AUTHOR www.author.eu

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

# CYKLOSERVIS

2
2009
Ročník XVII.
Cena 12Kč

## Historie slavných značek

Čtěte na str. 5

## 4EVER již myslí na rok 2010

Na začátku tolik diskutovaného roku 2009 jsme se sešli s jedním z majitelů firmy 4EVER BIKES, abychom zjistili, jaká nálada panuje mezi výrobci kol. Nakonec nezůstalo jen u rozhovoru o ekonomické situaci v kolařském průmyslu, ale dotkli jsme se i právě tvořené modelové řady 2010.

**Především je za námi rok 2008, jak se díváte zpětně na uplynulou sezonu?**

Z pohledu naší firmy hodnotím uplynulý rok velmi úspěšně. V počtu vyrobených kol jsme se posunuli zase o velký krok dál, stejně jako ve všech předchozích pěti letech. Co se týče značky 4EVER, zdá se, že se podařilo připravit velmi povedenou kolekci kol 2009. Svědčí o tom jak získaná cena za design na výstavě Sport Life, tak pozitivní ohlasy ze strany zákazníků a nervózní reakce ze strany některých konkurenčních značek.

➨ Pokračování na str. 5

Traction ASL

**velikost** 16", 18", 20" / **rám** double butted dural 6061 26" (ASL) / **vidlice** RST Gila TnL (80 mm) / **převodník** SHIMANO M442 (44-32-22) / **měnič** SHIMANO SLX / **řazení** SHIMANO Deore (27) / **brzdy** TEKTRO M530 / **brzdové páky** TEKTRO MT-2.0 / **náboje** SHIMANO Deore / **pláště** AUTHOR Beetle Juice 26" x 2.00" / **pedály** AUTHOR duralové / **řídítka** AUTHOR riser 15 mm / **představec** AUTHOR / **sedlovka** AUTHOR / **sedlo** AUTHOR Sport Lady / **hmotnost** 12.90 kg / 18"

Doporučená cena: 16.990,-

Author kol

AUTHOR

Léčení operované ruky je u konce. Prvním závodem Michala Prokopa po více než čtyřech měsících od olympijského bikrosového závodu byl v sobotu 17. 1. sjezd obchodním centrem DownMall Liberec. A návrat to byl dokonalý. Vítězný!

Stalo se podivným obyčejem trávit v obchodních centrech stále více času. Kdepak zahrádky a chalupaření, novodobým zaklínadlem je „shopping". Mnozí tráví v chrámech materialismu celé dny, ale i obyčejnému smrtelníkovi trvá hodiny, než se proklestí komplexem obchodů. Ne tak Michal Prokop. Ten prosviští čtyřmi patry za půl minuty a ještě se stihne stavit v kavárně! Potenciálu prostor libereckého obchodního centra Delta využili organizátoři dokonale, když ve čtyřech patrech vytyčili trať o délce půl kilometru. Na čtyřicet pozvaných českých a slovenských bikerů čekalo hned po startu únikové schodiště s mezipatrem a otočkou o 180 stupňů. Na úvodní pasáž navazoval technický úsek uvnitř vyklizené kavárny, následovaný sprintem po ochozu třetího patra. Po sérii dvou eskalátorů čekala na závodníky rovinka a nájezd na závěrečný seskok do cíle o patro níže. Dosahované časy se postupně zrychlovaly, pořadí na dalších místech se v každém kole měnilo, ale Prokop procházel celým závodem bez jediného zaváhání. Zvítězil v kvalifikaci, stejně jako v jízdě o postup mezi dvacítku nejrychlejších a poté i v boji o top ten. Diváci na zaplněných ochozech připravili desítce nejlepších borců fantastickou atmosféru.

➨ Pokračování na str. 4

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

www.specialized.cz SPECIALIZED

www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

TEST

# LEADER FOX

## Out Line

Prohnutí spodní trubky u hlavy, výrazný hydroforming a samozřejmě módní bílá barva, takový je přepracovaný model Out Line pro sezonu 09.

### Ostrý design

Zatímco předchozí provedení sázelo spíše na osvědčený profil bez ostřejších designových prvků, nové zpracování je výrazně agresivnější. Spodní trubka je u hlavy zahnutá a nese profilovaná boční žebra. U středového pouzdra má elipsovitý průřez, ovšem opět s ostře designovanými hranami. Vejčitý profil horní trubky také nešetří výraznými lomy na profilu.

**Zadní stavba působí naopak jemnějším dojmem, subtilnější průřezy spodních ramen doplňují sedlové vzpěry s jen mírným esovitým prohnutím. Netradičně působí spojovací můstky z duralového plechu s odlehčovacími otvory.** I přes použití kotoučovek nechybí závity pro čepy ráfkových brzd. Celkový design kola podtrhuje kombinace dílů v černé a bílé barvě. Vidlice Rock Shox Recon je spolehlivou žehličkou s rozumnou hmotností, zamykání z řídítek pak určitě potěší všechny, kdo chtějí od kola maximální výkon. Tomu je určeno i obutí, protože pláště Schwalbe Furious Fred jsou svým hodně jemným vzorkem vyloženě závodními speciály na tvrdý rychlý povrch. Na kamenech či v blátě s nimi příliš nepočítejte, jedná se o speciály na sucho s nízkým valivým odporem. Díky šířce dva palce nemají výraznější tlumicí schopnosti, o to rychleji ale jedou. Ráfky

Remerx Fastdisc jsou druhým nejlehčím typem v nabídce této domácí značky a jejich masivnější profil patří rozhodně mezi ty odolnější. Kompletní řadicí soustava v sadě XT pracuje spolehlivě i v kombinaci s klikami Truvativ Firex.

Pro XC použití jsou více než dostatečně spolehlivé kotoučovky Avid Juicy 5, jejichž výkon je dobře dávkovatelný. Černobílou kombinaci nenarušují ani doplňky Truvativ nebo sedlo. Typ Shiver od Selle Italia nabízí hodně zajímavý design, výrazný středový kanálek a i přes vyšší polstrování jednoznačně sportovní posed. Rozhodně neoplývá přílišnou měkkostí, komfort je nastaven v rozumné míře.

### Určen pro výkon

Design kola působí hodně sportovním dojmem a hmotnost 11,9 kg je ještě v intencích tohoto směřování. **Posed už při prvním seznámení dává najevo sportovní ambice. Řídítka v závodní, nízko umístěné pozici, sedlo více vzadu, tedy vše pro maximální výkon ve výraznějším předklonu. Jezdec natažený více dopředu tak šlape před sebe a má neustále i v sedle pocit, že může za řídítka pořádně zabrat a šlapat víc a víc.**

Tuhý rám mu to samozřejmě výrazně ulehčuje. I přes zmíněný subtilní design řetězových vzpěr je zadní stavba výrazně tuhá, takže nedochází k jejímu kroucení. Záběr do pedálů nabízí perfektní přenos síly. Akcelerace je sice díky rychlým plášťům na solidní úrovni, delší geometrie rámu a střední hmotnost ji ale nepatrně zklidňují. Rozjezd je rychlý, ale zároveň plynulý. Chuť zrychlovat tedy narůstá postupně.

**Díky delší stopě předního kola nemá jezdec problémy s ovládáním. Zatáčení je plynulé, ale nikoli zbrklé. Rozhodně nejde o bike s hravou geometrií, ale o stabilní stroj. Do zatáčky je třeba počítat s nepatrně větším náklonem, protáhnout kolo mezi stromy vyžaduje trochu zručnosti.** Delší se zdá být jen rozvor kola daný sklonem sedlové trubky a vidlice, nikoliv délkou rámu. Klidnější projev tedy rozhodně pomůže začátečníkům, ale závodníka rovněž neurazí. To platí i pro sjezdy ve vyšší rychlosti, kde je stabilita výhodou. V prudších pasážích není problém přesunout těžiště za sedlo. Pocitově položenější vidlice ale nedovoluje kolu stavět se příliš na přední, takže lze sjet hodně.

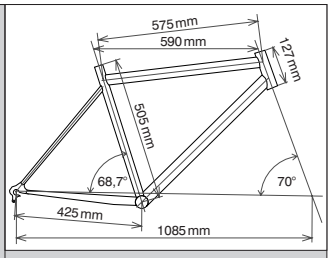
Ve výjezdech je plusem nižší pozice řídítek, protože dostat bike na zadní vyžaduje už hodně prudkou stojku. Stoupání ze sedla pak uleví zamykání vidlice, která si ponechává ochranný zdvih proti průrazu.

