na blikačku zůstalo

a je nižší pro lepší uchycení spony blikačky. Nejvýraznější změnou je zeslabení bederního popruhu, nově s menší přezkou, a také jeho samostatné uchycení k zádům. Tím došlo k částečnému oddělení ramenních popruhů od bederního.

Drobné kosmetické změny se nijak negativně nepodepsaly na funkčnosti tohoto batohu, který je ideálním pomocníkem pro celodenní vyjížďky do náročného terénu. Usazení na zádech a dostupnost vnitřních prostor, stejně jako možnost uchycení integrální přilby či chráničů na spodní straně, jsou perfektní. Jeho třílitrový rezervoár Omega Hydrotanium s doživotní zárukou odolnosti a dostatek dobře rozvrženého vnitřního prostoru včetně všech vnějších upínacích prvků z něj právem dělají kousek, který v roce 2007 dostal ocenění od světových cyklistických novinářů. **(už)**

Craft Pro Cool

Značka Craft pro letošní sezonu zcela přepracovala svou řadu spodního prádla Pro Cool. Již jeho předchozí generace byla oblíbena pro dobrý transport vlhka od pokožky a pro chladivý efekt, nová verze je ale ještě o výrazný kus dále.

Přibyla nejen ochrana materiálu proti pachům, ale především byla výrazně navýšena elasticita při současném snížení gramáže. Nový materiál je o 30 % tenčí ve srovnání s předchůdcem. Prodyšnost byla údajně navýšena o 15 % a podle slov výrobce je zde dvojnásobný odvod přebytečného tepla. Název Pro Cool by tedy měl být zcela opodstatněný.

Kolekce Craft Pro Cool obsahuje klasické pánské triko s krátkým rukávem, které prošlo naším testem, dále je v nabídce i dámská varianta s odlišným střihem a v obou případech je možné volit i verzi scampolo, tedy zcela bez rukávků. Tentýž materiál využil Craft také v případě pánských boxerek či dámské podprsenky a kalhotek.

Craft Pro Cool je svým provedením určen především do teplého počasí. Ve své kategorii vynikne nový pro cool extrémně nízkou gramáží, materiál je navíc velice jemný, a tudíž i příjemný na těle. Nadprůměrnou elasticitou pak připomíná klasickou lycru, tvarové přizpůsobení se tělu je bez nadsázky dokonalé. Uživatel tak může často volit o stupeň menší velikost, než na jakou je běžně zvyklý. Stoprocentní funkce spodního prádla je totiž zaručena pouze za předpokladu správného obepnutí těla. Střih je zdařilý, ať už v oblasti ramen či kolem krku. Společně s pružností materiálu a precizně provedenými plochými švy se podílí na velice dobrém komfortu uživatele. Základní materiál je doplněn o elastickou síťovinu v partii mezi lopatkami a v podpaždí, tedy v oblastech intenzivnějšího pocení.

Prodyšnost materiálu a funkce odvodu potu od těla je u nové varianty Pro Cool vynikající, po této stránce se rozhodně jedná o jeden z nejfunkčnějších materiálů na trhu. Jeho struktura zároveň zajišťuje i vhodnou izolaci od proudícího vzduchu. Extrémně nízká gramáž téměř nenavyšuje tepelnou izolaci, takže v případě trika Pro Cool na sobě uživatel skutečně vozí jen a pouze onu „funkční vrstvu“, bez jakýchkoli nežádoucích vedlejších efektů v podobě zbytečného přehřívání. Odvod přebytečného tepla od těla je znatelný. Výrobce uvádí, že během hodinového sportovního výkonu ochladí nový pro cool povrch pokožky o 3,2 °C a odvede až 87 % vlhkosti. Tyto hodnoty jsou výsledkem testování nového materiálu v laboratořích.

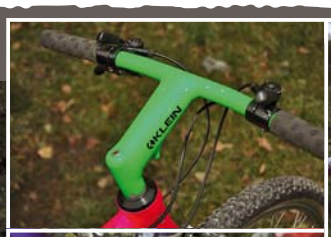
Triko Craft Pro Cool stojí v pánské i dámské verzi přijatelných 850 korun. V nabídce je řada barevných variant, vedle klasiky v podání bílé a černé jsou to jasně modrá, švestkově modrá a módní jasně zelená. U dámské varianty je možné namísto zelené volit lososovou. Nabízené velikosti jsou od XS do XXL. A pozor, triko Craft Pro Cool vozí i půvabná Tereza Hufíková!

