AUTHOR www.author.eu

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

CYKLOSERVIS 17 2008

Ročník XVI. Cena 12 Kč

4EVER 2009

Domácí značku 4Ever vždy charakterizovala kola s maximálně pevnými rámy a kvalitním, co nejméně mixovaným osazením. To samozřejmě platí i nadále, kolekce pro příští sezonu ovšem značku i její image posunuje o nemalý kus dál. 4Ever se totiž vydal do vod pro něho zatím neprobádaných a na svých topmodelech využil karbonové rámy a představil i závodní celoodpružené XC a maratonské biky. Nutno přiznat, že se po technické i designové stránce nové modely opravdu vydařily.

Přestože je tedy karbon i kompletní odpružení v nabídce novinkou, jedná se o špičkové a z konstrukčního hlediska zcela dotažené produkty. 4Ever očividně s uvedením těchto novinek záměrně nespěchal a to se vyplatilo. Novinky rozhodně stojí za to.

Exclusive Collection

Název Virus si jistě mnozí fandové horské cyklistiky spojí se superlehkým skandiovým rámem 4Ever, jenž byl vedle sady XTR osazen také atypickou přední odpruženou vidlicí German Answer. Skandiový virus zůstává i nadále v nabídce, jméno Virus však nově provází celou kolekci exklusivních závodních strojů, od celoodpružených po karbonové hardtaily.

➨ *Dokončení na str. 3*

Výprodej modelů AUTHOR `08

TRACTION DISC

Původní cena 18.990 Kč
NOVÁ CENA 15.990 Kč

rám **DOUBLE BUTTED DURAL 6061 26"**
vidlice **RST GILA TNL (100 mm)**
převodník **SHIMANO M442 (44-32-22)**
měnič **SHIMANO DEORE**
řazení **SHIMANO DEORE**
brzdy **TEKTRO AURIGA COMP (6")**

VERSUS

Původní cena 21.990 Kč
NOVÁ CENA 17.990 Kč

rám **TRIPPLE BUTTED DURAL 6061 26"**
vidlice **RST GILA TNL (100 mm)**
převodník **SHIMANO M532 (44-32-22)**
měnič **SHIMANO LX**
řazení **SHIMANO DEORE**
brzdy **TEKTRO SHIMANO M485 (6")**

www.author.eu

AUTHOR Instinct 29

Vlna devětadvacetipalcových kol zasáhla pomalu celý bikový svět a nevyhla se ani českým výrobcům. Author letos představil dva modely – Instinct a Traction s dodatkem „29“, z nichž ten výše postavený jsme si vzali pod drobnohled.

Devětadvacetipalcová kola není třeba představovat, nebudeme ani vyzdvihovat jejich přednosti či nedostatky, o tom se již napsalo dost. Někteří jezdci na ně nedají dopustit a jiní je zatracují, to podle jezdeckého založení a mnohdy i tělesné výšky jezdce. Pro velmi vysoké lidi jsou devětadvacetipalcová kola jednou z cest, jak si na kole nepřipadat jako vosa na bombóně. **Navíc díky většímu průměru kol je možné pořídit o něco menší rám, než u klasického horského kola, takže celek vypadá vyváženěji.** Přesně to je případ i testovaného Authora Traction 29, jehož rám v 19 palcích seděl jezdcům nad 185 cm výšky, kteří běžně používají 20–21palcové rámy.

Mile nás u testovaného stroje překvapila váha, která je i s pedály pěkných 12,5 kilo. Takto nízkou hodnotu jsme u 19palcového rámu s 29palcovými koly nečekali. Rám je svařen z profilovaných duralových trubek, přičemž horní má vejčitý průřez, zatímco tvar spodní trubky se v průběhu délky mění z vertikálně zploštělého na horizontální. Důvod je jasný – u hlavy je třeba, aby rám odolával nárazům od terénu a je zde proto i samostatná zpevňující navářka, u středového pouzdra je pak důležitější širší průřez kvůli silám šlapání. Zadní stavba je složena z oválných trubek, které jsou jemně esovitě zprohýbány. U levé patky najdeme vzpěru, která pomáhá lépe rozložit sílu kotoučové brzdy.

Testovaný vzorek byl osazen několika novinkami, třeba vidlicí RST M 29, na níž ještě byly nálepky Prototype. Zapůjčený stroj totiž slouží jako testovací předprodukční model pro vyzkoušení devětadvacetipalcové platformy a vidlice M 29 je prvním vzorkem značky RST pro tento průměr kol. Vzduchová pružina je tlumena olejem, jehož odskok je možné nastavit. Přes to, že tlumení bylo bezchybné, vidlice tu a tam občas kopala.

➨ *Dokončení na str. 8*

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

WHEELER WORLDWIDE „Každý má právo na kvalitní kolo“ WWW.WHEELER.CZ „Každý má právo na kvalitní kolo“ WHEELER WORLDWIDE

Převodovka pro všechny

Izolovat vliv šlapání jezdce od zadního pružení, to je jeden ze snů konstruktérů moderních celoodpružených kol. Speciální zavěšení zadní stavby, složitá přepákování nebo převodovky v rámu. To jsou různá řešení téhož problému.

Již po loňském Eurobiku jsme upozornili na stále více se rozmáhající převodovky umístěné v rámu a jejich povícero technických řešení. Letos se nám dostal do ruky bike osazený převodovkou SR Suntour, na němž jsme tak mohli pocítit všechna ta pro a proti tohoto způsobu izolace šlapání.

Firma SR Suntour totiž nabízí svoji převodovku **V-Boxx** standardně již přes dva roky beze změn upevnění k rámu, a díky sériovosti tohoto dílu tak není pro výrobce rámů problém vyrobit tomuto převodovému ústrojí kolo přímo na míru. V-Boxx není jen samostatná převodovka, ale je zároveň i nosnou součástí rámu. **Díky svým rozměrům a uchycení v místě šlapacího středu je veškerá hmotnost situovaná přímo do těžiště kola, což je jeden z hlavních požadavků pro snadnou ovladatelnost při jízdě.**

Základem celého kompletu je vnější duralový plášť z materiálu řady 7050. Všechny díly jsou k sobě upevněny pomocí šroubů, kterých je kvůli nárokům na pevnost nemalé množství. Uvnitř je speciální převodový mechanismus, který nabízí celkem devět rychlostí. Převody samy o sobě by nestačily, důležitý je pohon celého vnitřního mechanismu, takže je uvnitř ještě šlapací střed, kompatibilní s vlastními klikami SR Suntour. Aby toho nebylo málo, byla přidána ještě speciální osa s čepem s masivními ložisky, na něž se uchytí zadní kyvka. Tento čep je umístěn přímo na osu převodníku, takže tah řetězu jde přímo kolem osy otáčení zadní stavby. Eliminace vlivu šlapání jezdce je tedy vyřešena kromě oddělení klik od řetězu také tímto způsobem. Zmíněné dvě osy otáčení uvnitř systému mají ještě jednu osu vprostřed a všechny tři jsou propojeny systémem ozubených kol, přičemž posunem prostřední osy se mění převodový poměr mezi osou klik a osou s převodníkem. Celkem je to devět kombinací, tedy devět rychlostí.

Ačkoli vše zní poměrně složitě, ve skutečnosti to z vnějšku vypadá velmi jednoduše. Kliky vyvíjejí sílu, ta je přenášena přes vnitřní mechanismus s řazením na převodník s dvaadvaceti zuby, kolem něhož se otáčí zadní stavba, a řetěz spojuje převodník se zadním pastorkem, který má totožný počet zubů. Vše poměrně jednoduše kontrolovatelné z vnějšku, jednoduše demontovatelný převodník a přístup k čepu otáčení a samozřejmě uchycení k rámu pomocí osmi imbusových šroubů. Ty jsou k duralovému tělu převodovky navíc uchyceny přes vložku se závitem, takže v případě poškození ji lze jednoduše vyměnit. Praktičnost a servisovatelnost jsou zde na prvním místě, tedy kromě vnitřního mechanismu, ten bychom asi rozebírat nechtěli. To je úkol spíše pro automechanika…

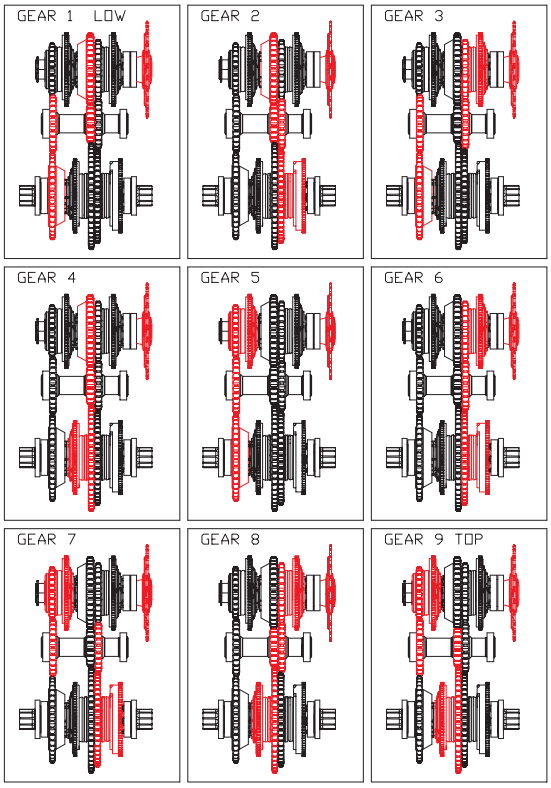
Neméně důležitou součástí kompletu je řazení, které je umístěno v otočné rukojeti, z níž vychází dvojice bowdenů. U obou bowdenů lze regulovat napětí lanka, a seřídit tak samostatně řazení směrem dolů i nahoru. Devět rychlostí nabízí převodový poměr od 0,63 až po 3,84. Rukojeť jde ovládat snadno, převody jsou díky poněkud futuristicky pojatému designu číslic zpočátku hůře identifikovatelné. Abychom neopomněli to hlavní, hmotnost celého kompletu převodovky i s řazením, klikami a převodníky je 4,52kg, samostatná převodová skříň váží 3kg. Oproti běžnému sjezdovému setu přehazovačka, pastorky, řetěz, kliky, osa a napínáky je kolo s převodovkou o 1,5–2 kg těžší. Cenu setu bohužel výrobce neudává. V-Boxx je určen pouze pro výrobce rámů jako OEM produkt, takže jej lze koupit jen s celým kolem. Stroje osazené touto lahůdkou nabízí například německý Bergamont či francouzský Vario a ceny se pohybují v přepočtu kolem osmdesáti tisíc korun a výš.

Izolace v praxi

Dosti teorie a hurá do sedla, v tomto případě převodovce na míru ušitého biku Big Air G9 německé značky Bergamont. Duralový rám měl kruhové profily trubek a nezbytné výztuhy na nejvíce namáhaných místech. Vpředu pružila vidlice SR Suntour Durolux, novinka na příští rok, která má z řídítek ovládané snižování zdvihu. Zadní odpružení bylo svěřeno vzduchovému tlumiči Marzocchi Roco TST R, a jak jsme již uvedli, jednočepové uložení zadní kyvky bylo vzhledem ke spojení s převodovkou samozřejmostí. Stavitelná výztuha mezi sedlovou a spodní rámovou trubkou byla podle nás spíše jen jakousi raritou než účelným prvkem. Zadní kyvka nesla horizontálně umístěné patky s možností posuvu osy zadního náboje kvůli napnutí řetězu. Díky umístění čepu otáčení do středu převodníku nedocházelo při pružení ke změnám v napnutí řetězu, což u standardních systémů řeší ramínko přehazovačky.