### Sportovcům

Out Line určitě padne všem, kdo mají rádi vyjížďky v ostrém tempu s hlavou nad řídítky, případně chtějí koketovat se závody. Tuhý rám, stabilní projev a sportovní geometrie je v tomto směru určitě nezklamou. ■

**Technická specifikace:**

**Rám:** Alu 7005
**Vidlice:** Rock Shox Recon Race 100 mm
**Brzdy:** Avid Juicy 5
**Kliky:** Truvativ Firex
**Řazení:** Shimano Deore XT
**Přehazovačka:** Shimano Deore XT
**Přesmykač:** Shimano Deore XT
**Náboje:** Shimano HB-M475
**Ráfky:** Remerx Fastdisc
**Pláště:** Schwalbe Furious Fred 2.0"
**Sedlo:** Selle Italia Shiver
**Sedlovka:** Truvativ XR
**Řídítka:** Truvativ Stylo
**Představec:** Truvativ XR
**Hmotnost:** 11,9 kg
**Cena:** 27 000 Kč




\+ tuhost, stabilita, výkon
\− menší univerzalita plášťů

# Kód místo klíče

TEST

Bez zámku na kole snad od stroje v naší zeměpisné šířce ani nelze poodejít. Kdo bojuje s notorickou ztrátou klíčů od zámku, možná uvítá variantu s kódovým zamykáním. Model **BBB CodeCoil** je totiž standardním spirálovým zámkem se zamykáním pomocí číselného kódu.

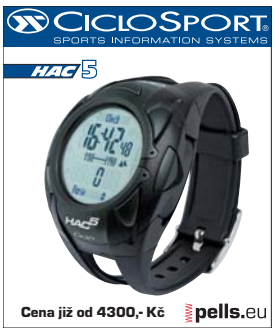
Základem je ocelové lanko potažené čirým plastem o celkovém průměru 8 mm a délce 1800 mm. Pro převoz ve sbaleném stavu je spirála vybavena páskem na suchý zip, který drží všechny závity pohromadě. Plastová hlava

o délce 110 mm je sice těžší a rozměrnější než u klasických klíčových zámků, ovšem to je daň kódovému zamykání. Vnitřní ocelová vložka je standardem bez speciálních bezpečnostních systémů. Čtyřmístný kód je od výrobce nastaven pouze pro první otevření, potom už si lze jednoduše nastavit vlastní číselnou kombinaci. Zámek se odemyká otočením plastového krytu celé hlavy. Manipulace je tedy velmi jednoduchá a díky výraznému tvarování číslic a hlavy také pohodlná i v rukavicích. Nevýhodou je nastavování kombinace například za tmy nebo odemykání zkřehlými prsty, v těchto případech má klíč navrch.

Díky délce lanka lze k sobě zamknout i tři kola, navíc odpadá starost – kam se zmíněným klíčem. Bohužel majitel nesmí zapomenout číselnou kombinaci, to je jediné omezení. Hmotnost 390 gramů sice není díky masivní hlavě nejnižší, v nabídce značky lze najít lehčí varianty s klíčem, nebo ultralehké s kódovým zamykáním, ovšem hmotnost vždy odpovídá délce a průměru lanka. Tyto hodnoty jsou určující pro odolnost vůči překonání zámku. Cena testovaného typu je 289 korun a lze jej koupit i v silnější verzi.

**(už)**

\+ délka, manipulace, nastavení kódu
\− hmotnost



# VSTŘÍCNÁ TVÁŘ KRNAPU

V čele Správy Krkonošského národního parku stojí od loňského roku Ing. Jan Hřebačka, jenž se hned v prvním roce ve funkci zasadil o radikální změny ve prospěch cyklistů.

*Ke kolizím mezi chodci a cyklisty prakticky nedochází také proto, že do tak proudkého kopce se většinou vydávají jen ti zdatnější a zkušenější cyklisté, kteří bývají ohleduplní.*

*Díky zrušení nesmyslných zákazů pro cyklisty se dnes dostaneme z Jánských Lázní až na Luční boudu (na fotce je schovaná za Studniční horou) v sedle kola.*

*Tato fotka místního klubu cyklistů mohla vzniknout jen díky tomu, že Správa krkonošského národního parku pro cyklisty vloni zrušila zákaz vjezdu na asfaltku od Výrovky na Luční boudu.*

Předně nechal zrušit nelogické zákazy vjezdu cyklistů na Luční a Labskou boudu a zasloužil se také o posunutí zákazové značky až za Lyžařskou boudu, která stojí na úpatí zakázané Liščí hory. Těmito kroky si v očích cyklistické veřejnosti i horalů získal zasloužený respekt a také vyvolal naději, že by se naše nejvyšší hory mohly pro bikery stát mnohem přívětivějším místem. Nejnovější informací pak je povolení vybudovat v Peci pod Sněžkou nové tratě pro cross country, sjezd a fourcross, aby se zde mohlo v roce 2013 konat mistrovství světa horských kol.

A tak jsme ředitele Správy Krnapu Hřebačku navštívili v jeho vrchlabském sídle, abychom se spolu pobavili o přínosu či negativech reformních kroků a také zjistili, zda se pouze nejedná o populistické činy. Před návštěvou jsme věděli z médií, že budeme mít čest s dvaačtyřicetiletým sportovcem, jenž má zdravé názory na svět okolo a dokáže rozumně balancovat mezi společenskou poptávkou a ochranou přírody. Hned při vstupu do kanceláře nás přátelsky přivítal větou – „Cykloservis znám, sám jsem horlivý cyklista". Dokonce jezdí na závodní meridě v hodnotě sedmdesáti tisíc korun a na kolo vyráží prakticky každý víkend. Celý rozhovor se tak nesl ve velmi příjemném duchu.

**Pane řediteli, vychází vaše reformní kroky z již existující původní koncepce vašeho předchůdce, nebo jste se o ně zasadil sám?**

Naše současná koncepce ochrany přírody je zcela nová a liší se od původní konzervační, která byla zaměřena hlavně na ochranu přírody. My samozřejmě musíme stále dodržovat zákon o ochraně přírody, ale snažíme se naslouchat i potřebám cyklistické veřejnosti. A pokud kdokoli přijde se smysluplným návrhem na vylepšení stávající situace, rozhodně se budeme v mezích zákona snažit hledat řešení.

**Jak se osvědčilo otevření cesty na Luční boudu? Došlo k nějakým střetům mezi cyklisty a chodci, poničení přírody či porušení zákazu jízdy dále na Sněžku?**

Ačkoliv situace s povolením vjezdu na Luční boudu není úplně stoprocentní, nejedná se o zásadní problémy. Provedli jsme anketu mezi pěšími turisty a většině z nich cyklisté nevadí, protože už jsou na sebe zvyklí a všeobecně se respektují. Samozřejmě to závisí na chování jednotlivých jezdců, ale na Luční se díky sklonu silnice vydávají spíše zdatnější cyklisté, kteří většinou nemají problém s chodci vyjít a neohrožují je rychlou jízdou. Původně jsme zamýšleli cestu rozdělit na dvě části pro kola a pěší, ale ukázalo se, že to není potřeba.

Co se týče poškození přírody, nic zásadního jsme zatím po prvním roce provozu nezjistili, ale pokud by k němu docházelo, museli bychom samozřejmě zasáhnout. K několika porušením zákazů došlo, například někteří Poláci přijeli na Luční z polské strany a ohrozili tak flóru v první zóně národního parku, kde žijí některé zvláště chráněné endemické druhy. V tu chvíli jednotlivcům hrozí pokuty až do 10 000 Kč, u organizovaných akcí se pak může jednat klidně o půl milionu.

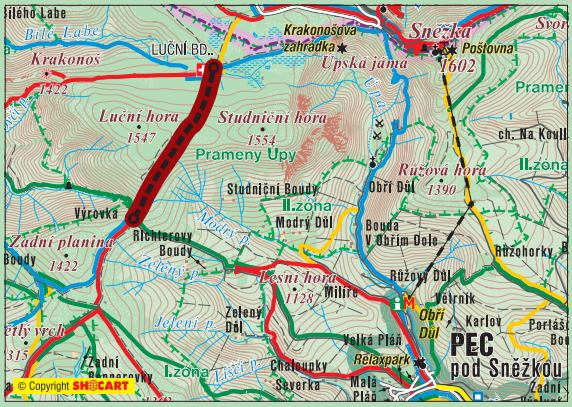
Rád bych tak tímto způsobem apeloval na cyklisty, aby skutečně zákaz jízdy za Luční boudu respektovali, neboť tím mohou ohrozit celou koncepci a zavinit negativní postoj Správy Krnapu.