(kad)

\+ funkce odvodu vlhka a tepla, nízká gramáž, elasticita materiálu, střih, nabídka barevných variant

− nenalezli jsme

Klein Attitude



KOLO Z LIDU

Kolo z lidu tentokrát není žádné samodomo udělátko ani skládačka typu co dům dal, ale je to čistokrevný pamětník bikového pravěku. Jeho majitelem je slavný závodník Miloslav Kvasnička, jenž ve své době, na přelomu devadesátých let, dokázal vyhrávat nejen v horských kolech, ale i v cyklokrosu.

Také pamatujete dobu, kdy jsme se v polystyrenových přilbách s fialovým, růžovým či křiklavě zeleným plátěným potahem prohánělí lesem na strojích Kuwahara, Trekking Fox či Scott? Mezi klipsnami se vlnily šišaté převodníky biopace a po kosmických sedmi pastorcích honily řetěz přehazovačky Suntour či Shimano 200 GS… V této době, kdy ocel byla jediným myslitelným materiálem, jsme na závodech zahlédli jako blesk z čistého nebe rám Klein Attitude. Křiklavá barevná kombinace by náš pohled nepřitáhla, takovéto kanárkovské barvy byly počátkem devadesátých let obvyklé. Ale rám jednoznačně upoutal svou mohutností. Vždyť Gary Klein patřil mezi průkopníky zpracování duralu a spolu s další americkou firmou Cannondale se mu podařilo duralovou revoluci dotáhnout do vítězného cíle. Tento samý skvost jsme objevili po skoro dvaceti letech u Milana v obchodě, který vede v pražských Nuslích, a tak jsme neváhali a jeho attituda si aspoň zvěčnili.

Klein Attitude v devadesátých letech patřil k tomu nejluxusnějšímu, co bylo na závodních tratích či pod panděry snobů k vidění. Duralový rám se pyšnil precizně začištěnými svary, hlavová trubka měla již tehdy rozšířené okraje u misek a lanka byla vedena vnitřkem rámu. Vzpěry zadní stavby tvořily již tehdy hranaté obdélníkové trubky, zato patky byly ještě z plochého plátu duralu. Zadní kolo se do nich vkládalo zezadu a o výměnném háku přehazovačky jsme si mohli nechat zatím jen zdát. Brzdilo se cantileverovými brzdami, které vyžadovaly opěrku pro bowden přímo nad brzdou na můstku horních vzpěr.

Velkým skvostem byla na kleinu v době, kdy se odpružené vidlice teprve rodily a na kolech byla vidět jen záplava obyčejných pevných vidlic z chrommolybdenu, mohutná, z několika kusů svařená duralová vidlice. Ačkoli tehdy se ještě převážně používala závitová hlavová složení, Klein již měl svou první verzi hlavy, která později dala vzniknout dnešnímu systému integrovaného hlavového složení.

Velkou designovou libůstkou byl také integrovaný systém představce a řídítek Mission Control, u nás nazývaný Myšák. Ten tvořil spolu se stejně zelenou vidlicí nepřehlédnutelný lapač pohledů a ihned dával tušit, že biker se neveze na jen tak obyčejném velamosu.

Řazení Suntour XC Pro s jednoduchými páčkami nad řídítky patřilo ve své době ke špičce a přehazovačka z téže řady také fungovala výborně. O brzdách cantilever se nedá říci, že by brzdily skvěle, i když na tomto stroji byly vyladěny asi do svého funkčního maxima.

Je zajímavé, že tehdejší XC posed připomínal svými úhly spíše dnešní all-mountainový až enduro styl, kdy úhel hlavové trubky je mnohem položenější než u XC speciálů. Ani sloping rámu není tak výrazný, ale přesto na kleinu z prvních dní 90. let lze najít mnoho inspiratívních prvků, které se udržely dodnes. Hmotnost celého kola, na němž jsou již dnes o něco mladší pláště, kazeta a řetěz, je pod deset kilo. Tehdejší cena rámové sady se pohybovala kolem tří a půl tisíce marek, tedy v přepočtu asi 70 000 korun. Jenže to se s dnešní hodnotou peněz nedá absolutně srovnat, v roce 1990 byly ceny všeho a hlavně výdělky úplně jinde.

(mig)

Každý má právo na kvalitní kolo...