Již při rozjezdu byl znát hodně jiný pocit než u běžných kol s klasickým pohonem. Jezdec totiž šlape do klik maximální silou, ale na zadním kole to není přímo znát. Energie jde někam „dovnitř“ a pak je přenesena na zadní kolo. Ne snad s pocitem jakési její ztráty, ale jde tam prostě neovlivněna silou jezdce. **Snažit se postavit bike na zadní maximálním šlápnutím do pedálů je nemožné. Zatímco u standardu je tah řetězu na pedálech jasně zřetelný a kolo jde vždy na zadní ochotně, zde jde síla z pedálů nekompromisně do převodovky, a pak až na zadní kolo. Při šlapání tedy nenastává žádné propružení zadní stavby nebo zanoření tlumiče vlivem tahu řetězu. Jediné lehké propružení je cítit při působení hmotnosti jezdce, jakmile jde noha s pedálem dolů. Vliv síly vyvinuté jezdcem na pedály je tedy maximálně izolován od pružení.**

Změna převodů je jediným nedostatkem tohoto systému, protože řadit lze jen, pokud nejsou kliky v záběru. Jakmile jezdec šlape, není možné změnit převod. Je nutné polevit, případně na okamžik přestat šlapat, a pak lze změnit převody klidně najednou z prvního na devátý stupeň. Nicméně po chvilce se na to dá zvyknout a slabé zvolnění před přehozením už přichází automaticky. V rychlých sjezdech jsme příliš často neřadili, ovšem při nájezdu do technické pasáže stejně došlo k zastavení klik, takže tam nebyl problém si převod upravit a při výjezdu z technické sekce už bylo vše nachystáno k jiné frekvenci šlapání, aniž bychom mezitím museli protočit pedály, kvůli náběhu řetězu na vyšší pastorek, jako tomu je u standardních systémů.



Do výjezdu pak byl nejlehčí převod snad ještě lehčí než klasický „kašpárek“, takže ani krátká stoupání nebyla problémem. Nicméně o tom ale tento bike není, prioritou je spíše jízda směrem dolů. Trochu cviku vyžaduje i způsob seskakování z překážek, protože kde byl jezdec zvyklý kromě přitažení řídítek ještě trochu přišlápnout, tady mu přišlápnutí vzhledem k izolaci klik od zadního náboje moc nepomůže. Ocenit ale musíme ticho, které systém provází, žádné řinčení řetězu, tlukot přehazovačky o rám, nebo nedej bože utržená přehazovačka. Odolnost systému vůči blátu či vnějším nárazům je perfektní. Stejně tak vyváženost kola díky umístění převodovky do těžiště byla na výborné úrovni. Pouze zadní odpružení bylo díky jednočepové konstrukci trochu méně citlivé a bohužel reagovalo částečným utlumením své funkce na vliv zadní brzdy. Snad by zde pomohlo plovoucí táhlo zadní brzdy, nebo mají konstruktéři ještě nad čím přemýšlet. Každopádně převodovka v rámu své opodstatnění určitě má, vždyť obdobný systém využívá německá kultovka Nicolai, díru do světa se svým sjezdovým speciálem udělala Honda a pozadu nezůstala ani domácí značka RB s vlastním řešením změny převodů uvnitř rámu. SR Suntour V-Boxx je však zatím jedinou sériově dostupnou variantou.

(už)

4EVER 2009

Ultra-disc

➨ *Dokončení ze str. 1*

Konkrétní typy se pak liší příponou názvu, která v sobě ukrývá provedení rámu i použitý materiál. Tedy například v názvu Virus SXC1 vyjadřuje „S“ slovo suspension, tedy odpružený, „X“ znamená určení na cross-country a „C“ značí materiál rámu, v tomto případě karbon. Číslovka na konci už jen vypovídá o postavení typu v rámci konkrétní modelové řady, jednička je zde samozřejmě tím nejlepším.

I když vzhled kola není pro závodníky mnohdy až tak důležitý, celou kolekci spojuje opravdu vydařený design. Použitá grafika výborně koresponduje s tvary rámů a barevné kombinace skvělý dojem jen podtrhují. Ať už se jedná o kombinaci antracitové a sněhově bílé či nevšední spojení zlaté s hnědou metalízou, výsledek je vždy perfektní a před designéry musíme smeknout. Typickým znakem kolekce je i upravené logo, kdy je na spodní trubce použito pouze jednoduché „4E“.

Dvě podoby zadního odpružení

Nové celoodpružené modely 4Ever používají dvě odlišné koncepce, byť na první pohled dost podobné. Špičkové typy Virus SXC jsou postaveny na kompletně karbonových rámech, využívajících jednočepu s přepákováním k tlumiči. Oproti tomu řada SXA s duralovými rámy sází na klasický čtyřčep, neboť zadní čep je umístěn před patkou. Společným znakem obou konstrukcí je uložení tlumiče rovnoběžně pod spodní trubkou a využití krátkého spojovacího svislého ramínka.

Typy Virus SXC1, 2 a 3 sází na karbonový rám s monokokovým předním trojúhelníkem, který využívá všech současných tvarových trendů, tedy jak obloukovité prohnuté horní trubky, tak i opačného průhybu u té spodní. Dokonale čisté je tvarové provedení vzpěry před sedlovou trubkou či nosníku tlumiče. Zadní stavba spoléhá rovněž na karbon. Spodní ramena mají podobný průhyb, jaký v první polovině devadesátých let používal Schwinn. Vzpěry vedoucí k tlumiči navazují na svislé ramínko přepákování, které je rovněž vyrobené z karbonu. Zdvih 100/100 mm odpovídá závodnímu pojetí maratonu a cross-country. S tím souvisí i velice nízká hmotnost, v případě prestižního typu SXC1 s jednotkami Fox a osazením XTR je to bez pedálů pouhých 9,9 kg.

Dvojice modelů Virus SXA s duralovými rámy využívá určitou konstrukční spřízněnost s vyššími karbonovými typy, ovšem vyjma již zmiňovaného zadního čepu. U těchto rámů se setkáme s precizně frézovanými díly, jako jsou oka čepů či odlehčené můstky zadní stavby. Zdvihy jsou zde opět 100/100 mm. Například základní model Virus SXA2 jistě přesvědčí i ty zájemce, kteří pořízení kvalitního celoodpruženého biku kvůli finanční náročnosti odkládali. Za cenu 38 499 korun totiž tento bike nabízí kvalitní tlumič Manitou Radium RL, vidlici Rock Shox Tora SL a komponenty Shimano SLX. Hmotnost pod třináct kilogramů a výrazný komfortní přínos na dlouhých tratích, to jistě osloví nejednoho bikemaratonce.

Karbon a skandium

Kolekci závodních hardtailů 4Ever zastupuje i nadále skandiový model Virus s novým označením XS1, u nějž lze volit buďto klasickou vidlici Fox či paralogramový model German Answer. Tento bike zůstává i nadále se svými 8,9 kg nejlehčím typem v nabídce značky.

Virus SXA1

Zatímco skandiový rám sází na maximální konstrukční i grafickou jednoduchost, trojice karbonových hardtailů Virus XC je z trochu jiného soudku. Tvar rámu samozřejmě upřednostňuje hlavně funkci, ale nelze nezmínit, že vypadá opravdu krásně. S mohutnou přední částí koresponduje široká monostay vzpěra, průhyb na spodních ramenech zadní stavby je spojujícím prvkem s nejvyššími celoodpruženými biky značky. Totéž platí i o použité grafice, která horní i spodní trubku podélně rozděluje na dvě samostatné plochy s plynulou křivkou vpředu u hlavy. Vyloženou designovou lahůdkou je základní typ řady, model Virus XC3. Zlato-hnědá kombinace je skloubením elegance i zdravé dávky podbízivosti. S osazením Shimano SLX, vidlicí Tora SL a cenou necelých čtyřicet sedm tisíc je Virus XC3 jasnou volbou pro všechny estéty-závodníky. Podobné kolo prostě hned tak nepotkáte.

Virus SXC1

Virus XC1

Zetta, Tera, Ultra...

Oblíbené závodní modely Zetta, Tera a Ultra či sportovní Hazard prošly především výraznou změnou vzhledu, na designu se pro příští rok hodně zapracovalo. Celá tato kolekce je nyní podstatně živější, vyloženě nepřehlédnutelný je například módně bílý typ Ultra. Osvědčené geometrie zůstaly zachovány. Konstrukční prvky se neměnily u skandiového modelu Zetta, u duralových rámů však došlo k úplnému začištění všech hlavních svarů, a výsledek je dokonalý. Jednotlivé trubky do sebe plynule přechází a věci neznalý se může domnívat, že jde o karbon. Pro sezonu 2009 také z těchto modelů zmizely vidlice Marzocchi, které po hmotnostní stránce konstruktérům u 4Everu nevyhovovaly. V případě zetty bude nově použita vidlice Manitou R7 Super, tera a ultra budou společně spoléhat na Rock Shox Tora SL.

A ostatní?

Dámské biky kolekce 4Ever 09 mají o něco výraznější design a bílé přední vidlice. Změna designu se dotkla i krosových kol a módně bílý je nově silniční model Race 2000 se sadou Tiagra, který je možné mít i ve fitness verzi s rovnými řídítky.

Streetové typy Dee'spotic a No-Respect mají mnohem výraznější sloping s pomocnou vzpěrou před sedlovou trubkou. Díky tomu se zvětšil prostor nad rámem pro manévrování s kolem.

Z kolekce 4Ever 2009 projdou co nejdříve zásadní novinky naším testem. Již nyní připravujeme test karbonového hardtailu Virus XC3, tak se máte na co těšit.

(kad)

Northwave Raptor S.B.S.

Jednou z tváří značky Northwave je populární španělský jezdec José Antonio Hermida. Rozhodli jsme se zjistit, co „Pepík Tonda“ na botkách tohoto italského výrobce vidí, a otestovali jsme bikové tretry Raptor S.B.S., druhý nejvyšší model v nabídce.

Od topmodelu Raptor Carbon se liší pouze minimálně, a to především konstrukcí podešve. Typ Raptor S.B.S., určený na závodní horskou cyklistiku, využívá všechny špičkové výrobní technologie značky, čemuž odpovídá také cena 3999 korun.

Základem treter je karbonem vyztužená podešev, která se vyznačuje nadprůměrnou tuhostí, a tedy i skvělým přenosem síly na pedál. Konstrukce podešve je svým provedením atypická, neboť se ve středové partii výrazně zužuje. Tento prvek již před mnoha lety použila u svého bikového topmodelu značka Adidas. Vzorek podrážky je tvořen velice tvrdou pryží, která nabídne vysokou odolnost a zároveň dostatečnou přilnavost ke kluzkému podkladu. Přední část vzorku je maximálně otevřená pro

dostatek prostoru okolo zarážky pedálu, a tedy pro co nejlepší odolnost proti zanesení této partie blátem. Předek podešve umožňuje jednoduchou instalaci dvojice čepů, které výrazně pomohou při chůzi v silně rozbahněném terénu.

Svrchní část treter rovněž sází na maximální pevnost a odolnost. Hlavní panel ze syntetické kůže je na obou bocích doplněn o čtveřici průduchů krytých síťovinou. Špička je přetažena gumou a je doplněna o větrací jemnou kovovou mřížku, tedy prvek převzatý ze špičkových silničních modelů značky. Přední část je díky tomu dobře chráněna i proti okopání. Pata využívá pevnou vnější plastovou výztuhu a její tvarování předchází nežádoucímu vyzouvání boty v případě chůze.

Stahování pomocí dvojice klasických pásků se suchým zipem a horní přezky s mikronastavitelným mechanismem již v kategorii závodních treter představuje standard. Zde je výhodou možnost základního nastavení délky horní přezky pomocí suchého zipu. Jazyk je lehce odvětraný a dostatečně polstrovaný, takže při stažení pásků dojde ke správnému rozložení tlaku na nárt.