**Plánujete zpřístupnění dalších úseků cest na vrcholech?**

V současné době vyhodnocujeme výsledky první zkušební sezóny a zatím jsme nezaznamenali signály, že by byla poptávka po uvolnění dalších cest. Rozhodně nemůžeme pouštět masivní cykloprovoz do první zóny, pokud však přijde některá z obcí s návrhem otevření dalších úseků, lze se o tom bavit.

**Týká se Krkonoš také masivní výstavba asfaltek pro cykloturistiku a „maminy s kočárky", díky nimž zaniká spousta lesních tratí?**

Víme o tom, že v nižinách dochází díky stamilionovým dotacím z Evropské unie k výstavbě asfaltek, které se bezhlavě budují na úkor lesních pěšin. To je problém hlavně majitelů lesů, kteří nestojí o rekreační využití lesa, neboť z projíždějícího cyklisty prakticky nemají žádný přínos. Ovšem společnost by měla mít zájem majitele lesů k zachování či budování nových pěšin motivovat alespoň daňovými úlevami a podobně, aby občanům umožnili relaxaci v přírodním prostředí. V Krkonoších se však žádná výstavba asfaltek nechystá.




**Přesuňme se nyní do Pece p. Sněžkou, kde by se v roce 2013 mělo konat MS – jak dlouho trvalo jednání o této akci a bylo těžké najít konsenzus?**

Jednání probíhalo asi tři čtvrtě roku a v této chvíli už jen čekáme na souhlas vlastníků pozemků, kudy by měla vést sjezdová trať. Dále bude potřeba vyřídit výjimku na zvláště chráněné druhy, které v lokalitě žijí. Tratě, které navrhli cyklisté na žádost města a provozovatele vleků a sjezdovek SKI Pec, si prošli naši experti – lesníci, botanikové a zoologové a vyjádřili se k vybudování kladně. Na Správě Krnapu je již jen povolení celé akce po vyřešení všech administrativních náležitostí. S otevřením tratí pak půjde ruku v ruce i prodloužení letního provozu lanovky na Bramberk.

**Je možné uvažovat o vzniku více tratí, které by do letní Pece přilákaly více zkušených cyklistů?**

Dohoda je zatím na jedné trati pro XC, jedné pro DH a jedné fourcrossové. Nejsme proti dalšímu rozšíření v budoucnu, ale zatím budeme testovat tyto tři tratě. Pro 4X se v současnosti připravují podklady pro povolování. V územním plánu je zanesen předpoklad kácení lesa podél sjezdovky Javor, které bylo naplánováno pro rozšíření lyžování.

**Nová trať vznikla i v Rokytnici, jak se osvědčila z pohledu zásahu do přírody? Jak reguluje Krnap vznik takových tratí?**

Tuto trať jsme vyloženě uvítali, neboť jsme si vědomi nutnosti rozšířit možnosti letního vyžití v horách. Navíc trať vede pod lanovkou, tedy na místě již obětovaném pro zimní sport. Pokud bude návrh vybudování dalších tratí v lokalitách určených pro sportovní vyžití, nemáme s tím prakticky problém.

**Spolupracujete se zahraničními parky a jezdíte na konference či pracovní cesty do alpských a zaoceánských zemí?**

Naše zahraniční kontakty jsou rozsáhlé a jsme součástí federace Europark, v jejímž rámci probíhají pravidelné konference. Osobně mám spousty zkušeností ze světa, neboť jsem pracovně navštívil mnohé národní parky, včetně amerických. Skvělý příklad jsem viděl ve Snowdonii, kde cyklisté požadovali přístup na vrchol Snowdonu. Odpovědné orgány to řešily dlouho a nakonec rozdělily přístup na horu mezi pěší turisty a cyklisty časově.

**Jak vypadá další strategie rozvoje cyklistiky v Krkonoších? Čeká na cyklisty v nejbližší době něco nového?**

Co se týče cykloturistiky v Krkonoších, tak projekt výstavby je stabilizovaný, budování cest je prakticky dokončené. Jak jsem již řekl, pokud by vznikla poptávka po nových stezkách, nebráníme se diskuzi v případě, že výstavba nebude pro park zátěží. V první zóně, která zabírá asi 4000 hektarů velmi cenných lokalit, by se však rozhodně nic měnit nemělo. Musíme si uvědomit, že proti Alpám či americkým parkům mají Krkonoše velmi malou rozlohu a měli bychom si jejich cenné bohatství uchovat pro příští generace.

Určitě se však změní legislativa pro povolování závodů. V současnosti musí každou hromadnou akci schválit vláda a Krnap musí ctít zákon. Návrh novely zákona 114 by však měla pravomoc vložit do rukou Správy Krnapu a celý proces by měl být mnohem rychlejší.

Například již teď se rozhoduje, zda povolit či nepovolit Krkonošskou sedmdesátku. Masové závody mají obří vliv na přírodu, takže se to teď řeší. Koordinace s vládou však může trvat klidně půl roku.

**Jaké poselství byste rád předal vy jako cyklista čtenářům Cykloservisu?**

Rád bych apeloval na všechny cyklisty, aby dodržovali zákaz vjezdu za Luční boudu směrem na Sněžku. Nebylo pro mě úplně jednoduché to povolení prosadit a pokud by cyklisté svou lidskou lhostejností nerespektovali naše nařízení, mohlo by se stát, že příště nebude možné povolovat další stezky.

**Děkujeme za rozhovor a přejeme spoustu elánu do další práce.**

**(mig)**

# Polská krev

Tohle povídání nebude ani o opeře, ani o sjezdovém týmu v polských barvách, který by navázal na kdysi slavnou českou formaci.

Kdo má v paměti reportáž z etapového podniku MTB Challenge, který proběhl o prázdninách v Polsku, bude mít jasno. Do reportáže se nevešla spousta technických informací a zajímavostí, které jsme nasbírali, takže se k nim budeme postupně vracet. Byla by škoda nepoukázat na časté technické problémy, které spojovaly jezdce ze všech koutů světa, nebo na zajímavé značky, které u nás nejsou k vidění.

### Mám to na háku

Asi největším nešvarem, který náš seriál odstartuje, budou výměnné háky přehazovačky. Tento díl z materiálu měkčího, než je samotný rám, má za úkol jediné. Utrhnout se nebo zkroutit v případě havárie tak, aby zabránil destrukci přehazovačky, případně celé patky rámu. Většinou platí, že každý výrobce používá jiný tvar patky, a tudíž i jeho výměnný hák má specifický tvar. Málokdy lze háky zaměnit, ačkoli existují výjimky. Ty jsou dány tím, že dva výrobci používají totožnou zadní patku od producentů rámů, takže kompatibilita je jasná.

V případě etapového závodu by měl být náhradní hák jakousi samozřejmostí. Jet přes půl Evropy nebo světa někam na závody a první den si utrhnout přehazovačku, znamená bez náhradního háku jasnou stopku. Pokud jde o značku kola, která má v dané zemi silné zastoupení, většinou lze sehnat náhradní díl. V našem případě jsme narazili na několik poškozených háků, které polský terén udolal. Některé stačilo lehce narovnat a řazení zase šlapalo, jiné vyžadovaly výměnu. Stroje jako Author, Merida či Specialized problémy neměly, náhradní háky se daly snadno sehnat. Ovšem majitel kola belgické značky Granville byl po zlomení háku bez šance. Zkrácení řetězu a nastavení jediného pevného převodu fungovalo pouze sto metrů, pak se řetěz přehodil na větší pastorek a došlo k zaseknutí. Ve finále nezbylo než najít podobný hák, výrazně seříznout a přibrousit dosedací plochu tak, aby se vešla do vybrání v patce a alespoň s tímto provizoriem mohl nešťastník pokračovat v závodu. Nakonec s tímto nouzovým řešením dokončil tři poslední etapy a řazení fungovalo.

Pokud se tedy chystáte na vícedenní putování na kole či někam na maraton nebo etapové závody, nespoléhejte na servis. Rovnák na patku má každá dílna, ale odpovídající hák rozhodně není pravidlem. Tuto záležitost o ceně zhruba tří až pěti stovek se rozhodně vyplatí přibalit do servisní bedny. Pokud ničíte přehazovačky jak na běžícím pásu, můžete jej klidně přibalit i do brašničky, výměna háku na trati je většinou záležitostí jednoho imbusu a několika minut práce.

**(už)**

TEST – JEZDILI JSME PRO VÁS

# GIANT Trance X3

Systém odpružení Maestro největšího světového producenta kol Giant asi není potřeba představovat. Tento systém se prostě povedl a získává uznání nejen v odborných časopisech, ale i mezi cyklisty. Proto jsme byli velmi mile překvapeni při zjištění, že model Trance X se zdvihem 127 mm se dá letos pořídit za velice příznivé ceny.