WHEELER WORLDWIDE

Cross 6.5
Cross

Rám	Alu 6061 d.b.	**Převod.**	Shimano Deore	**Ráfky**	Rigida Sphinx Sat
Vidlice	SR Sun. SF-NCX-D LO 63 mm	**Stř. osa**	Shimano ES25	**Poč. rychl.**	27
Měnič	Shimano XT	**Náboje**	Shimano Alivio	**Velikosti**	48, 52, 56, 60 / 44, 48 cm
Přesm.	Shimano Deore	**Vícekol.**	Shimano HG50		
Řazení	Shimano Deore	**Brzdy**	Shim. Deore „V"		

17 990 Kč

3700ZX „CZ"
Treking

Rám	Alu 7005	**Převodník**	Shimano M 151	**Ráfky**	Jalco DM-18
Vidlice	RST Trendy T8 Alu 50 mm	**Střed. osa**	zapouzdřená	**Poč. rychl.**	24
Měnič	Shimano Alivio	**Náboje**	Shim. RM30/Alu	**Velikosti**	50, 54 / 44, 48 cm
Přesmykač	Shimano C051	**Vícekolečko**	Shimano HG30		
Řazení	Shimano Acera	**Brzdy**	Alu „V"		

9990 Kč

Falcon 40
MTB

Rám	Alu 6061 s.l.	**Řazení**	Shimano Deore	**Brzdy**	Sh. Deore hydr. kot.
Vidlice	Marzoc. MZ Race LO 100 mm	**Převodník**	Shimano Deore	**Ráfky**	ALEX DP17
Tlumič	X-Fusion O2 RL LO	**Střed. osa**	Shimano	**Rychl.**	27 **Vel.** 17.5", 19", 21"
Měnič	Shimano XT	**Náboje**	Shimano M495		
Přesm.	Shimano Deore	**Vícekolečko**	Shimano HG50		

34 990 Kč

Route 1.2
silniční

Rám	Alu 6061 d.b.	**Převodník**	Alu 52/42/30	**Ráfky**	Rigida Flyer
Vidlice	Alu	**Střed. osa**	zapouzdřená	**Poč. rychl.**	24
Měnič	Shimano 2200	**Náboje**	Shimano Sora	**Velikosti**	55, 58, 61 cm
Přesmykač	Shimano 2200	**Vícekolečko**	Shimano HG50		
Řazení	Shimano 2200	**Brzdy**	Alu		

16 990 Kč

lahev
AWB-2703 / pro nápoje do 120°C

34 100 010 modrá **34 100 011 zelená**
34 100 012 šedá **34 100 013 čirá**
34 100 014 žlutá

119 Kč

ACOR

triko Club Polo
38 900 004 modré krátký rukáv

799 Kč

brýle
44 100 030 / AGS-2803 stříbrné, **kouřová skla**
44 100 031 / AGS-2803 stříbrné, **modrá skla**

249 Kč

triko Beefy
38 900 002 zelené

499 Kč

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

PŘENOSNÁ AUTOWAPKA

Kdo neradi myjete automobil, vůbec nezoufejte, netestovali jsme žádný přístroj na tlakové mytí aut. Jen se nám dostala do ruky přenosná myčka **Airace Waterman**, která ideálně řeší problém, kde po závodech umýt kolo, aby při převozu nezašpinilo vnitřek auta.

Mytí kol po závodech je často problémem dlouhých front či příliš výkonných tlakových myček (wapek), které díky vysokému tlaku vody mohou poškodit těsnění nábojů, a voda se dostane všude. Ideálním řešením je tedy kbelík s vodou a kartáč anebo hadice s vodou někde u domu.

Druhé řešení s domácí hadicí má svoji přenosnou alternativu v myčce Airace. Ta pracuje na stejném principu jako wapka, ovšem s daleko menší intenzitou. Díky tomu nepotřebuje tolik proudu a k napájení jí stačí jakýkoli automobil vybavený zapalovačem. Myčka totiž k pohonu potřebuje stejnosměrný proud 12 V. Do autozásuvky se jednoduše nastrčí konektor na šňůře dlouhé 5 m, takže lze umývat dostatečně daleko od auta.

Základem myčky je plastové tělo sloužící jako kryt motoru i kanystr zároveň. Objem 19 litrů je dostatečný i pro umytí pěti kol a uzávěr s dostatečně velkým průměrem umožní vodu dovnitř bezpečně nalít i kbelíkem, takže není potřeba hadice. Kanystr má i plastovou rukojeť pro jednoduché přenášení. Součástí je sada tří síťových kapes pro různé mycí pomůcky a uložení hadice a kabelu. Kromě kabelu do auta je k myčce připojena i tlaková hadice s mycí pistolí s nastavitelnou tryskou. Hadice je nasazena do rychlospojky, takže demontáž je otázkou chvilky a není třeba nic šroubovat v případě zmrzlých rukou. Délka hadice je šest metrů, takže se lze bez problémů pohybovat kolem kola bez obav, že bychom tahali myčku za sebou.