Usazení treter na noze je příjemné především díky rozměrnější špičce a vhodně tvarované patě. Vnitřní, lehce anatomická vložka se také podílí na dobrém pocitu. Výška skeletu však bude vyhovovat především jezdcům s vyšším nártem. Těm nabídnou tretry skutečně ideální usazení, a to i v oblasti vnějšího kloubu na malíkové straně. Naopak uživatel s nižším nártem bude nucen tretry nadměrně stahovat, čímž se bude skelet zbytečně deformovat. Proto model Raptor S.B.S. skutečně doporučíme těm jezdcům, kteří vyžadují vyšší vnitřní prostor obuvi.

Celková pevnost treter je při záběru nadprůměrná a nespornou výhodou je i odolnost celé svrchní části. Troufneme si tvrdit, že tretry Northwave budou díky zpracování a použitým materiálům vypadat i po několika náročných sezonách stále pěkně. Odolnost provedení samozřejmě lehce zastínila odvětrání, to je ale zcela dostatečné. Bikové tretry by měly vždy preferovat maximální pevnost a testovaný typ je toho důkazem. Usazení na noze bylo příjemné již od prvních kilometrů, a proto téměř nebylo nutné tretry vyšlapávat. Jakékoli velikostní přizpůsobení nože nelze díky použitým materiálům očekávat, v oblasti prstů se však tretry přece jen lehce vyšláply. Za jediné negativum považujeme úplnou absenci reflexních materiálů. Na tomto detailu by Italové měli trochu zapracovat. Naopak velkou pochvalu zaslouží funkce mikronastavitelné přezky a velice pohodlné polstrování celé zadní části boty.

Kromě bílo-černé varianty je v nabídce ještě černo-stříbrná verze, která je doplněna o atraktivní červenou podrážku. Nabízené velikosti jsou od 38 do 47.

(kad)

⊕ tuhost podešve, pevná svrchní část, funkce horní přezky, design

⊖ absence reflexních prvků

KNOG

Novinkou na našem trhu je designově velmi zajímavá australská firma Knog. V nabídce má hlavně doplňky, jako jsou světla a blikačky, computery, lepení, nářadí či rukavice a brašny.

U světel, blikaček a computerů je velmi netradiční způsob uchycení k řídítkům či k rámu. Na rozdíl od běžné produkce se místo plastových objímek používá zdravotně nezávadný silikón, jehož pružnost a přilnavost ideálně připne ten který komponent na jeho místo.

Světla se vyrábí s až 600metrovým dosvitem a životností baterií 80 hodin. Blikačky pak v nabídce najdeme s jednou diodou za 320 Kč, dvěma diodami za 390 Kč, tři diody již přijdou na 620 Kč a nejvýkonnější

blikačka se čtyřmi diodami, u níž lze také nastavit úhel svícení, stojí 750 Kč. Všechny blikačky jsou dostupné s bílými a červenými diodami a ve spoustě barev pružného silikonu, takže najít si tu správnou blikačku odpovídající barvě stroje není nic těžkého.

Bezdrátový computer je opět vložen v silikonovém pouzdru, ale je možné jej vyjmout a v pouzdru otočit o 90°, takže lze upnout buď na řídítka, nebo i na představec. Bezdrátový snímač se také velmi snadno připne na vidlici pouhým obepnutím kluzáku a zaháknutím očka silikonové objímky za háček. Díky supersnadné montáži jej lze připnout i k zadnímu kolu či jednoduše používat jeden computer na dvě kola, aniž by bylo nutné dokupovat druhou kabeláž.

Počítače jsou v nabídce v několika verzích, lišících se počtem funkcí. My jsme si do testu vyžádali devítifunkční přístroj, s jehož testem vás v nejbližší době seznámíme.

V sortimentu pak najdeme i velmi pěkně zpracované nářadí se 7, 12 a 18 funkcemi v cenách od 390 do 1390 Kč. Velkou zajímavostí jsou bezpochyby Porn Patches, neboli záplaty na duše s porno obrázky. Ty jistě naštvaného jezdce alespoň trochu rozveselí při neoblíbeném lepení duší.

Jak je vidět z obrázků, Knog je designově zcela netradiční značka, která si jistě své příznivce najde.

(mig)

KTM Revelator Master

Rakouské KTM to s karbonem zkrátka umí. Již v minulosti to dokázal náš test elitního karbonového hardtailu a nyní se nám totéž potvrdilo v případě jízdních vlastností silničního typu Revelator Master, modelu pro rok 2009. Přestože je název Revelator v kolekci KTM pro příští rok novinkou, v reálu je totožný s letošním modelem Renegade. Takže došlo pouze k přejmenování a po technické stránce zůstalo vše beze změn. A u KTM jistě vědí, proč na rámu nic neměnili. Letošní verze Renegade se mohla pochlubit visačkou Eurobike Award 2007 a náš test potvrdil, že zisk tohoto ocenění byl zasloužený. KTM Revelator Master je jednoznačně jedním z nejlepších kol ve své kategorii. Dokázal totiž výborně skloubit to, co se od současného závodního kola čeká, totiž velice nízkou hmotnost, vysokou tuhost a skvělou ovladatelnost. Ale nepředbíhejme…

Do testu se nám dostala verze Master za 90 990 korun, jejíž hmotnost bez pedálů se vyšplhala na pouhých 6,9 kilogramu. Nejvyšší varianta Prestige se sadou Dura-Ace je pak ještě téměř o půl kila lehčí. Přestože výrobce přesnou hmotnost samotného rámu neuvádí, z celkové váhy kola vyplývá, že rám atakuje hranici jednoho kilogramu, či ji ještě dokonce pokořuje. Vzhledem k velice dobré torzní tuhosti rámu je proto možné dosaženou hmotnost považovat za opravdu hodně nízkou. Ostatně zkonstruovat lehký měkký rám, to není žádné umění.

Revelator Master je osazen sadou Shimano Ultegra SL, k níž snad ani nelze mít výhrady. „Prestižáci“ by zde asi raději viděli duru, odlehčená verze ultegry ale funguje dokonale a stejně vydařený je i její vzhled.

Letecký den s KTM

Revelator je prostě letadlo. Již první metry jasně ukazují jeho nekompromisní akceleraci, danou nejen celkovou váhou, ale také nízkou obvodovou hmotností kol Mavic Ksyrium SL. Tu ještě umocňují superlehké pláště Schwalbe Ultremo o váze pouhých 195 gramů za kus. **Asi se nelze divit, že takto osazené kolo vyrazí vpřed jako střela a ani se jezdec nemusí příliš namáhat. Vše je podtrženo velice dobrou torzní tuhostí rámu. Ta ovšem není vyloženě extrémní a snaží se zohlednit i další důležitý aspekt jízdy, a sice komfort.** V praxi rám přenáší energii takřka beze zbytku a v testované největší velikosti rámu je celková tuhost rozhodně nadprůměrná. Lehký, téměř neznatelný boční úhyb středové partie je znát pouze při vyložené silovém nástupu.

Od takto tuhého rámu by však jezdec nečekal zde nabízenou míru komfortu. Svůj díl na tom jistě má i integrovaná sedlovka, nebo spíš protažená sedlová trubka, s nepříliš silnou stěnou. **Celá zadní partie rámu si s otřesy od povrchu vozovky poradí více než dobře, jejich částečné zahlazení je při jízdě dobře patrné. Skoro jako by bylo toto KTM konstruováno přímo na české silnice a ne na ty dokonale udržované rakouské…**

Oproti tomu, jaká panuje výborná symbióza mezi tuhostí a pohodlím rámu, je určitá menší disharmonie znatelná v nabídce komfortu u přední a zadní části kola. Zatímco integrovaná sedlovka a zadní stavba odvádějí po této stránce velký kus práce, přední vidlici se příliš využít nechce. Přenos otřesů zde tedy není nijak výrazně utlumen, což se na nekvalitním povrchu může projevit o něco rychlejší únavou rukou jezdce. Je to samozřejmě dáno konstrukcí vidlice, která je zcela nekompromisní po stránce torzní tuhosti a je jí vlastní dokonale jisté vedení směru. Celkovou pevnost konstrukce navyšuje i proměnlivý průřez sloupku, kde jsou nahoře použita ložiska klasického rozměru 1" a dole 1¼ palce. Spodní část sloupku i korunka tedy přílišné pružení celku nedovolují a plynulé zúžení spodní části nohou vidlice to již nenapraví. Od vidlice se určitě nedá očekávat nepříjemné rozvibrování při silném brzdění, ovšem ani výraznější dávka pohodlí. Konstrukce vidlice je celokarbonová, tedy včetně patek.

Ovladatelnosti si nás však testované „kátéemko“ plně získalo. V případě námi testovaného kousku posed výrazněji natahoval hodně dlouhý představec, jenž však jízdu zároveň celkově uklidňoval a zlepšoval vedení přímého směru. Dalo by se tedy hovořit o nadprůměrné stabilitě, která ovšem nebyla na úkor ovladatelnosti. Na požadavky jezdce kolo reaguje okamžitě, geometrie je po této stránce stoprocentně závodní. **Pro položení do zatáčky není nutné revelator nijak přemlouvat. Ochota zatáčet, která opět jakoby přímo pasovala na naše silnice s nutností proplétat se mezi výmoly, ale nevyústila v přetáčivost.** Plynulé průjezdy zatáček se zcela čistě „vykrojeným obloukem“ jsou dalším znakem testovaného stroje. Rychlá jízda je mu ale souzena a jezdce k ní doslova vybízí. A to nejen svou chutí akcelerovat, ale i o něco tvrdším předkem. Méně kvalitní asfalt jezdec nemusí ve vysoké rychlosti až tak řešit, naopak při té pomalejší dá vidlice pocítit každou nerovnost. Za to jisté vedení směru to ale určitě stojí.

Cestou jednoduchosti a dokonalé funkce

Již pohled na celokarbonový monokokový rám jasně ukazuje víru KTM v konstrukční jednoduchost. **S profily trubek není nijak přehnaně experimentováno a jediný konstrukční prvek zde není použit jen tak na efekt. To platí nejen u předního rámového trojúhelníku, ale i u zcela rovných vzpěr zadní stavby, u nichž byla jasným cílem maximální tuhost celku.** Dokonale minimalistické jsou patky rámu, naopak hodně široká, a to opět pro maximální boční tuhost, je monostay vzpěra zadní stavby. Integrovaná sedlovka je zezadu vybavena stupnicí pro snazší naměření před zařaznutím na optimální délku. Samostatný typizovaný zámek pak pochází od značky Ritchey.

Na Ritchey bylo vsazeno i v případě představce WCS 4Axis a řídítek. Standardně montované sedlo Selle Italia SLR v našem případě nijak výrazný komfort nenabídlo, proto jsme jej při testování vyměnili za námi oblíbené, výrazně pohodlnější arione od Fi'zi:ku.