## Gigantická nabídka

Giant letos upravil svou nabídku tak, že původní model Trance se 100 mm zdvihu byl nahrazen inovovaným závodním XC strojem Anthem X o totožném zdvihu a z řady Trance tak zbyl pouze model s přívlastkem X. Je to logické, neboť nyní má Giant v každé zdvihové kategorii po jednom modelu.

Řada Trance X čítá šest modelů, nejdražší Trance X0 na Shimanu XTR stojí sto deset tisíc korun, ale nejlevnější model X5, osazený vidlicí Rock Shox Recon,brzdami Avid Juicy 3 a řazením Shimano SLX je již za třicet dva tisíc! To je trošku zvláštní, neboť ty samé peníze stojí samotný rám, pouze s tím rozdílem, že na něm je nejlepší tlumič Fox RP23 namísto základního tlumiče Giant Air Shock, který u kola Trance X5 nenabídne žádnou regulaci komprese.

## Dostane vás do trancu

Ale pojďme se věnovat testovanému modelu Trance X3. První, co potěší, je cena bez koruny čtyřicet pět tisíc, která je vzhledem k použití odpružení od amerického Foxe a komponentů XT/SLX, Race Face a Hayes Stroker víc než příznivá. Vepředu najdeme vidlici Fox F120 RL na 15mm osu, která přidá na pevnosti spoje s předním kolem. O sedm milimetrů nižší zdvih vepředu je vykompenzován dost dlouhou hlavovou trubkou (145 mm) a vysokou krytkou hlavového složení se třemi podložkami pod představec. Řídítka tak jsou v úctyhodné výšce pro co nejlepší ovladatelnost kola z kopce. Pro běžnou jízdu je ale lepší si představec snížit a podložky buď přesunout nad něj, případně sloupek vidlice seříznout.

Hlavový úhel 69,5° je na pomezí XC a endura, takže ideál pro celodenní výjezdy do náročnějšího terénu. **Rám je ve velikosti M středně dlouhý, rozhodně na něm nebudeme sedět natažení jako na XC raketě, ale rozložení těžiště jezdce je ideální pro rovnoměrné zatížení obou kol.** Někomu se to třeba nemusí pozdávat, vysoký předek a kratší rám se ale nakonec projeví výtečnou ovladatelností, na kterou si není vůbec těžké zvyknout. Kokpit je zcela ideálně navržen, 95 mm délky představce a 64 cm šířky vlastovek se postará o výtečné zatáčení i pohodu rukou a paží na řídítkách. Jediné, co nám zcela nesedlo, bylo zbytečně tvrdé sedlo WTB Devo ThinLine. To je ale velmi individuální pocit, oproti starším modelům značky zase sedlo přináší částečnou hmotnostní úsporu.

## Vymástrované Maestro

Funkce zadní stavby je kapitola sama pro sebe. Díky svým „vymaestrovaným" vlastnostem se postará o skvělý přenos energie šlapání na zadní kolo a přitom ideální pohlcování i miniaturních nerovností. Není divu, že takto povedený systém není třeba již skoro pět let měnit.

Maestro je zavěšení s virtuálním, čili proměnným čepem otáčení, jenž se nachází v průmětu přímek, procházejících vahadly. U kola, zatíženého pouze vahou jezdce, čep vychází daleko před převodníkem, což má za následek, že tah řetězu prakticky nemá na rozpohybování zadní stavby žádný vliv. Tudíž **při klidném šlapání do kruhu téměř nedochází k pohupování zadní stavby. Jakmile však zadní kolo na tlumič přenese odspodu ráz od terénu, ten již díky vertikálnímu působení zadní stavbu směrem vzhůru rozpohybuje.** S pohybem vahadel se také mění pozice virtuálního čepu směrem dolů k velkému převodníku. U jednočepu s takto vepředu umístěným čepem otáčení by při propružení docházelo k výraznému tahání za pedály, neboť by se natahoval řetěz. U virtuálního čepu, kdy je spodní vahadlo umístěno na úrovni středního převodníku, však nic takového cítit není. Ani při brždění jsme nepozorovali, že by zadní stavba nepřirozeně tvrdla a přestala pohlcovat rázy terénu. Všecko je tedy vyladěno prakticky k dokonalosti.

Necelých třináct čísel zdvihu je tak k dispozici pouze v rozbitém terénu, při jízdě po rovině ani na hladkém povrchu cestou vzhůru se zadní stavba skoro nepohne. Pokud by si kolo koupil začátečník, jenž ještě neumí správně šlapat a všelijak by se při šlapání kroutil a svým vrtěním rozpohupovával zadní stavbu, přijde vhod modrá páčka ProPedalu na těle tlumiče, která jej výrazně přitvrdí, i když neuzavře natvrdo. Ta se také hodí pro silovou jízdu ze sedla v případě, že by si jezdec pro maximální citlivost nastavil nižší tlak vzduchu do tlumiče a pak jej svou vahou příliš propružoval.

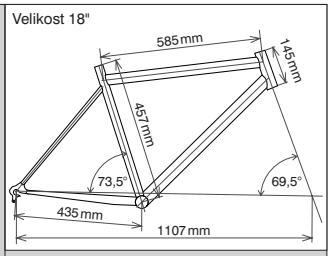
## Pro koho?

**Pro každého cyklistu! Giant Trance X je jedním z nejpovedenějších kol pro terénní horskou jízdu, které si jezdce po prvních rozpacích z kratšího a vyššího posedu získá svou hbitostí, ovladatelností a celkovou radostí z jízdy. 12,9 kilo váhy je u kola za 45 tisíc zcela v normě.** Systém si poradí prakticky s jakýmikoliv nástrahami velikosti odpovídající zdvihu a kolo se s přehledem vede nahoru i dolů. Trance X3 navíc disponuje možností si upravit výšku řídítek, přitvrdit vidlici i tlumič, nafoukat si potřebný tlak atd. Chrt si případně může vyměnit pneumatiky šíře 2,1" (které jsou mimochodem skvělé na většině povrchů včetně sněhu) za užší, endurák zase za širší pro ještě lepší komfort jízdy z kopce, ale celkově není na kole z důvodu vylepšení prakticky co měnit. Maximálně tak pro hmotnostní úsporu. ■

**Technická specifikace:**

**Rám:** Trance X AluxX SL, 127 mm
**Tlumič:** Fox Float RP2
**Vidlice:** Fox 32 F120 RL 120 mm
**Kliky:** Shimano SLX
**Brzdy:** Hayes Stroker Ryde
**Přehazovačka:** Shimano XT Shadow
**Přesmykač:** Shimano Deore
**Řazení:** Shimano SLX
**Představec:** Race Face Ride XC 95 mm
**Řídítka:** Race Face Ride XC 640 mm
**Sedlovka:** Giant 30,9 mm
**Sedlo:** WTB Devo ThinLine
**Náboje:** Giant FR
**Ráfky:** WTB Laser Trail Disc
**Pláště:** Kenda Nevegal StickE 2,1"
**Hmotnost:** 12,9 kg
**Cena:** 44 999 Kč

Velikost 18"




+ cena, ovladatelnost, hmotnost
– tvrdší sedlo

# Po schodoch, po schodoch…

➨ *Dokončení ze str. 1*

Nákupní centrum Delta se připravuje na velké finále a začíná se otřásat v základech. Dav jednohlasně odpočítává poslední vteřiny do startu nejlepších jezdců… V čase 30,639 sekundy provedl Michal Prokop čistým a precizním stylem svůj Author ARH od střechy po přízemí a zvítězil v DownMall Liberec, prvním českém sjezdu na horských kolech obchodním centrem.