Uvedení myčky do provozu vyžaduje naplnění vodou a zapojení do autozásuvky. U některých aut je nutné zapnout klíček zapalování do aktivní polohy, aby byl konektor pro zapalovač pod proudem. Pokud budete chtít umývat kolo celé hodiny, možná nechte motor auta běžet, ať si „nevysajete" baterii. Na myčce je spínač, takže „ON" a můžeme začít mýt. Nejprve prská z hadice vzduch, než se nasaje dostatek vody, to trvá ale prvních pár vteřin, pokud byla myčka předtím prázdná a hadice suchá, jinak jde voda skoro okamžitě. Proud vody je poměrně silný a účinný, nelze jej však srovnávat s běžnými tlakovými myčkami na 220 voltů. I když je pistole nesepnutá a voda nestříká, myčka vrčením motorku dává vědět, že si udržuje neustále tlak. Ideální je tedy umývat přerušovaně, aby byl vždy vyšší tlak a silnější proud vody. Nepřetržitý proud je pak nepatrně slabší, byť stále dostatečný.

Ačkoli vypadá komplet vodotěsně, není ideální myčku vystavovat proudu vody nebo dešti, mohlo by dojít ke zkratu v elektrickém zařízení. Díky délce hadice ji však můžeme mít i uvnitř auta a ven vytáhnout jen hadici. Hmotnost prázdné myčky je 5,5 kg, naplněná je pak o devatenáct kilogramů těžší. Její velikost je 47×40×25 cm, takže se do auta bezpečně vejde. Díky ceně 2800 korun asi bude luxusem pro jednotlivce, ale pro týmy hobíků objíždějící pravidelně závody by mohla být výborným řešením. Navíc ji lze nakonec stejně dobře využít k mytí auta, které si ji bude samo napájet.

(už)

\+ nápad, účinnost, praktičnost

− potřebujete auto

SPORT ARSENAL

CYKLISTICKÉ BRAŠNY A NOSIČE

... více na www.sportarsenal.cz

SPORT ARSENAL s.r.o., Poděbradova 1772, 289 22 Lysá nad Labem
Tel.: +420 325 551 962, tel./fax: +420 325 553 757
E-mail: sportarsenal@sportarsenal.cz

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER www.sirer.cz
BRNO tel. 547 212 482
BEROUN tel. 311 621 355
Č. BUDĚJOVICE tel. 386 359 259
Oficiální dovozce Campagnolo
Horská a krosová kola
Stavby silničních kol

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

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE
Od r. 2001 motorizujeme kola el motorem,
24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu
= 5 LET PROVOZU
Naše tříkolky FREEDOM s maxi již mají najeto více než 8000 km!
AUTHOR
CYCLESTAR bicycles
Sídliště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz
KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

axit
Axit CZ, s. r. o.
prodej a servis kol Merida, Author, Specialized, Maxbike a dalších
prodej snowboardů, vázání a přileb
internetový prodej po celé ČR a SR
Kladská 1513, 547 01 Náchod, +420 491 426 020, axit@axit.cz
www.axit.cz

Kola Štorek Řevnice
jízdní kola
příslušenství náhradní díly
KOLA
horská silniční
trekingová dětská
platební karty
splátkový prodej bez navýšení
po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben–srpen)
e-mail: info@kola-sport.cz
www.kola-sport.cz
tel.: 257 721 313
Komenského 92, Řevnice

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

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY
WWW.KOLANASTATKU.CZ
značková prodejna servis kol
APACHE GIANT SUPERIOR
KOLA NA STATKU
Pod Žvahovem 7/37, Praha 5 – Hlubočepy
Mobil: 721 142 465, E-mail: info@kolanastatku.cz

4EVER

mtb series

in bike
we trust

9,15 kg
ULTRA LIGHT

VIRUS RX1
V brakes

Rám / Frame / Rahmen	Scandium Super Light
Vidlice / F. fork / Gabel	FOX FRLC 100 mm
Sada / Group / Satz	SHIMANO DEORE XTR
Ráfky / Rims / Felgen	DT SWISS XR 4.1
Výplet / Spokes / Speichen	DT SWISS Champion
Další / Other / Weitere	FSA
Hmotnost / Weight / Gewicht	9,15 kg
Velikost / Size / Größe	16.5", 18", 20.5"

4E

www.4EVER.cz