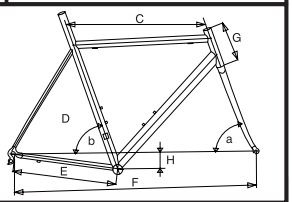
Po stránce převodů je výhodou možnost volby konkrétního zájemce. Náš revelator měl převodníky Compact, v nabídce je ale i klasická verze 39/53 pro závodníky či naopak trojpřevodník pro hobíky. Přestože je tedy KTM Revelator Master vyloženě závodním kolem, může si jízdu na něm vychutnat i nadšenec-nezávodník. Možnost výběru je zde tedy jasným plusem. ■

⊕ kombinace nízká hmotnost/tuhost, ovladatelnost

⊖ menší komfort předku

Technická specifikace:

Rám: carbon monocoque
Vidlice: Fullcarbon (1"–1¼")
Kliky: Shimano Ultegra SL 34/50
Přehazovačka: Shimano Ultegra SL
Přesmykač: Shimano Ultegra SL
Řazení: Shimano Ultegra SL Dual Control
Brzdy: Shimano Ultegra SL
Kola: Mavic Ksyrium SL
Pláště: Schwalbe Ultremo 23
Kazeta: Shimano Ultegra SL 11–23 (10)
Řídítka: Ritchey WCS alu
Představec: Ritchey WCS 4Axis
Zámek sedla: Ritchey Stubby 34,9 mm
Sedlo: Selle Italia SLR Gel Flow
Hmotnost: 6,9 kg (vel. 59, bez pedálů)
Cena: 90 990 Kč



	Velikost	590 mm
a	Úhel hlavy	73°
b	Úhel sedlové trubky	73,5°
C	Horní trubka vodorovně	572 mm
E	Délka zadní stavby	412 mm
F	Rozvor	1008 mm
G	Hlavová trubka	187 mm

Force Carbon Hanse Reye

Americká značka GT v loňském roce představila duralové rámy Force, které navázaly na oblíbené stroje iDrive. Ačkoliv rámy také využívají systém zavěšení středového pouzdra na samostatný člen, jejž pojí s předním rámovým trojúhelníkem spojka Independent Drivetrain (čili nezávislý pohon), tvary rámů působí mnohem vyzráleji a moderněji.

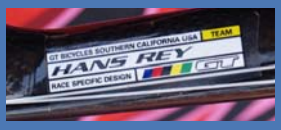
A tak je logickou evolucí duralových rámů i karbonový Force, jenž v příští sezóně posune design stávajících forců díky možnostem tvarování karbonu zase o poznání dále. Jedním z testovacích jezdců značky GT je všeuměl Hans Rey, jehož bike jsme měli příležitost si osahat. Kolo však není vybaveno sériově, osazení vychází z Hansových preferencí či od jeho osobních sponzorů.

Rám

Karbonový monokok je vyroben stejnou technologií, jako pevný model Zaskar Carbon, takže nejzatíženější místa jsou zpevněna větším množstvím vláken, zatímco méně namáhané partie jsou co nejlehčí. Zdvih 150 mm s poměrem 3:1 a geometrie se 69° hlavového úhlu zůstávají totožné jako u duralové verze. To samé platí i pro výměnné našroubované patky, které by teoreticky mělo být možné nahradit patkami pro pevnou osu Maxle. Novinkou je o půl stupně položenější sedlový úhel, dále nižší střed, integrovaná hlava či vnitřkem vedená lanka. V neposlední řadě je pak významná hmotnostní úspora až půl kilogramu oproti duralovému provedení v závislosti na velikosti rámu. Díky tomu není těžké postavit celé kolo v hmotnosti pod 12 kilo (na kompletním Shimano XTR ve velikosti M se dostaneme na 11,8 kg), což je na 150 mm zdvihu váha víc než příznivá.

Tlumiče všech verzí GT Force byly pro příští sezónu naladěny na mnohem nižší vliv systému ProPedal. Jeho úkolem u systému Independent Drivetrain není bojovat proti propružování při šlapání, protože to zvládá systém odpružení sám, ale pouze přitvrdit odpružení v průběhu zdvihu, pokud to tak jezdci bude vyhovovat.

Vzpřímenější geometrie dokáže uspokojit dokonce i potřeby jezdců cross country, jimž kolo při příznivé váze poskytne mnohem vyšší zdvih, který však jezdce ve šlapavých pasážích neotravuje žádným propružováním. To je také důvod, proč GT ze své nabídky vypustilo kola typu iD-5 se 125 mm zdvihu, neboť jeden palec zdvihu navíc již šlapavou jízdu díky funkčnímu odpružení nijak negativně neovlivní, ale stane se obrovskou devizou v těžkém sjezdu.



Hansovy postřehy

Jak nám Hans vyprávěl, Force Carbon je pro něj zatím nejlepším kolem, které přesně odpovídá jeho potřebám a stylu jízdy. Při svým misích Wheels for Life v Africe (spousta informací je na http://wheels4life.org), kdy projíždí od vesnice k vesnici neznámým terénem, se mu přesně hodí vysokozdvihové kolo s minimální hmotností. Strmější úhel 69° se středně vysokým středem se dobře vymotá i v klikatých pasážích africké buše a zachová dobrou ovladatelnost v rozbitém terénu, zatímco 150 mm zdvihu, které v tichu čekají na své využití, si poradí i s velmi prudkými a rychlými sjezdy. Hans má navíc na svém stroji teleskopickou sedlovku Crank Brothers Joplin, která mu umožní mnohem jednodušší ovládání kola v prudkých sjezdech, neboť zasunutím sedla je nad rámem o poznání více místa.

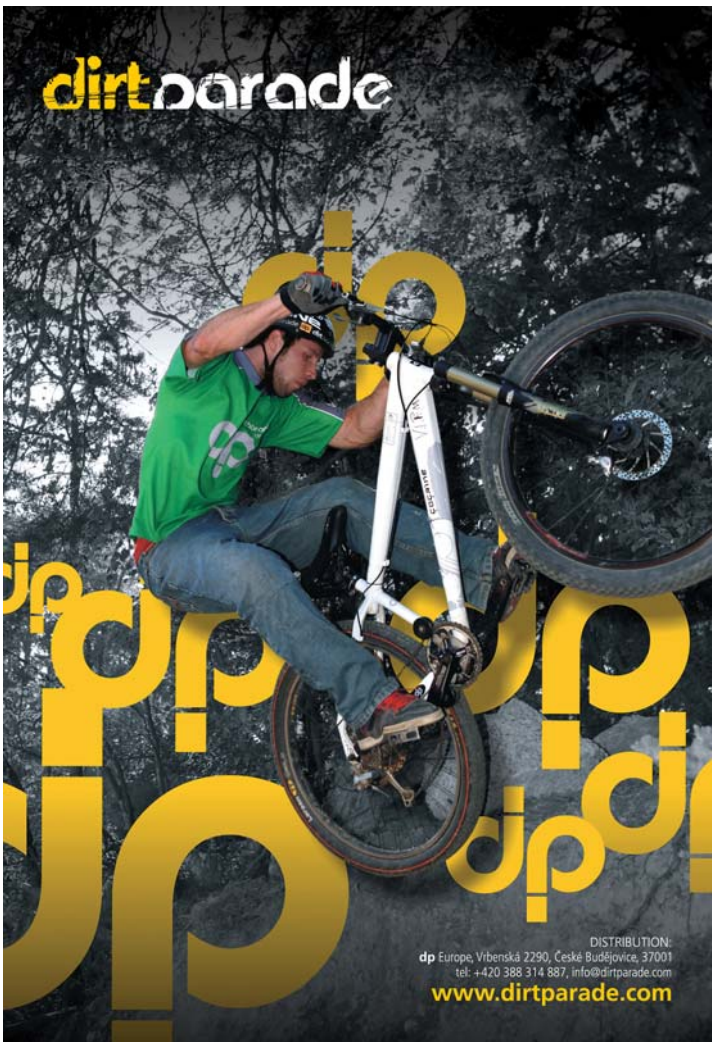
Při výjezdu pak pomáhá i-Drive i nízká hmotnost, takže Force stoupá jako XC raketa bez zaváhání. Navíc si Hans může snížit zdvih vidlice Fox Float ze 140 na 100 mm páčkou systému Talas. Na kolech příští sezóny pak najdeme vidlice s novým standardem pevné osy 15 mm, kterou Fox společně se Shimanem představili letos na jaře a další značky již s patnáctkou počítají.

Zajímavostí je velmi komfortní a masivní sedlo s logem Wheels For Life, které je trochu netradiční na tak lehkém kole. Hans se však už ve svém věku nechce trápit na superlehkých skořepinkách, ale jízdu na kole si chce užít se vším všudy, proto nějakou tu nadváhu v místech, kde mu to oddálí vlastní utrpení, rozhodně oželí.

Netradiční byl Hansův postřeh, který je zcela logický a vychází z praxe. Na dlouhé cesty neprobádanými krajinami si s sebou vždy bere náhradní díly, které by se mohly porouchat a u klasického výpletu je lepší si vzít dva tři dráty pro případ jejich prasknutí. U zcela nových zapletených kol Crank Brothers Cobalt jsou dráty složeny ze dvou částí – ocelového drátu a duralového „niplu“, které jsou ale zhruba stejně dlouhé a spojují se až v půlce poloměru kola. Proto je náhradní drát jen poloviční a v batohu zabere minimum místa. Prosté a přitom funkční. Hmotnost páru kol by měla mířit pod 1600 gramů, takže lehkost celého kola jen podpoří, přitom tuhost bude díky provedení rozhodně na velmi slušné úrovni.

GT Force Carbon je jedním z prvních strojů sezóny 2009, jehož test pro vás na našich domácích testovacích okruzích v nejbližší době připravíme, takže se těšte na konkrétní jízdní dojmy. Podle Hansových slov i našeho zběžného obhlédnutí jistě bude stát zato. **(mig)**

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce



PRO KOLA AŽ NA VRCHOL

Tradiční podzimní kolotoč představovaček nových kol má většinou podobný charakter. Zajímavý hotel, kompletní kolekce novinek, občerstvení, focení, lehké odzkoušení a pak už vše jen hodit na papír.

Firma Cyklomax, dovážející výrobky značek Rock Machine, Kenda, RavX či Ked, však připravila zcela ojedinělou akci. S námi až na vrchol, to bylo heslo pozvánky, která dorazila do redakce. Předváděčka na Luční boudě v Krkonoších, tak to tu ještě nebylo.

Sobota ráno, poprchává, čtyři stupně nad nulou a Velká Úpa nás vítá nevlídně. Nasedáme na lanovku a za jódlování jednoho z obchodníků se vydáváme na Portášky. Probíhá rozdělení do družstev, která budou následně podrobena sportovním aktivitám outdoorové firmy. Tak trochu team building, nebo jen naprosté uvolnění od pracovního stresu a vypadnutí z každodenní kolařské šedi, tedy vlastně běloby, to je současný trend.

Od občerstvení a z tepla vyrážíme do mrholení a větru, abychom překonali lano mezi stromy, pavoučí síť a nakonec s bungee lanem za pasem zkoušíme přetahovanou se stromem. Všichni jsme úspěšně zdolali disciplíny, hlavně bufet s občerstvením na zahřátí a vyrážíme směrem na Růžohorky. Po skupinové jízdě na „běžkách" probíhá luxusní vývar a gulášek a pak už vstříc mlze a vichru na Sněžku. Nahoře fouká, že by redaktora ven nevyhnal, ale nakonec dosahujeme vrcholu a posilňujeme se v nové poštovně, kterou pokrývá 30 cm námrazy. Za větru, o který se můžeme opřít, scházíme dolů k Polské boudě. Poslední dva a půl kilometru k Luční boudě už jsou jen procházkou růžovým sadem, byť v takové mlze, že boudu není vidět ani z padesáti metrů.

Sprcha, odpočinek a pak už hurá k expozici Rock Machine 09 v hlavním sálu budovy. Kola nejsou všechna, protože vyvážet je až na Luční byl i tak pořádný záběr. Nechybí výroční model Team ve fialové barvě devadesátých let, osazený karbonovou vidlicí DT Swiss, který vzbuzuje největší pozornost. Celoodpružená novinka Vortex slibuje solidní tuhost konstrukce bez čepů u zadních patek a dámy potěšil El Nino WXC v krásné modro-bílé kombinaci. Chtěli jsme sice nafotit některá kola před Luční, ovšem v té mlze to nešlo. Kompletní kolekci tedy představíme samostatně, teď jsme přece na výletě.

Po večeři probíhá vyhodnocení soutěže družstev a třílitrový šampus za vítězství nám těsně uniká. Nevadí, získáváme symbolické šeky, za něž si v následující dražbě můžeme koupit některý z produktů pořádající firmy. Dražba si opravdu v ničem nezadala s tou opravdovou, všichni spekulují, přihazují, týmy dávají finance dohromady a nervy tečou. Zkušený licitátor vše sleduje a nakonec po odklepnutí velkou sběračkou prodává. Pláště Kenda, trička, rám Rock Machine, doplňky RavX nebo lahve vína postupně získávají své majitele.