**Text: Polis.Media**
*Foto: Rob Trnka, Andy*

**Celkové pořadí DownMall Liberec 2009:**

1. Michal Prokop
2. Filip Polc
3. Rostislav Štencel

OPEARLIZUMI
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

PERFECTION FOR ACTION
Rogelli SPORTSWEAR 2009
TORINO
Ultralehká softshellová bunda
Cena: Kč 2 990,-
Velikost: S-3XL
Nejvyšší model membránové bundy Rogelli zhotoven z ultralehkého softshellu špičkových profesionálních parametrů.
**Váha: neuvěřitelných 350 gr (velikost L)**
**Vodní sloupec: 10.000 mm**
**Prodyšnost: 5.000 g/m2/24hod (švy však nejsou podlepeny)**
■ Střih je spíše anatomicky-přilnavý s vynikající elasticitou materiálu. Rukávy jsou velmi úzké s délkou do poloviny dlaně (tvarově přizpůsobivé). Model bude vyhovovat aktivním závodníkům pro svůj střih, váhu, vlastnosti materiálu a použití téměř celý rok (podzim-zima-jaro).
■ vnitřní strana membrány s jemným počesáním
■ Torino je celopropínací s kvalitním podloženým zipem
■ bezpečné reflexní prvky jsou umístěny na předním i zadním dílu
■ rukávy a spodní část ukončuje velmi jemný gumový proužek
■ velká zadní kapsa na zip
IT'S ALL IN YOUR HANDS
www.rogelli.cz www.rogelli.sk
Rogelli CZ, Nádražní 83, 549 57 Teplice n/Met., Tel.: +420 773 535 836, e-mail: info@rogelli.cz

CHIBA
PRESTIŽNÍ CYKLISTICKÉ RUKAVICE
MODELY V PROFESIONÁLNÍ KVALITĚ
NEJOBSÁHLEJŠÍ NABÍDKA RUKAVIC NA TRHU
WINDPROTECT
-5°C - +10°C
Membránová zimní rukavice
Velmi oblíbený model polstrované zimní rukavice s větru- a vodě-odolnou membránou Windprotect. Hřejivé elastické zápěstí. Protiskluzová úprava dlaně. Elegantní hřbetový design s vyšívaným logem CHIBA. Libovolné zimní použití – všude, kde potřebujete mít cit v úchopu – cyklistika, běžky, řízení auta, turistika.
Cena: Kč 1 049,-
Velikost: XS-2XL
• Materiály-dlaň: Clarino, Rubbertec, změkčující polstrování
• Materiály-hřbet: Froté, Lycra, Neopren, Softshell, Spantex
• Použití: turistika, univerzální, univerzální cyklistické
• Technologie: Pulswarmer, Waschbar, Windprotect
WWW.CHIBA.SK
WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ
CHIBA Rogelli CZ, Nádražní 83, 549 57 Teplice n/Met., Tel.: +420 773 535 836, e-mail: info@rukavice-chiba.cz

# 4EVER JIŽ MYSLÍ NA ROK 2010

➨ Dokončení ze str. 1

**Ano, sezona 2008 nebyla špatná pro hodně firem, ale co bude dál?**

My jsme udělali rozhodnutí už v loňském roce, bez ohledu na kolotoč kolem hospodářské krize. Chceme v příštích dvou letech stabilizovat naši společnost. Nárůst výroby byl v posledních sezonách skutečně markantní a my se nikdy nechtěli honit za objemem výroby. Vždy jsme se trochu usmívali nad trumfováním, kdo víc vyrobil a kdo víc prodal. My se, bohužel, musíme koly živit a jsme rádi, že jsme stabilní značkou na trhu. Z tohoto pohledu nás více zajímá hospodářský výsledek než počet prodaných kol.

**Teď ovšem tak trochu říkáte, že se s marží na vašich kolech moc „nepáráte".**

Nebojte, konkurence nám dává jasné limity. Naše kola jsou cenově srovnatelná s významnými značkami na trhu, a přesto máme výborný poměr ceny a kvality. Tento faktor je pro nás nejdůležitější.

**Ale zpátky ke strašáku mnoha obchodníků – co tedy sezona 2009 v globálu?**

Velmi těžká otázka. Denně jsem ve spojení s lidmi v oboru z téměř celého světa, všichni si tuto otázku pokládáme a pravidelně vedeme diskuzi bez závěru. Mohu tak vyjádřit pouze své domněnky. **Samozřejmě nelze tvrdit, že ekonomická krize neexistuje, každopádně mám za to, že nebýt intenzivní, až masochistické masáže médií, spousta lidí by o krizi neměla ani potuchy.** Srovnávám to s mým cestováním. Jsem na druhé straně světa, u nás v médiích probíhají zprávy o ničivém zemětřesení na Tchaj-wanu, stále se opakují záběry jediného starého zbořeného domu, a já se přitom pohybuji 50 km od této hrozivé události a tam o tom nikdo nehovoří a mnohdy ani neví. Média v této věci sehrála velmi negativní roli.

**Očekáváte tedy běžný průběh sezony?**

Ne, to v žádném případě. Pokles prodeje určitě bude. Ale jak velký, to si netroufám odhadnout. My jsme hodně závislí na počasí. Když bude pěkné počasí, lidi na kolech jezdit budou, protože je to jejich životní styl, a kolo není tak extrémně drahé zboží, jako třeba auto. Takže si myslím, že kdo bude chtít kolo koupit, určitě to udělá. Navíc, jako sport patří kolo k těm nejlevnějším, investujete v podstatě jen na začátku. Horší bude, pokud se sejde špatné počasí s panikou kolem ekonomické krize. Ale to nám přeci příroda nemůže udělat…

**Snížili jste tedy plány výroby?**

Myslím, že právě tady se ukáže, jaký je kolařina problematický obor. Nevím, jestli existuje jiný průmysl, kde jsou dodací termíny kolem osmi, devíti měsíců. Jinak řečeno, kola, která přijdou na obchody v únoru a březnu byla objednána někdy v červnu, kdy o hospodářské krizi mluvil málokdo. Rušení objednávek není tak jednoduchá záležitost, a právě z tohoto může plynout největší problém. A paradoxně nyní usilovně pracujeme na modelech roku 2010, aniž bychom tušili, jak vlastně letošní sezona dopadne.

**Modely 2010???**

Ano, jistě, je nejvyšší čas. Počítejte se mnou, nové modely musí být na trhu už někdy v říjnu v listopadu letošního roku…

**To zní skutečně podivně.**

Já nikdy netvrdil, že vyrábět kola je normální… Ale vážně, v polovině prosince jsem v Asii prošel prezentace většiny důležitých značek cyklo komponentů. Nyní denně sedíme nad kolekci 2010 a opět váháme, jaké díly si můžeme ještě dovolit na naše kola použít. U nás je to většinou o tom, že kolo chceme udělat co nejlepší, potom nám ovšem občas vyjde nějaká vysoká cena a nastane velké dohadování, kde ubrat. Ubíráme neradi.

**Nepřipadá vám občas, že tak trochu sedíte na dvou židlích?**

Radim Brož

Na jednu stranu ani ne, sezona 2009 pro mě de facto skončila. Na druhou stranu sedím na třech židlích, kola 2008 se doprodávají, kola 2009 se už pár měsíců vyrábějí a kola 2010 už jsou na papíře. Když píšu na dokumenty datum, vždycky se musím důkladně zamyslet, jaký rok je vlastně aktuální.

**Tak nás tedy nechte nahlédnout pod pokličku.**

Tak to opravdu nemohu, nezlobte se. Snad jen velmi obecně se očekává mnohem větší důraz na komplexní designové zpracování kol. Na trhu jsou stovky značek a ty mají jen velmi omezenou volbu komponentů. V konečném důsledku potom procházíte deset obrovských hal na největší světové výstavě ve Friedrichshafenu, všude samá kola a odlišností jsou minimální. Dle mého názoru je nyní důležité „být jiný". My se o to snažíme už pár let, ale teď musíme opravdu hledat novou cestu.

**A co technika, něco objevného se nechystá?**

Já zatím na žádnou revoluci nenarazil. Nazval bych to „karbon všude, kam se podíváš". Vše se točí kolem karbonu. **Velmi zajímavou ideou se mi ovšem zdá zavedení kompaktního dvojpřevodníku na horská kola. Pokud jsou na kole s něčím potíže, pak to bývá často přesmykač. Zvládnout tři převodníky a devítikolečko s rozsahem 22 zubů není skutečně tak jednoduché. Dvojpřevodník by řazení zrychlil, zpřesnil, usnadnil. Tak uvidíme, jestli se povede tento projekt prosadit.**

**Děkuji za rozhovor**

**(kany)**

**Společnost 4EVER ze Studénky poprvé vstoupila na náš trh před deseti lety. Jako jedni z mála preferují stojanovou montáž kol, kdy se kola nepohybují při montáži na pásu, ale jsou upnuta ve stojanech, kolem kterých prochází pracovníci a provádí montáže jednotlivých dílů. Tento způsob přináší vysokou kvalitu vyrobených kol. Jestliže v prvním roce smontovala 1600 kol v šesti modelech, v současnosti to je již 60 000 kol ročně střední a vyšší třídy (průměrná maloobchodní cena kola je více než 13 000 Kč). Za jeden den se zde vyrobí až 400 kol. Montáž opouští až 170 různých modelů kol nejen vlastní značky 4EVER, ale i pro dalších šest domácích i zahraničních odběratelů.**

# FENIX – radlice na tmu

Svatým grálem všech nočních jezdců je svítilna, která se vyznačuje vysokým světelným výkonem, ale zároveň malými rozměry, nízkou hmotností a dlouhou výdrží baterií. Krom toho musí být dostatečně odolná, snadno ovladatelná a cenově dostupná. A protože cyklisté jsou mnohdy nenapravitelní estéti, nesmí ani nijak výrazně narušovat vzhled kola. Pojďme se podívat, jak těmto, mnohdy protichůdným požadavkům, vyhoví svítilna Fenix L2D.