Pro zklidnění nervů po dražbě hraje kapela, která ovšem všechny ještě více rozproudí, takže na parketě je nakonec vidět i akrobatický rokenrol v podání moravských prodejců. Pestrý repertoár doprovází všechny až do jedné ráno, kdy už únava vykonává své a většina to balí. V půl čtvrté to balí i ti největší opozdilci, aby se už v osm sešli na snídani.

Tahle předváděčka tedy neměla chybu, dostat všechny ven z měst, nakrmit je, a hlavně pobavit, to se povedlo dokonale. Jen ten rozhozený žaludek a studený pot na zádech dané večerní konzumací alkoholu jsou při sestupu Obřím dolem do Pece nepříjemnými společníky. Nakonec jsme to zvládli, promočení, ale nasyceni místními specialitami, a hlavně zajímavým zážitkem odjíždíme domů, stejně jako ostatní, kteří s námi vyšli až na vrchol.

(už)

Všechno vnitřkem!

Na brzdové a řadicí bowdeny vedené pod omotávkou jsme si u silničních kol již dávno zvykli, tchajwanská značka Zoom však vedení vnitřkem hodlá aplikovat i na horská kola. Její speciální brzdová páka má zdvojenou objímku, jejíž zkosenou přední částí vede bowden s lankem přímo do řídítek. Další objímka pak maskuje vstup značně ohnutého řadicího bowdenu rovněž do útrob řídítek. Vyvstává zde otázka o pevnosti materiálu, řídítka mají na každé straně navíc dvojici otvorů. Tím to však nekončí, čtveřice bowdenů pokračuje svou strastiplnou cestu do představce a dál do sloupku vidlice. Pomineme-li dost ostré ohyby bowdenů, které budou po určité době s největší pravděpodobností zhoršovat čistotu chodu lanek, pak musí středové odvrtání řídítek a spoje představce s vidlicí také snížit celkovou pevnost. Bowdeny jsou totiž z celé sestavy vyvedeny až pod korunkou vidlice.

Zajímavý nápad, to je ale asi tak vše. Schované bowdeny sice mohou vyhovovat estétům, ale vzhled by zde rozhodně neměl být prioritou. Nejenže budou na bowdeny stříkat nečistoty od předního kola, ale po výraznějším propružení vidlice se může do kontaktu s nimi dostat i vzorek pláště. Na přední blatníček, uchycený ve vidlici, může navíc uživatel zapomenout. A pokud se vžijeme do role mechanika, po němž chce majitel tohoto skvostu kompletní výměnu bowdenů a lanek, pak bychom raději dobrovolně spáchali sebevraždu…

(kad)

FORMULA R1

V reportáži z veletrhu Eurobike jsme o nové brzdě Formula R1 již informovali, nicméně její minimalistické provedení je tak zajímavé, že by byla škoda se brzdám nepodívat podrobněji na zoubek.

První, čím Formula R1 zaujme, je hmotnost standardního kitu s kotoučem průměru 160 mm pouhých 270 gramů. Té se podařilo dosáhnout použitím jednodílného kovaného třmene, jenž by měl na váze ukázat pouhých 71 gramů a miniaturní brzdové páky s hmotností 56 gramů. Ačkoliv to podle vzhledu nevypadá, je uvnitř těla páky ukryta patentovaná vyrovnávací nádržka technologie Taper Wall. Je zajímavé, že i přes honbu za nejnižší hmotností má páka oddělitelnou objímku na dva šroubky. Naštěstí pro cyklisty v tomto případě zvítězila snadná montáž nad gramařením. Tělo páky má pístek uložen v kolmém směru na řídítka, jako tomu je třeba u brzd Hayes Stroker či Magura, krytka hydraulického oběhu je však nahrazena pouhým odvzdušňovacím šroubem. To by mělo usnadnit údržbu brzdy a umožnit ji každému bez nutnosti s brzdou chodit do servisu.

Páčka je k dispozici buď v magnéziovém, nebo karbonovém provedení. Magnéziová má ve střední části odlehčovací otvor, který je však umístěn tak, že je v kontaktu s bříškem prstu, což nemusí každému vyhovovat.

Třmen vážící 71 gramů je vykován jako jeden kus a písty a destičky se do něj vkládají po vyjmutí červeného krytu na boku. Destičky s organickým složením jsou napečeny na duralové pláty. Hmotnost přední brzdy včetně opletených hadiček a 160mm kotouče je tedy zmíněných 270 gramů, k dispozici pak budou i větší průměry rotorů 185 a 203 mm.

Cena se bude díky použití nových materiálů pohybovat okolo 5800 korun za brzdu bez kotouče, což odpovídá nízké váze, neboť každý gram váhy dolů se vyvažuje vysokými náklady. Český zákazník si jistě bude moci Formuly R1 poprvé osahat na veletrhu Sportlife začátkem listopadu.

(mig)

CYKLOSERVIS – **cyklistický čtrnáctideník** ● Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, **kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424** (9–15 h ve všední dny) ● Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek ● Ředitel redakce: Miloš Kašpar ● Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan 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.

CYKLO PRAG
vás zve do svých prodejen

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

ČISTÍME SKLADY – VELKÝ VÝPRODEJ

AUTHOR		
INTROVERT 07	99 990	69 990
INTROVERT 08	109 990	84 990
MASTER 07	49 990	29 990
EGOIST 07	57 990	34 990
EGOIST 08	49 990	39 990
REVOLT 08	29 990	23 990
VISION 06	37 990	19 990
VISION 08	34 990	25 990
MODUS 08	24 990	19 990
VERSUS 07	21 990	13 990
VERSUS 08	21 990	16 990
CONTEXT 07	19 990	12 990
CONTEXT 08	19 990	14 990
TRACTION 07	16 990	10 990
TRACTION 08	16 990	12 990
TRACTION DISC 08	18 990	14 990
KINETIC 07	13 990	9 990
KINETIC 08	13 990	10 990
DEXTER 08	13 990	10 990
BASIC 07	10 990	7 990
BASIC 08	10 990	8 490

SPECIALIZED		
SJ FSR EXP 07	86 990	49 990
HR XC PRO DISC 08	16 990	13 990
HR XC SPT DISC 08	12 990	9 990
HR XC COMP 08	14 990	11 990
MYKA COMP 08	15 490	12 490
ROCKHOPPER 08	19 990	14 990
RH CMP DISC 08	33 990	24 990
RH DISC 08	25 990	19 990

KOMPLETNÍ PŘECENĚNÍ NAJDETE NA WEBOVÝCH STRANKÁCH
www.cykloprag.cz

Instinct 29

AUTHOR

Dokončení ze str. 1

Je však zřejmé, že drobné nedostatky se do sériové produkce podaří odladit a vše bude fungovat tak, jak má. Vidlici je také možné velmi příjemně uchopitelnou páčkou plně uzavřít.

Dalším zajímavým kouskem byly kliky SR Suntour DJ s integrovanou osou, která podobně jako u klik Race Face vychází z levé kliky a s pravou je spojena tisícihranem s pojistným šroubem. Brzdy Hayes Stroker či pohon SRAM X.9 není třeba rozpitvávat, již mnohokrát bylo řečeno, jak skvěle fungují.

Devětadvacetipalcová kola byla zapletena na nábojích Author Helium s průmyslovými ložisky a osvědčené pláště Ignitor šíře 2,1" dodal Maxxis.

V terénu

V naší redakci se dělíme na příznivce a odpůrce devětadvacítek. Dva testeři se nad jízdou na Authoru rozplývali díky nízké váze a pohodlnosti při jízdě v rozbitém terénu, druzí dva si nemohli zvyknout na menší obratnost v rozbitém terénu či horší stoupací schopnosti v prudkých výjezdech. **Faktem však je, že Instinct se v intencích své kategorie řadí k těm rychlejším a závodněji postaveným kolům. Jeho geometrie je středně dlouhá s delším představcem a jakmile se kolo rozjede, valí to svižně kupředu i v drsném terénu, kde by menší kola klasického horáka jezdce minimálně pořádně vyklepala.** Na dlouhých lesních cestách je přínosem vyšší míra pohodlí, ovládání je zcela přesné a kolo dobře poslouchá. Do klikatých zatáček se mu však stejně jako ostatním devětadvacítkám už tolik nechce. Ale není to nic hrozného, s čím si neporadí strmý úhel hlavy, to zvládne zachránit jezdec svou technikou.

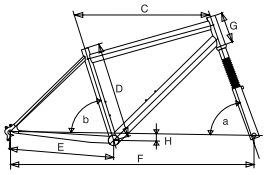
Díky velikosti kol se stroji příliš nechce do výskoku, pokud se však odrazíme od nějakého nakopáváku, vyletí do vzduchu hbitě. Také sjíždění terénních schodů s nadzvednutím předního kola je oproti šestadvacítce horší, na zadní se prostě instinktu nechce, takže pokud řešíte dilema, zda pořídit 26 nebo 29palcové kolo, tyto poznatky jistě zahrňte do úvahy.

Author Instinct 29 jistě udělá radost maratoncům a výletníkům, kteří mají rádi dlouhé lesní stezky, ale třeba na technicky náročný XC závod plný prudkých stojek či klikatých pěšin bude přecejen lepší klasický 26palcový instinct. Pokud pak měříte přes 190 cm, rozhodně stojí devětadvacítka za úvahu. ■

⊕ nízká cena, slušná ovladatelnost, skvělé brzdy	⊖ hmotnost, nižší citlivost odpružení

Technická specifikace:

Rám: Al ...
Vidlice: RST M 29
Řazení: Sram X.9
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Sram X-Gen
Kliky: Suntour Duro DJ
Brzdy: Hayes Stroker
Kola: Author Helium 29
Pláště: Maxxis Ignitor 29x2,1"
Představec: Ritchey Pro
Řídítka: Ritchey Pro
Sedlovka: Ritchey Pro
Sedlo: Fizik Gobi
Pedály: SPD
Hmotnost: 12,5 kg
Cena: ??? Kč



	Velikost	19"
a	Úhel hlavy	??°
b	Úhel sedlové trubky	??°
C	Délka rámu	622 mm
	Horní trubka	612 mm
D	Délka sedlové trubky	487 mm
E	Délka zadní stavby	445 mm
F	Rozvor	1130 mm
G	Hlavová trubka	120 mm

Praktická, a přitom mini

Brašna **Specialized Mini Wedgie** je nejmenším modelem v nabídce americké značky, i přesto nabízí dostatek přepravního prostoru. Slovo „Mini" v názvu je v tomto případě trochu zavádějící. Přes plochý tvar jsou vnitřní rozměry plně dostačující k uložení bikové duše, menšího multikliče, montpák i sady lepení. Pro většinu potenciálních uživatelů by tedy byl další prostor skoro zbytečný, větrovku si chce do brašny nacpat málokdo…

Brašna kombinuje velice pevný nylon na bocích s hustou pogumovanou tkaninou po obvodu, která zabrání promočení od vody stříkající od zadního kola. Úpravu proti promoknutí má i zip, jehož konce jsou uvnitř doplněny o neoprenové klíny. Ty účinně zajišťují výklopnou stěnu i v případě, že ji uživatel zapomene zapnout. Nechybí poutko sloužící k připnutí blikačky. Bezpečnostním prvkem je zde i reflexní logo. Zajištění k ližinám sedla i k sedlovce mají na starosti pásky se suchým zipem. Usazení brašny je dostatečně jisté, takže ani při jízdě v terénu nedochází k jejímu přílišnému stranovému pohybu. Plochý tvar brašny nejenže na kole nepůsobí příliš rušivě, ale navíc nijak neomezuje jezdce. Přesah přes sedlo vzadu je zanedbatelný, takže přesunout těžiště ve sjezdu zcela dozadu není problém.