Přes určitou počáteční nedůvěru velmi rychle zjistíme, že máme před sebou opravdu kvalitní kousek. Tělo svítilny je vyrobeno z masivního duralu, černě anodizovaná povrchová úprava je odolná a vzhledově pěkná. Precizně vyrobené závity jsou těsněny pomocí O-kroužků, výrobcem udávané vodotěsnosti do 1,8 m vodního sloupce tedy lze věřit. Přední část tubusu je jemně vroubkovaná pro lepší úchop a uchycení v držáku, vypínač je zapuštěn na samém konci těla. Ovládání v rukavicích je tím trochu ztíženo, při troše cviku však už nepředstavuje problém. Svítilna je určena k napájení dvěma tužkovými (AA) bateriemi, které nejsou součástí dodávky. Její součástí naopak jsou náhradní O-kroužky, krytka vypínače, nylonové pouzdro a řemínek na ruku z téhož materiálu. Drobné výhrady bychom možná měli k příliš jemnému vroubkování, rovněž několikrát zužovaný a opět rozšiřovaný tvar tubusu se nemusí zalíbit každému.

Protože však netestujeme módní doplněk, ale svítilnu, pojďme si na ni (a hlavně s ní) pořádně posvítit. Zdrojem světla je jediná třiwattová dioda Cree 7090 XR-E Q5, k dispozici jsou celkem 4 režimy svícení od 12 do 180 lumenů (lm), plus stroboskop a SOS signál. Režimy se přepínají polovičním zmáčknutím vypínače, při mírně povoleném hlavě přepínáme mezi low (12 lm) – medium (53 lm) – high (107 lm) – SOS, po utažení hlavy na doraz mezi režimy turbo (180 lm) a stroboskop. Světelný kužel má jasný střed, který zaručí dobré osvětlení cesty před jezdcem, a o něco slabší okrajovou oblast (tzv. halo), díky které si při jízdě v noci nepřipadáte jako v tunelu. Intenzita světla je pro jízdu po silnici více než dostatečná, režim turbo využijeme především při jízdě s kopce, jinak je vhodné šetřit baterie přepnutím do střední nebo vyšší intenzity. Při jízdě v lehkém terénu už se bez režimu turbo neobejdeme, těžší terén vyžaduje použití dvou nebo více světel. Pro použití v silničním provozu rovněž doporučujeme odstínit levou horní část světelného kuželu, abychom neoslňovali řidiče v protisměru.

Výrobcem udávaná výdrž baterií je 2,4 h v režimu turbo, 4 h v režimu high. Reálná výdrž s akumulátory 2600 mAh se pohybovala okolo tří hodin při střídání výše uvedených režimů. Při teplotách kolem nuly je potřeba počítat s dalším zkrácením této doby. Proto na noční vyjížďku nezapomeňte přibalit nejméně jednu sadu baterií.

Cena Fenixu L2D je 1499 Kč. Za cenu několika obyčejných blikaček tak získáme výkonné, odolné a spolehlivé světlo, vhodné nejen pro cyklistiku, ale i pro řadu dalších aktivit. V rámci našeho testu jsme vyzkoušeli rovněž svítilnu Fenix LD-20, která se vyznačuje stejnou cenou i svítivostí jako L2D, ovšem v užším světelném kuželu, a je tedy vhodná spíše jako přídavné dálkové světlo. Ten, kdo se spokojí se 150 lm a pouhými dvěma provozními režimy, může sáhnout po Fenixu L2T, jehož cena je 990 Kč.

**(klec)**

⊕ Světelný výkon, dílenské zpracování, univerzálnost použití

⊖ nevýrazné vroubkování

Dali jste kolo k ledu? CHYBA!
Právě TEĎ je ten nejlepší čas...
ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz
... svěřit Vaše kolo do péče zkušeného mechanika
10 mechaniků, 2 dílny
lakovna
bez čekání na volný termín
... pořídit si nové kolo
modely 2008 s úsporou až 40 %
modely 2009 již na skladě
kola zasíláme po celé ČR ZDARMA
staré kolo od Vás odkoupíme
Přijeďte, na jaře budete o krok napřed!
Sezimova 10, Praha 4, tel.: 241 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

# SRAM MatchMaker

Pár drahocenných gramů se dá ušetřit na různých místech. Třeba inženýři sramu si uvědomili, že vlastně na každé straně řídítek nemusí být dvě či dokonce tři samostatné objímky, vždyť pro brzdovou páku, řazení a páčku lockoutu stačí jedna společná. A tak se zrodil MatchMaker, šikovná objímka, která nejen umožní jednoduchou montáž všech komponentů, ale také na řídítkách ušetří místo. Krom toho díky možnosti výkyvu také usnadní nastavení vzájemné polohy a vzdálenosti řadících a brzdových páček. Ale hlavně – kokpit zase o něco málo odlehčí. Objímky jsou kompatibilní s brzdami Avid, řazením Sram a páčkou lockoutu Rock Shox a cena páru je 550 Kč.

**(mig)**

# KOMU PLAVE TLUMIČ?

**Odpružení s sebou přináší různá technická řešení a konstrukce, které se postupem času prolínají, některá se až nápadně podobají a jiná jsou jen znovuoživeným systémem vycházejícím z několik let starého originálu, na nějž se skoro zapomnělo.**

*Asi nejznámějším provedením plovoucího uložení tlumiče je technologie Full Floater od značky Trek. Čtyřramenný systém využívá čepu v ose zadního kola a tlumič při stlačení ujíždí hornímu vahadlu. Tento systém je použit od XC modelů Top Fuel se 100 mm zdvihu až po enduro stroj Remedy se zdvihem 150 mm.*

V honbě za odpružením nezávislým na tahu řetězu, vlivu jezdce či brzd, vzniklo mnoho specifických řešení. Použití virtuálního bodu otáčení zadní stavby zasáhlo mnoho značek, stejně jako princip čtyřčepu s oddělením osy zadního kola od spodního ramene zadní stavby. Další pak cti jednočep nebo jeho modifikaci s přepákováním na tlumič. Poslední dobou se u několika značek začíná objevovat plovoucí uchycení tlumiče. Toto provedení využívá většinou čtyřramenný systém, ať už s oddělením osy kola od spodního ramene nebo bez, ale lze jej najít i na virtuálním zavěšení zadní stavby.

Plovoucí tlumič jsme sami vyzkoušeli na několika strojích a musíme uznat, že toto řešení má něco do sebe. Ve vztahu k závislosti odpružení na působení brzd záleželo spíše na samotném systému, než na tom, že tlumič se pohybuje na obou koncích. Totéž platí i pro vliv šlapání jezdce a zanoření tlumiče pod záběrem. Jisté však je, že zadní stavba se chovala vždycky jako samostatná jednotka, která nepřenášela výraznější odezvu na rám, a nedávala tak jezdci tolik pocítit míru stlačení tlumiče. Bylo to skoro jako by někde vzadu něco pružilo naprosto samostatně a nemělo snahu jezdce obtěžovat svými projevy.

Na klasicky uchyceném tlumiči je jedno oko vždycky uchyceno pevně k rámu a pouze se otáčí v čepu, jezdec tak cítí jakýsi odpor tlumiče při stlačení, který lze vycítit na klikách při záběru nebo při zapření se do pedálů svojí vahou. Odraz ke skoku je tak snadnější, protože míra odporu tlumiče je díky přenosu síly na rám mnohem znatelnější.

*Značka KTM využívá plovoucí tlumič hned u několika modelů kol.*

Naproti tomu plovoucí tlumič díky oběma okům pohybujícím se po určité dráze drží svůj odpor stále jen uvnitř ramen zadní stavby a na rám a jezdce jej přenáší pouze zprostředkovaně přes její zavěšení. Čitelnost tohoto odporu je tedy mnohem nižší a vyžaduje více zvyku. Rozhodně to však není na škodu věci, toto odpružení totiž funguje naprosto spolehlivě jako ostatní systémy, je jen trochu jiné.

Umístěním tlumiče na dvě pohyblivá ramena je jednak možno docílit jiné hodnoty zdvihu vzhledem ke zdvihu samotného tlumiče, ale také jiné progresivity v závěru zdvihu, protože tlumič je vůči ramenům v jiném úhlu a také ramena se vůči němu pohybují podle řešení odlišně. To ale záleží na samotné konstrukci jednotlivých rámů. Dalo by se říci, že je to jakési drobné doplňkové přepákování na tlumič. Vybrali jsme tedy několik zástupců tohoto systému, kteří se s plovoucím tlumičem vypořádali po svém.