Cena modelu Specialized Mini Wedgie je 340 korun.

(kad)

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

Niner není jen pro čahouny

Otcem značky Niner, která produkuje pouze kola na 29 palcích, je Havajec malého vzrůstu Chris Sugai. To nás velmi zaujalo, neboť devětadvacítky jsou ideální variantou spíš pro lidi vyššího vzrůstu. Chris nás však ujistil, že pokud má kolo dobře promyšlenou geometrii, učaruje i malým lidem.

Chris Sugai

Přesně to se mu stalo při představení prvních kol začátkem tohoto století. Na prvních devětadvacítkách se ze zájmu svezl a hned jej uchvátila pohodlnost a rychlost těchto strojů, daná větší setrvačností vyšších kol. Zároveň větší průměr kol umožní lepší stoupavost vzhůru a převalí se i přes větší překážky. Co mu však nevyhovovalo, byla horší ovladatelnost v malé rychlosti v terénu, a tak si řekl, že to musí jít udělat líp.

Zadlužil se, na dům uvalil hypotéku a veškerou energii vrhnul do vývoje vlastního 29palcového stroje. V roce 2004 pak po šesti prototypech, u nichž se laborovalo se spoustou parametrů, představil první sériový stroj Niner, jenž si rychle našel své zastánce a dokonce získal několik ocenění v amerických médiích.

V roce 2004 se však potýkal s problémem, že na trhu ještě nebylo tolik komponentů pro devětadvacítky. Všehovšudy byla k dispozici jedna vidlice, čtyři typy plášťů a dva druhy ráfků. Chris tedy začal jednat s výrobci o rozšíření nabídky komponentů. Dokonce se zasloužil i o to, aby Shimano připravilo přesmykač na navářku, který se výrazněji rozšířil až nyní. Jeho přínos je v tomto případě, že přesmýkací mechanismus je vedle sedlové trubky a ne za ní, takže je možné více přiblížit zadní kolo k přednímu rámovému trojúhelníku. Co nejkratší zadní stavba je totiž zásadní pro dobrou ovladatelnost kola, jeho zvedání na zadní kolo i ovladatelnost v technickém terénu. Druhou veličinou je stopa předního kola, která se při použití velkého průměru automaticky prodlouží. Chris tedy použil strmější úhel hlavy a vidlice, čímž se ovládání přiblížilo klasické šestadvacítce. V USA

se nyní jezdí hlavně na devětadvacetipalcových kolech, trekingy se už skoro neprodávají, neboť lidi chtějí komfort a rychlost a zároveň se nechtějí nechat limitovat úzkými plášti.

WFO

Nejnovějším přírůstkem do řady kol Niner je WFO neboli Wide Full Open, což se dá volně přeložit jako „Na plný plyn“. Jedná se o celoodpružený stroj se zdvihem 140 mm, pro nějž italská Marzocchi vyrobila na zakázku první vidlici s tak vysokým zdvihem. Její velká páka se však projeví na hlavové trubce, která proto byla zesílena na 1,5 palce u spodního ložiska a 1 a 1/8 u horního, sloupek vidlice je tedy kónický.

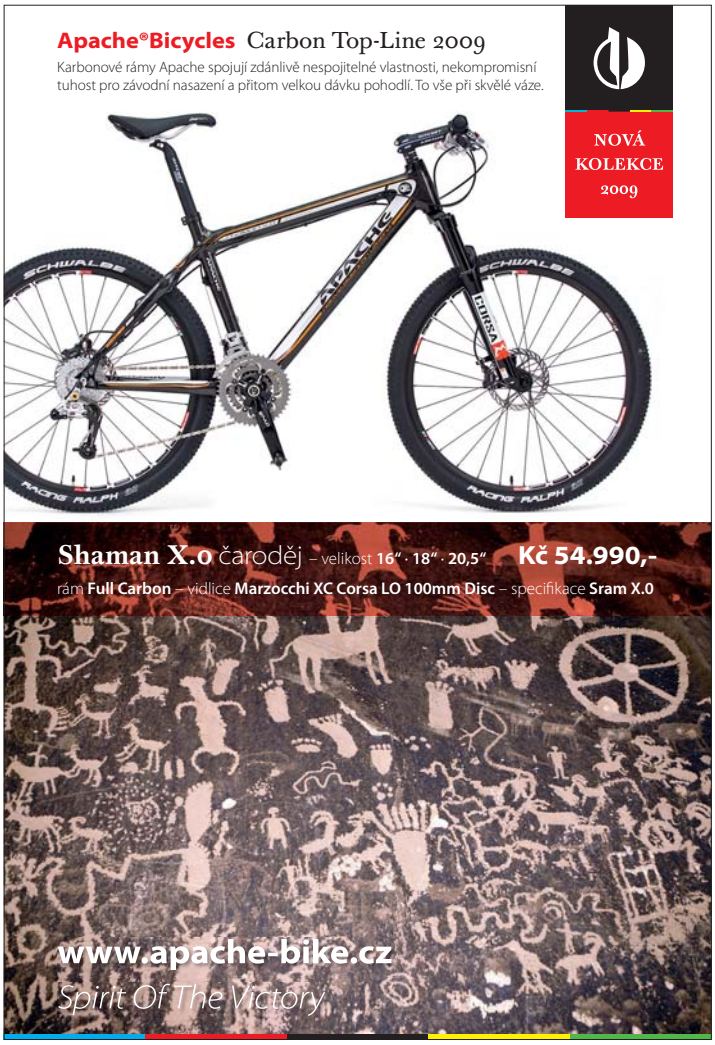
Hlavní trubky jsou hydroformně tvarovány přesně podle počítačových výpočtů, takže stěna je zevnitř u hlavy mnohem silnější než uprostřed trubek. Spodní rámová je u tlumiče prohnutá tak, aby bylo v rámu možné použít i tlumič s vyrovnávací nádržkou. Opěrka tlumiče není pouhou navářkou s otvorem pro šroub tlumiče, ale slouží i jako pojistná výztuha pro zpevnění středové části v tahu. Zadní stavba je zavěšena na vlastním systému odpružení s virtuálním čepem. Jeho poloha (najdeme ji v průsečíku přímek procházejících vahadly) vychází před spodní rámovou trubkou nad úrovní středové spojky. Rozdíl v chování kola tak při zařazení různých převodníků bude minimální.

Spodní vahadlo je kvůli co nejkratší zadní stavbě zavěšeno zespodu ještě před středovou spojkou, takže ačkoliv je celkem dlouhé, nepřekáží. Horní vahadlo je upevněno v navářce na sedlové trubce. Strojní ložiska jsou speciálně usazena ve vahadle, aby byl jejich rozchod kvůli vyšší stabilitě co nejširší.

Zadní stavba má speciálně upravené výměnné patky, takže je možné si vybrat, zda chceme rychloupínák, pevnou osu průměru 12 mm nebo rychloupínací osu Maxle.

Cena na našem trhu bude stanovena až po Interbiku v Las Vegas. V jednom z příštích čísel se pak ještě vrátíme k nabídce značky, kde si představíme i další modely a cena již bude známa.

(mig)



www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

NAŠE KOPCE

Táhlý tvar hory Tábor je dominantou širokého okolí, jeho 678 metrů nad mořem však pro většinu bikerů nebude výraznější překážkou. Turistické cesty v blízkosti Tábora zpravidla nabízí dobře sjízdný povrch, použitelný i pro krosová kola.

Tábor (678 m n. m.)

Nenechte se zmást názvem hory, na jejíž vrchol se s námi tentokrát vydáte. V jižních Čechách, kde leží stejnojmenné město, ji nehledejte. Tento kopec se totiž nachází nedaleko Jičína, nad městečkem Lomnice nad Popelkou, tedy v těsné blízkosti Českého Ráje. A netřeba asi připomínat, že tato lokalita je cyklistice, především té horské, příznivě nakloněna.

K rozhledně na vrcholu přiléhá také penzion s restaurací. Zdejší rozhledna je některými architekty dokonce označována za nejzdařilejší stavbu svého druhu na našem území. Moderní nástavba jí sice na krásе nepřidala, ale zato ještě zlepšila výhled díky výše umístěnému ochozu.

Pokud si tedy do sytosti užijete Prachovských skal, Hruboskalska a rádi byste se vydali trochu jinam než na možná už notoricky známé hrady Kost a Trosky, hora Tábor čeká, až ji pokoříte. A přestože se svou výškou 678 m n. m. (některé prameny uvádí 683 m n. m.) patří k dominantám zdejšího kraje, její zdolání rozhodně nepatří do kategorie extrémnějších výjezdů. V případě horského kola nebudete pravděpodobně potřebovat ani nejmenší převodník, a pokud si budete chtít cestu maximálně ulehčit, přímo na vrchol vede i silnička s asfaltovým povrchem. My však necháme asfalt asfaltem a vydáme se po modře a červeně značené turistické trase.

Proč a jak na Tábor?

Táhlý, smíšeným lesem pokrytý kopec Tábor se může stát prostředkem k vaší fyzické likvidaci či naopak místem k duševnímu odpočinku, v ideálním případě kombinací obojího. Zdejší příroda, lesní cesty a výhledy do okolí opravdu stojí za to, čehož si byli dobře vědomi již naši předci. Hora Tábor patřila v minulosti k důležitým poutním místům a pravděpodobně se zde konaly také pohanské bohoslužby. Později se zde každoročně slavily církevní Svatodušní svátky. Jméno hory má však přece jen něco společného se známým stejnojmenným jihočeským městem. Původně se totiž vrch nazýval Chlum a na současnou podobu jej nejspíš přejmenovali až husité v době husitských válek, kteří zde pořádali své pobožnosti. Tolik z historie, nyní se ale raději soustřeďme na cesty vedoucí k vrcholu.

Horu Tábor lze pokořit celkem z pěti stran, přičemž čtyři přístupové cesty jsou označeny červenou turistickou značkou a poslední pak modrou. Jedna ze jmenovaných červeně značených cest vede po asfaltové silničce, takže ji pravděpodobně využijí majitelé trekkingových kol či silničářů. Další červená značka, vedoucí od obcí Železnice a Kyje, je svou povahou hodně náročná, a to hlavně bezprostředně pod vrcholem. Takže pro zdolání Tábora doporučujeme modrou značku vedoucí kolem Allainovy věže, červenou od Košova a taktéž červenou značku z Lomnice nad Popelkou.

Červeně značenou turistickou cestu vedoucí od Lomnice nad Popelkou lemuje třináct kapliček křížové cesty. Tato trasa je vhodná pouze pro horská kola a doporučujeme ji především směrem dolů. Krásný, občas kamenitý sjezd z Tábora totiž doplňují ještě hezčí výhledy do zdejší krajiny.

A z vlastní zkušenosti si dovolíme doporučit také směr pro zdolání Tábora a následný sjezd. Ideální bikovou přístupovou cestou jsou modrá značka kolem Allainovy věže a červená z Košova. Druhou červenou turistickou značku, vedoucí směrem na Lomnici, je lepší využít směrem dolů, kde si vychutnáte krásný sjezd i výhledy do okolí. Místy kamenitá povaha povrchu cesty je rozhodně lépe zdolatelná z kopce než v opačném směru.