**(už)**

*Simplon je další ze zástupců virtuálního čepu, ovšem v jeho podání tlumič umístěný na masivním frézovaném ramenu při propružení lehce ujíždí před horním vahadlem.*

*U nás nepříliš známá značka Mondraker využívá u modelu Dune se zdvihem 160 mm virtuální závěs, opět doplněný o plovoucí tlumič. Tentokrát je ale tlumič stlačován oběma rameny proti sobě.*

*Fusion patří mezi zástupce čtyřčepového zavěšení zadní stavby, takže mezi spodním ramenem a osou zadního kola má umístěn tzv. Horst Link, tedy oddělující čep. Tlumič je mezi spodním ramenem a vahadlem stlačován. Opět tedy další specifické řešení stejné variace. Ať už tlumič ujíždí, nebo lehce uhýbá či je stlačován, vždy to funguje.*

*Novinka značky Marin sice nepatří mezi zástupce plovoucího uchycení tlumiče, ale nám tento bike případá jako ideální adept na toto technické řešení. Stačilo by jen, aby se ramínko vahadla přepákování prodloužilo, a plovoucí tlumič je na světě.*


MALOOBCHODY

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 11 000 km!
CYCLESTAR bicycles
Sídliště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz
KOLA ♦ KOLOBĚŽKY ♦ TŘÍKOLKY

Kola Štorek 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

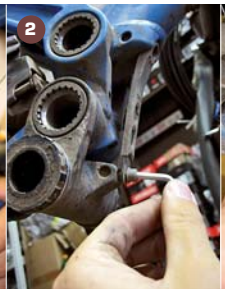

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

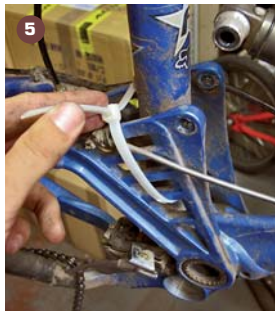
# HOBBYBASTLER
## Udělejte si to sami
## Jak na i-Drive

U většiny celoodpružených kol je údržba ložisek čepů záležitostí jejich výměny v případě zadření či vzniku vůle. Systém i-Drive značky GT je na tom stejně, ovšem umístění všech jeho vahadel kolem šlapacího středu a jejich vystavení nečistotám vyžaduje trochu jinou údržbu než u ostatních značek.

Navíc díky působení bočních sil při šlapání je důležité mít celý komplet dostatečně dotažený, aby nedocházelo k výkyvu či případným nežádoucím zvukovým projevům. Narozdíl od prvních provedení i-Drive s obrovskými věnečky ložisek vystavenými nečistotám, je modernější verze se zapouzdřenými ložisky vůči nečistotám takřka imunní. Pouze větší plochy mezi jednotlivými vahadly mohou dík nečistotám vyluzovat nějaké zvuky, takže se podíváme, jak celý systém rozebrat a složit, aby byl maximálně funkční.

Pro rozboru budeme potřebovat imbusové klíče 4, 5 a 6, dva tisícihrany na klasické středové misky, plastové stahovací pásky a také tmel na závity a vazelínu na promazání. V první řadě je potřeba sundat kliky, a uvolnit tak přístup k ramenu se šlapacím středem. Tím máme volnou cestu k rozborce vahadel, která jsou k sobě chycena masivními čepy s vnitřním tisícihranem, totožným s tím na klasických vnitřních středových miskách. Nejprve vyšroubujeme z vnitřních prostor čepů pojistné šrouby s imbusovou hlavou. Ty zajišťují oba díly čepu proti vzájemnému povolení. Pozor na kvalitu nářadí, šrouby totiž mají jednu část duralovou, a hrozí vymačkání hlavy. Následně začneme s povolením spodního vahadla se šlapacím středem (obr. 1). Jeho misky můžeme předem vyjmout, ale není to nutné. Dvěma tisícihrany proti sobě jde práce lehčeji. Čep půjde rozebrat trochu ztuha, protože je jištěn závitovým tmelem. Jakmile povolíme matku s tisícihranem, musíme demontovat táhlo i-Link, které spojuje spodní vahadlo s rámem. Vyšroubujeme tedy imbus č. 4 z táhla (obr. 2), případně jej úplně odšroubujeme z rámu. Potom už můžeme spodní vahadlo kompletně demontovat (obr. 3) a vytáhnout ložisko (obr. 4).





Následuje demontáž hlavního čepu otáčení zadní kyvky. Ten povolíme stejným způsobem, ovšem nedemontujeme jej z rámu úplně. Po jeho povolení je třeba demontovat tlumič, který nám až dosud pomáhal jako vzpěra, a chytit zadní kyvku k sedlové trubce pomocí stahovacích pásků, aby nám nikam nesjížděla a nekroutila se (obr. 5). Samozřejmě ji lze demontovat úplně, ale to představuje sundání zadní brzdy a lanka přehazovačky, což není pro samotnou demontáž vahadel nutné. Tlumič stačí uvolnit pouze v čepu na zadní kyvce a vyklopit jej směrem nahoru, aby nepřekážel.

Následuje kompletní očista všech kroužků a podložek, které kryjí či podkládají ložiska. Ložiska jsou totiž podložena z obou stran, a je důležité vyndat i duralové vložky z rámu (obr. 6). Všude totiž mohou být nečistoty způsobující nepříjemné zvuky. Důležité je srovnat si vše podle umístění, abychom na něco nezapomněli (obr. 7).

Po důkladné očistě všech dílů můžeme přistoupit ke složení dohromady. V první řadě je třeba namazat dosedací plochy všech podložek. Ideální je speciální vazelína s příměsí mědi či jiných kovů, která brání srůstání materiálů a zároveň má tlumicí účinky proti lupání a dalším zvukovým projevům. Postačí ale i obyčejná vazelína, kterou namažeme slabě všechny dosedací plochy. Příliš silná vrstva není žádoucí, protože by díly nemusely dosednout nadoraz a mohla by provozem vzniknout vůle.

Nejdříve sesadíme hlavní čep, kde nasadíme vložky do rámu, ložiska, kryty ložisek a navlékneme zadní kyvku. Než nasuneme díly čepu, potřeme jejich závity pojistným tmelem (obr. 8). To zaručí odolnost proti případnému povolení. Oba díly dotáhneme dostatečnou silou k sobě a zajistíme vnitřní imbusovou vložkou. Tu můžeme předtím také natřít tmelem, ale její dotažení nemusí být tak silné, protože vložka má duralovou podložku, která by se mohla přílišným dotažením prohnout, takže s citem. Máme-li čep sesazen, můžeme opět zašroubovat tlumič do oka zadní kyvky a následuje druhý čep nesoucí středové pouzdro. Po kompletním dotažení všech dílů se musí čepy lehce točit a klást jen plynulý odpor. Zadrhávání je nežádoucí a může svědčit o poškozeném ložisku. Jestliže je vše v pořádku, našroubujeme táhlo i-Link, jehož imbusové šrouby taktéž pojistíme tmelem. U něj je totiž riziko jejich povolení a vypadnutí značné. Táhlo je nutné montovat až nakonec, protože při dotažení bychom mohli starší typ z měkčího materiálu ohnout. Při demontáži takové riziko nehrozí, protože síla při povolování nepůsobí proti táhlu.

Než nasadíme kliky, otřeme důkladně všechna místa od zbytků vazelíny, aby se na ně nelepily nečistoty. Po tomto servisu bychom měli mít zaručen bezproblémový a bezhlučný chod celého systému. Tento servis bývá potřeba někdy i u nového kola, kde si vahadla provozem sednou, a vzniklou vůli je třeba dotáhnout. Pokud je všechno čisté, stačí podle tohoto návodu pouze dotáhnout oba čepy a jejich jisticí imbusy uvnitř. Jestliže je ale kolo v záruce, svěříme to určitě servisu.

**(už)**

2F = dvojnásobná funkce
= dvojnásobně fit

se značkou 2F
vám dopřejeme
radost
z oblékání

funkční prádlo
termoprádlo
cyklokalhoty
cyklodresy
cyklovesty
cyklobundy

vyrábí a dodává BoBo s.r.o.
Šífařská 1/3, 147 00 Praha 4, www.2f.cz

**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.

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

Český cyklokros slaví velký úspěch v podobě celkového třetího místa ve světovém poháru, které vybojoval Zdeněk Štybar. Po loňském pátém místě se opět posunul výš a tak se již teď těšíme na to, co Zdeněk předvede za rok. Celkovým vítězem je Sven Nijs z Belgie a druhý skončil Zdeňkův stájový kolega Bart Wellens, na něhož mu chybělo pouhých pět bodů. V ženách se pak o velmi kvalitní výsledek postarala se šestým místem Pavla Havlíková. Oběma patří velká gratulace!