A proč na Tábor? Jedním z důvodů může být krásný rozhled do kraje. Rozhledna, která byla po mnoho let kvůli dezolátnímu stavu uzavřena, opět slouží veřejnosti. Původní cihlová stavba o výšce pětatřicet metrů, pocházející již z roku 1911, byla o další tři metry zvýšena a vznikl nový ochoz. Z této rozhledny se nabízí krásný výhled na panorama Jizerských a Lužických hor, Krkonoš a celého Českého Ráje. Za dobré viditelnosti je možné spatřit Milešovku a údajně i Bílou horu v Praze. Údajně…

Vedle rozhledny je i penzion s restaurací, takže se hladoví, a především asi žízniví cyklisté mají kde zregenerovat. Nově je v blízkosti rozhledny také ocelová konstrukce třicetimetrového vysílače Českých radiokomunikací. Trochu smutný pohled je na neudržovaný barokní kostel Proměnění Páně, jenž rovněž stojí na vrcholu Tábora. Ten je zde vystaven nejen nepřízni počasí, ale pravděpodobně i vandalům, o čemž svědčí mimo jiné jeho nevzhledné ocelové dveře.

A pokud se náhodou budete na vrchu Tábor vařit v letních vedrech a zatoužíte po schlazení, můžete se na zpáteční cestě vydat například k Oborskému rybníku nedaleko Jinolic. Jeho písečná pláž je pro regeneraci jako stvořená.

Modrá je dobrá

Východisko modré turistické značky je u vlakové zastávky Cidlina, jednodušší napojení na modrou je však ze silničky vedoucí z obce Cidlina na Košov. Bezprostředně za vlakovým viaduktem odbočuje modrá po lesní cestě doprava a začíná téměř nepřetržité stoupání. Povrch širší cesty s občasným jemným štěrkem je naštěstí dobře sjízdný, a to i za mokra. Prostřední převodník je zde stále dostačující a po kilometru se sklon stoupání trochu zmiňuje. Přibližně po deseti minutách jízdy a dvou najetých kilometrech od odbočky ze silnice se po levé straně cesty objevuje Allainova věž, místními nazývaná „Allajnovka“. Tato pseudogotická, dnes hodně chátrající památka sloužila kdysi jako luxusní posed, v některých pramenech byla dokonce označována za rozhlednu. Po druhé světové válce se však, jako u mnoha jiných památek, „zapomnělo“ na její údržbu. Takže věž, pocházející z roku 1862, přišla o zastřešení i o původní ochoz a postupně zarůstá vegetací. Snad se co nejdříve naleznou prostředky na její záchranu…

Od Allainovy věže pokračuje široká lesní cesta dál vzhůru, její sjízdnost je však pro horské kolo bezproblémová a s povrchem si poradí i zručnější majitelé krosových kol. Okolní les začíná být s přibývajícími výškovými metry stále hezčí, takže je jízda příjemná a i v parném horku ochrání koruny stromů jezdce od dotěrného slunečního žáru. Přibližně 1,2 kilometru od Allainovy věže uhýbá modrá z široké lesní cesty doprava na výrazně stoupající pěšinu. My však doporučujeme držet se stále původní cesty, která vás po dalších třech stech metrech dovede na rozcestí s červenou turistickou značkou, po níž budete mnohem příjemněji stoupat dál na vrchol. Modrá značka sice znamená určitou zkratku, široká lesní cesta je ale mnohem lépe sjízdná. Na rozcestí, kde se napojuje červená značka, ukazuje computer jeden a půl kilometru od Allainovy věže.

Po napojení pokračuje cesta doprava, přímo na vrchol. Povaha cesty se nemění, pouze trochu přibylo kamenů. Po dalším necelém půl kilometru se zprava opět připojuje původní modrá značka a s červenou tak pokračují společně. Až na vrchol je to 2,3 km od Allainovy věže, to znamená 4,3 km od odbočky ze silnice.

Stejný charakter má i červená turistická značka vedoucí z vesnice Košov. Opět se jedná o širší lesní cestu s dobře sjízdným povrchem, vhodnou ale především pro horská kola. Z Košova je to na vrchol Tábora dva a půl kilometru. Tato červená turistická značka je nazývána Zlatou stezkou Českého Ráje a vedle vrchu Tábor vás provede přes kopec Kozákov, dále přes Malou Skálu, Turnov, Trosky a zavede vás i do Prachovských Skal. Takže okružní cesta se vším všudy.

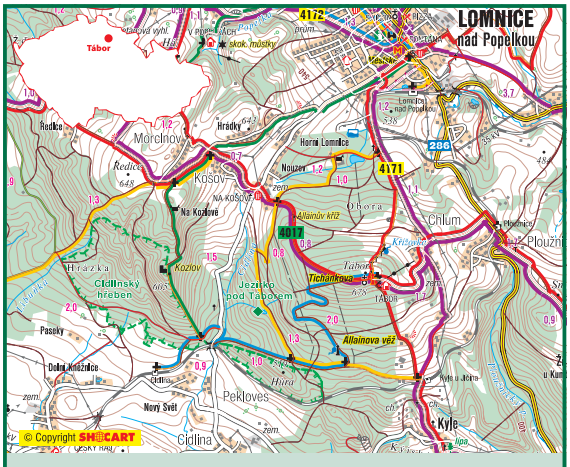
Pro sjezd z Tábora doporučíme červenou značku vedoucí na Lomnici nad Popelkou. Terénní úsek je sice dlouhý pouze 1,4 kilometru, neboť pak značka pokračuje až do Lomnice po úzké asfaltce, tento sjezd však rozhodně stojí za to. Nejprve jej lemuje třináct krásných kapliček křížové cesty a poté vede cesta podél Božího hrobu a studánky Křížovky, kde je umístěna socha Krista uzdravujícího nemocného. Odtud je také nádherný výhled do kraje a lavička pod okrajem lesa doslova vybízí k zastavení a odpočinku.

Místy hodně kamenitý sjezd však líčí nástrahy v podobě defektu, takže je zde zapotřebí trochu zvolnit, a to i s ohledem na pěší turisty. Následný přejezd louky a sjezd lesní pěšinou opět patří ke krásným zážitkům. Po napojení na silničku pokračuje cesta již po asfaltu do Lomnice nad Popelkou. Pokud se však po silnici vydáte na opačnou stranu, tedy doprava, můžete se po ní dostat zpět na vrchol, nebo pokračovat dál po červené značce na Ploužnici a Klepandu. Z té je to už kousek po modré značce na moc hezkou zříceninu hrádku Bradlec, kde můžete v prudkém stoupání prověřit svou jezdeckou techniku.

Možností, jak se dostat na horu Tábor, je tedy víc než dost. Záleží jen na vás, kterou zvolíte. Povaha zdejšího terénu a lesních cest však nevyžaduje nijak zvláštní jezdeckou techniku a při výjezdu vás pravděpodobně nebude proklínat ani méně zdatný spolujezdec či spolujezdkyně. Následný rozhled do kraje je navíc rozhodně zadostiučiněním i pro neustále reptající jedince, jimž jízda do kopce zrovna nevoní…

(kad)

Allainova věž, která se nachází u modře značené lesní cesty směřující k vrcholu Tábora, je dnes bohužel zdevastovanou pseudogotickou památkou.



Základní údaje:

Délka výjezdu po modré a následně červené značce: 4,3 km (od silničky vedoucí z obce Cidlina na Košov)

Délka výjezdu po červené značce z Košova: 2,5 km

Délka výjezdu po červené značce z Lomnice nad Popelkou: 3 km

Nejčastěji užívané převody: 32/21–32

Vhodné pro kola: MTB + kros

Možnosti občerstvení: restaurace na vrcholu Tábora, Lomnice nad Popelkou, Jičín

Naše doporučení: vzít si s sebou zámek na kolo pro případ výstupu na rozhlednu

INTERSPORT®
PRAHA - PEKSPORT
TOTÁLNÍ VÝPRODEJ
kol a cyklistického 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

DT Swiss 2009

Vloni jsme představili nové vidlice DT Swiss, vycházející z modelů anglické značky Pace. Ovšem švýcarský obr nekoupil celou značku, získal pouze divizi odpružených vidlic, které po dlouhém testování a zkoumání přetvořil k obrazu svému.

Vloni jsme mohli na prezentaci vidět zatím pouze anglické vidlice s nálepkami DT Swiss, neboť tehdy nám bylo sděleno, že DT chce vidlice nejprve otestovat, prozkoumat, postavit po svém a hlavně ještě odlehčit. Letos je již na konstrukčních řešeních u vidlic, které se již od října kompletně vyrábí ve Švýcarsku, vidět určitý posun.

Nejvýznamnější úpravou je přijetí nového standardu 15 mm. DT patřilo k průkopníkům pevné osy i pro XC, když místo klasického rychloupínáku nabízelo své 9mm a 10mm pevné rychloupínací osy. Proto není divu, že mezi prvními podpořilo i nový, pevnější, odol-

nější a přitom téměř stejně lehký standard 15 mm. Pro tyto tlustší osy jsou na vidlicích nově upraveny duralové patky, které zakončují karbonové kluzáky. PO vzoru ostatních značek není divu, že se rovnou počítá s úchytem kotoučovky typu PostMount, jenž oproti mezinárodnímu standardu IS přináší hmotnostní úsporu a především tuhost. Vzhledem k tomu, že DT Swiss razí cestu kompletní servisovatelnosti svých výrobků, jsou obě patky vybaveny anodizovanými vložkami pro možnost případné výměny poškozeného dílu, což je velmi příjemná služba zákazníkovi. Patky jsou navíc i vymodelovány tak, aby náboj přesně zapadl do zářezů a tudíž si přední kolo našlo svou polohu. Jak prosté a přitom život ulehčující...

Průřez modelovými řadami jsme uveřejnili vloni, oproti loňsku se nic moc nezměnilo. XC modely XRC čítají stále dva typy, lišící se zdvihem 80 a 100 mm, přičemž hlavní roli hraje hmotnost, dosahující katalogových 1380 gramů a skutečných 1395 g. Uvnitř najdeme vzduchové pružení s ocelovou negativní pružinou a olejovým tlumením Twin Tube. Vidlice XRC s karbonovými kluzáky, duralovou korunkou, sloupkem, vnitřními nohami průměru 28,6 mm a magnéziovými patkami se v letošní sezóně pohybovala okolo 25 tisíc korun. Stejnou cenu jsme mohli najít i u bytelnějších modelů XMC se zdvihem 100 a 130 mm, které již disponují tradičnějším průměrem nohou 32 mm a hmotností pod 1600 gramů u klasického rychloupínáku a pod 1800 gramů u verze s 15 mm osou (ta se do hmotnosti rovnou počítá). Tyto vidlice jsou opět vybaveny vzduchovou pružinou s ocelovou negativkou, o mazání a tlumení se však stará již otevřená olejová lázeň.

V nabídce značky najdeme i superlehkou vidlici se zdvihem 150 mm EXC, která se nově vyrábí ve verzi pro 15 mm osu.

Její hmotnost i s pevnou osou by se měla pohybovat do 1800 gramů, což ji činí jednou z nejlehčích vidlic s tak vysokým zdvihem na trhu a určitě by se

mohla stát kořistí všech majitelů vysokozdvihových enduro strojů, kde jim ideálně ulehčí zvedání kola do vzduchu a jeho ovladatelnost. Letošní cena vidlice s 20 mm osou byla pod 30 tisíc korun, takže cenová úroveň nejspíš zůstane zachována.

Je logické, že pro osu 15 mm DT Swiss připravila i přední nábu s odpovídajícím otvorem. V nabídce tak budou náby 240s, které i s matkou na kotouč typu centerlock a se 32 otvory pro dráty váží pouhých 150 gramů. Sadu 240s bude navíc možné koupit i v bílé barvě. Na patnáctimilimetrovou osu pak budou připraveny i lidovější náby sady 370s.

(mig)

Chiba WindShield

Univerzální využití na kolo, běžky a řadu dalších outdoorových aktivit nabízejí rukavice Chiba WindShield. K jejich kladům patří široké teplotní rozpětí, jsou určeny pro teplotu mezi –5 až +10 °C.

V vyjma opravdu extrémní cyklistiky hluboko pod bodem mrazu přichází čas tohoto modelu s počátkem podzimu a končí až s jarem. Název WindShield, v překladu „větrný štít“, splňují testované rukavice Chiba do puntíku. Použití protivětrné membrány je doplněno o dostatečnou vrstvu tepelné izolace, takže je zajištěn komfort i při déle trvající jízdě.

Dlaň je tvořena syntetickým materiálem Rubbertec, jehož pogumovaný povrch výborně chrání proti promočení a zároveň je protiskluzový. Úchop je jistý i při sevření zcela hladkých bikových rohů. Pohodlí zvyšuje vrstva polstrování v celé dlaňové části. Dostatečná životnost je zajištěna nejen zdvojením materiálu a jeho přetažením do hřbetu v partii mezi palcem a ukazovákem, ale i protiskluzovou výztuhou z materiálu Vitech těsně pod prsty.

Na hřbetu rukavice se prolínají panely z různě strukturovaného materiálu WindProtect, vybaveného protivětrnou membránou. Na palci je použito klasické a pro zimní jízdy takřka nezbytné froté. Vnitřek celé rukavice tvoří podšívka z tenkého flísu. Výplň mezi vnitřní a vnější stěnou má na starosti duté vlákno, vyznačující se optimální funkcí tepelné izolace. Hřbetní švy jsou doplněny o reflexní proužky, luxusně vypadá vyšité logo Chiba na ukazováku.

Střihu není co vytknout, skvěle kopíruje tvar ruky i svažující se horní linii prstů. Dobré usazení podtrhuje všitá plochá guma na zápěstí. Ideální je několik centimetrů vysoký pružný náplet, umožňující bezproblémové překrytí s manžetou rukávu bundy. I při teplotách jen lehce nad nulou nám rukavice WindShield nabídly dostatečný komfort. Určitý, pomalu pronikající chlad byl v našem případě cítit až při delší několikahodinové jízdě po silnici, při avizované nejnižší teplotě –5 °C je proto doporučíme spíš na horské kolo. Ve vyšších teplotách, tedy okolo deseti stupňů, budou rukavice maximálně vyhovovat všem notorickým zmrzlíkům. Ideální tedy budou například pro ženy-cyklistky, které často mívají s termoregulací v oblasti rukou problémy.

Celkově není rukavicím Chiba WindShield co vytknout. Za cenu 649 korun si budou jen těžko hledat konkurenta. V této cenové relaci jsou použité materiály i jejich zpracování výrazně nadprůměrné.

(kad)

⊕ ochrana proti větru a chladu, střih, cena

⊖ nenalezli jsme

GRADA

21×27 cm, šitá vazba, 192 stran, 449 Kč

Fred Milson

BikeMANUÁL

vše, co potřebujete vědět o svém kole

ilustrovaný návod, jak si vybrat, udržovat a opravit všechny typy kol

www.grada.cz

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER www.sirer.cz

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

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
AUTHOR MERIDA SPECIALIZED

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

KOLO V PYTLI

Koupit zajíce v pytli, nebo ještě hůře kolo v pytli, to se nemusí vždy vyplatit. Pokud se však jedná o pytel, nebo spíše tašku určenou speciálně pro přepravu kola, je to zcela jiná káva.

Přeprava kola v autě nebo třeba ve vlaku je vždycky spojena s problematikou jeho zabalení, případně nutností po přepravě očistit vnitřní prostory vozu. Umýt perfektně kolo a odmastit řetěz, převodníky a kazetu, abychom si nepoškodili čalounění, to je naprostá fikce. Závodník je většinou rád, že kolo naloží v tom stavu, v jakém projelo cílem, a hurá domů. Kdo vozí kolo na střeše, nemusí řešit problémy s očistou, tedy v případě, že z kola neopadávají kusy bahna či nepršÍ. Ti, kdo kolo přepravují uvnitř auta, ale čistotu kola musí řešit téměř vždycky. Většinou proto přicházejí ke slovu různé deky či karimatky, které zašpinění interiéru auta alespoň částečně zabrání.

V posledních letech však není problém koupit speciální přepravní boxy a kufry pro kola, v nichž lze svého dvoukolého miláčka bezpečně přepravovat autem, vlakem nebo i letadlem. Cena je ovšem v řádech tisíců, takže se jedná vyloženě o ochranu pro dlouhé cesty, hlavně zmíněným letadlem. Pro každodenní použití při cestách autem či vlakem po domácích závodech je ideální jednodušší provedení zavazadla. Přesně to splňuje vak od firmy **B&W International**, která se specializuje na výrobu přepravních obalů pro kola.

Model s označením **96250** je nejjednodušším vakem pro přepravu kol v její nabídce. Jde o vak z pevného nylonu o rozměrech 1200×850×230 mm. Provedení vaku je jednovrstvé, pouze dno je vyztuženo, ale není z tvrdého plastu, takže lze celý vak pohodlně složit, aby nikde nepřekážel. Vnitřní prostor má na bocích speciální kapsy pro přední a zadní kolo, které je uvnitř jištěno dvěma pásky na suchý zip. Vložení kol je jednoduché, ani není potřeba rozepínat oba pásky. Materiál má z vnitřní strany voděodolnou povrchovou úpravu, která ani po několikerém vyjmutí kol a škrábancích od převodníku nedoznala újmy na své účinnosti. To hlavní, tedy ochrana prostor automobilu od nečistot a případně vody, je dokonale splněno.

Středový prostor je samozřejmě určen rámu a díky celkové výšce není většinou nutné ani vytáhnout sedlovku z rámu. Rozměr vaku je ideální pro silniční kolo, kde se dovnitř vejdou i sklopená řídítka, u XC strojů už záleží na velikosti rámu, zda se dovnitř vejde komplet, nebo jestli nám nebudou řídítka vyčnívat ven. Standardní XC bike s rámem velikosti 18 palců jsme dovnitř umístili bez problémů, vidlice o zdvihu 100 mm a řídítka šíře 62 cm také umožnily snadné zapnutí hlavního zipu s dvojicí protiběžných jezdců. Celoodpružený bike velikosti 21,5 palce s vidlicí o zdvihu 130 mm a řídítky šíře 69 cm už neumožnil úplné zapnutí, ale 10 cm řídítek prostě vyčnívalo rohem vaku ven. Zipy se ale dopnuly z obou stran řídítek, takže o nějaké hrozbě znečištění vnitřku vozu nemůže být řeč.

Masivní zip prokázal dostatečnou odolnost, čtyři poutka na vrchní straně pak jednoduchou manipulaci. Kdo chce více pohodlí, může vak doplnit o nosný popruh uchycený k čelním stranám.

Díky oddělení kol od rámu nedošlo uvnitř k odření rámu nebo nějakým dalším poškozením. Do letadla nebo jinam, kde by hrozilo naskládání více zavazadel na sebe, bychom však tento model nedoporučili, protože materiál vaku ochrání pouze proti odření, ale ne proti promáčknutí rámu uvnitř či mechanickému poškození například přehazovačky. Tento vak o hmotnosti 2,15 kg je tedy ideální jako ochrana automobilu před znečištěním od kola, které lze dovnitř umístit v naprosto zabahněném stavu. Po dojezdu není problém celý vak vystříkat hadicí a odbahnit jej stejně jako kolo. Za cenu 1490 korun tak získáme jistotu, že si neušpiníme auto nebo nepropíchneme převodníkem sedačky.

(už)

⊕ účelnost, manipulace, voděodolnost, cena

⊖ nenalezli jsme

O stupínek lepší

Nové komponenty Campagnolo pro rok 2009 jsme vám již důkladně představili. Změny pro příští sezonu jsou však natolik zásadní, že jsme byli zvědavi na první praktický test. Nové Campagnolo je rozhodně o stupínek lepší, a nemáme zde na mysli pouze onen stupínek nad rámec dosavadního desetikolečka. Jedenáctý pastorek je výhodou z hlediska ještě jemnějšího odstupňování, lepší je ale nová kampa i po funkční stránce. Nejvíce jsme se zaměřili na páky Ergopower Ultra-Shift, které byly kompletně tvarově a částečně i funkčně přepracovány. Právě nové páky jsou také tím komponentem, který již od pohledu milovníky dílů z italské Vicenzy nadchl. Mnozí uživatelé Campagnola nyní přemýšlí o výměně pák za nový model, s čímž souvisí i přechod z desítky na jedenáctku. My jsme nový systém otestovali na druhé nejvyšší sadě, tedy u pák Record.

Většina zůstala při starém

Držení nových pák je ve srovnání s předchůdci výrazně pohodlnější. Asymetrické tvarování těla, a především samotné brzdové páky jsou přínosem hlavně při delší jízdě. Větší kontaktní plocha mezi rukou a pákou zajistila lepší rozložení tlaku. Nárůst pohodlí je nejmarkantnější při jízdě po nekvalitním asfaltu nebo při brzdění. Za úplně největší přínos pak považujeme posunutí hlavního čepu brzdové páčky, čímž se změnil pákový poměr. Brzdný výkon nebyl u dosavadních sad Campagnolo příliš oslnivý, což se mohlo projevit únavou rukou v delších sjezdech. Nutno přiznat, že například Shimano nabízelo doposud lepší brzdný výkon. Konstruktéři Campagnola na tom ale zapracovali a nové páky působí na čelisti Skeleton výrazně větší silou. Páky tedy nejen dokonale padnou do ruky, ale i při dlouhodobějším brzdění je jejich sevření mnohem příjemnější. Okamžik dosednutí špalků na ráfky je méně tvrdý a dávkovatelnost brzd je ideální.

Z hlediska řazení sice došlo k určitým tvarovým úpravám dvojice páček, ale ne zásadním. Hlavní řadicí páčka, která je v zákrytu páky brzdové, nabízí ideální délku i polohu. Její krok je příjemně krátký s dostatečně zřetelnou zvukovou i pocitovou informací o změně převodu. Co se týče menší odřazovací páčky, tam máme k jejímu tvaru i umístění lehké výhrady. Oproti původnímu provedení se zde příliš nezměnilo, a to je možná trochu škoda. Především pro jezdce s delšími prsty je odřazovací páčka dost nahoře. Pokud nechceme příliš povolovat sevření těla páky, tak je k jejímu stisku potřeba vytočit ruku v zápěstí. Druhou možností je odřadit předposledním kloubkem palce, což není úplně příjemné. Tělo páčky je sice ploché, ale s ostřejší vnější hrankou. Pro pohodlnější dosednutí břiška palce by stačilo tělo páčky trochu sklopit vně od páky. Stejně tak dosažení na páčku zespodu oblouku řídítek není úplně pohodlné a i v tomto případě by jezdec pravděpodobně uvítal odřazovací páčku o něco níže.

Pokud shrneme naše pocity z nových pák Campagnolo Ergopower, je největší výhodou anatomičtější propracování tvaru těla. Po stránce řazení vše zůstalo převážně při starém, což však uživatelé sad Campagnolo spíše ocení, neboť nebude třeba měnit návyky. Zásadní přínos pak vidíme také v mnohem lepším brzdném výkonu. Takže novinka prošla naším testem úspěšně.

(kad)

www.cykl.cz – technické novinky

www.sport-life.cz

SPORT life

Mezinárodní sportovní veletrh

- vše pro cyklistiku a o cyklistice
- nejmodernější pavilony F, G1 a V
- festival „Cyklocestování"
- mezinárodní konference „Jízdní kolo jako ekologický dopravní prostředek"
- velké testování elektrokol „E-Bike 2008"
- ocenění výrobků „BIKE Brno Prestige"

BIKE BRNO

6. – 9. 11. 2008 Brno – Výstaviště

Veletrhy Brno, a.s.
Výstaviště 1
647 00 Brno
Tel.: +420 541 152 279
Fax: +420 541 153 068
E-mail: sport-life@bvv.cz
www.sport-life.cz

Central European Exhibition Centre

BVV Veletrhy Brno