Nedávno jsme v Pavlači oslavovali vítězství britské sjezdařky Rachel Atherton v televizní anketě o nejpopulárnějšího sportovce a už je chudinka Rachel na nějaký čas mimo kolo. Během silničního tréninku na svém speciálu Cérvelo u kalifornského města Santa Cruz měla totiž kolizi s pickupem. Z této kolize si odnesla vykloubené rameno a trženě rány v obličeji. Záleží samozřejmě na závažnosti zranění, zda bude schopna nastoupit do prvního závodu světového poháru v jihoafrickém Pietrmaritzburgu, ale dle jejích slov to nakonec tak vážné není. Doufejme, že rekonvalescenci zvládne s takovou grácií, s jakou vládne sjezdovým tratím.

Karbon táhne vítězně světem a dá se říci, že padla i poslední bašta hliníku, když americká značka Santa Cruz představila svůj vlastní Made in USA karbonový rám Blur XC. Ten je již vybaven novou verzí systému VPP s virtuálním čepem,

jenž má i s tlumičem vážit neuvěřitelných 1,9 kg! (váženo ve velikosti M). 105 mm zdvihu by mělo být ještě citlivějších na nejjemnější nerovnosti, aniž by zadní stavba užírala jezdcovu energii při šlapání. Cena rámu by se měla pohybovat do šedesáti tisíc, což je zhruba na úrovni starších duralových modelů.

Americká firma SafeTband vyrábí speciální červený pásek na suchý zip, který nese zdravotnický znak bílého kříže. Na zadní straně tohoto pásku je tabulka, do níž jezdec vypíše své osobní údaje, které v případě zranění pomohou kontaktovat jeho rodinu, případně poskytnou informace o jeho krevní

skupině nebo alergiích. Toto řešení není v podstatě nic nového, spousta jezdců z jiných odvětví má tyto údaje například nalepené či napsané na helmě, výhoda tohoto pásku je ale v možnosti upevnit jej skoro kamkoliv a mít jej tak při sportu neustále při sobě. Hlavně vám ale záchranáři musí vzít s sebou do sanitky batoh, přilbu či kolo, na němž jste měli pásek uchycen.

Kdo zná komedii o jamajských bobistech, asi si udělá podobný obrázek o cyklistice na tomto ostrově plném reggae, marihuany a tak nějak symbo-

lizujícím pohodu a nicnedělání. Přesto se v půlce února na Jamajce koná již jedenáctý Fat Tyre Festival, což je setkání příznivců horské cyklistiky. Kromě vyjížděk po okolí Ocho Rios jsou připraveny různé netradiční soutěže, samozřejmě na kole.

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

# Historie slavných značek

## AUTHOR

Horská kola jsou tak atraktivním sportem, že jim není vůbec těžké podlehnout a získávají si stále nové příznivce. Skalní bikeři většinou mívají dobrý přehled o značkách kol na trhu, ale ti mladší kolikrát ani netuší, odkud ten který výrobce pochází a jakým si prošel vývojem. V novém seriálu bychom tak chtěli přiblížit historii nejvýznamnějších současných značek na našem trhu. Ačkoliv historie světového MTB sahá do sedmdesátých let, u nás se první stroje začaly objevovat až na konci let osmdesátých.

Maraton Author Král Šumavy

2003 – cyklokrosový tým Author

Jarda Spěšný a jeho A-Gang

Martin Havlena s prezidentem ČR

Asi prakticky nejstarší doposud fungující firmou, vyrábějící horská kola, je americký Schwinn. Ten již před několika lety překročil století své existence, ale od počátku se samozřejmě věnoval jinému sortimentu, než horským kolům. Ta se objevila až v sedmdesátých letech, kdy první pokusy o terénní stroje vznikaly na platformě cruiserů Schwinn z třicátých let, takže schwinna lze považovat za hlavního hráče při vzniku horských kol.

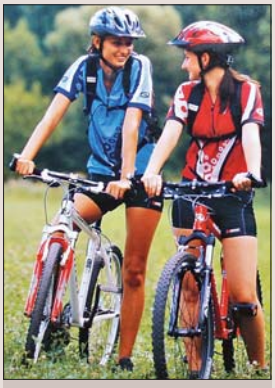
První prototypy originálních horských kol vznikly v druhé polovině sedmdesátých let v dílnách Joea Breeze a Toma Ritcheye, ale jednalo se zatím o kusové zakázky pro kamarády. Prvním oficiálním horským kolem se tak stal až Mountain Bike Gary Fishera, jenž si nechal rámy stavět právě u garážových firem a použil na ně vícekolečko s trojpřevodníkem. Celosvětově je tedy dnes považován za otce horského kola, ačkoliv na počátku MTB byla pionýrů celá řada a Gary Fisher kola „pouze" představil veřejnosti. První sériový stroj pak představil Specialized v roce 1981.

Tolik světový vývoj, my se však chceme věnovat hlavně domácím značkám, a tak nelze začít s nikým jiným, než s největší, nejsledovanější a zároveň nejdiskutovanější značkou, jíž je bezesporu česká firma Author. Ta byla nejen jednou z prvních značek, které do dneška přežily, ale zároveň si po celou dobu své existence udržela post jedničky na trhu. A nejen to, díky schopnému vedení dokázala expandovat do spousty dalších zemí Evropy, podporuje špičkové sportovce a velkou část obratu po celou dobu vrací zpět do sportu formou podpory cyklistiky.

### Porevoluční začátky

Martin Havlena těsně před Sametovou revolucí v roce 1989 pracoval jako ekonomický inženýr v oboru cyklistiky ve společnosti Motokov, která se zabývala zahraničním obchodem. Hned po převratu skvěle vystihl situaci a v roce **1990** založil firmu Universe Agency. Díky znalostem oboru a kontaktům dovezli s bratrem Ondřejem z Asie první ***várku horských kol,*** po níž se na hladovém trhu jen zaprášilo. Rok na to se společnost stala největším dovozcem a distributorem cyklosoučástek v ČR a SR. Bratři Havlenové se však nespokojili s pouhým dovozem materiálu tehdy ještě neznámých značek a tak se rozhodli navrhovat vlastní kola pod vlastním jménem.

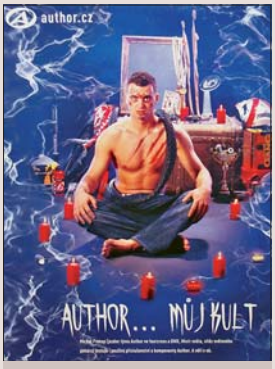
1999 – bratři Ondřej a Martin Havlenovi



2003 – Author Sport Lady – ASL

2005 – ERA

2006 – nástup karbonu




2003 a 2006 – Michal Prokop mistrem světa ve 4X

### Author kol

Vlastní značka Author vznikla v roce **1993** a kola s tímto logem se ihned stala nejprodávanějšími na českém a slovenském trhu. Kola Author jsou kompletně designována a vyvíjena v Čechách, pouze výroba podle českých specifikací probíhá na Taiwanu. Pamětníci si jistě vzpomenou na kola pojmenovaná podle Amerických měst a států.

V dalším roce se značka vrhla do závodního kolotoče, když vznikl MTB team Author Bike. Author zároveň představil i zcela novou řadu kol vyšší kvality Equipe, určenou hlavně pro závodníky a sportovce. Devět modelů Author Equipe se jen u nás prodalo v celkovém množství 3 500 kusů, což by třeba stačilo pro většinu účastníků maratonu Král Šumavy. Závodníci navíc mohli využít možnosti zakoupit speciální dotovaný stroj z Author Racing Programu pouze za podmínky, že na něm absolvují tři závody. Žlutými rámy Author se to tak na českých závodních tratích jen hemžilo, což byla pro značku ideální reklama přímo v poli.

V roce **1996** se na našem trhu prodalo čtrnáct tisíc equipů v šestnácti modelech a MTB team Author Expandia Praha se rozrostl na pět závodníků. O rok později se prodalo již jednatřicet tisíc kol z řady Equipe a MTB team Author Expandia zažil nejúspěšnější sezónu ve své historii. V roce **1998** vznikla ucelená řada doplňků Author plus, která se stala druhým pilířem značky a v dnešní době Author pokrývá prakticky celou škálu cyklodoplňků. Kola Author Equipe a vyšší modely se v roce 1999 spojují pod společné a jednotné označení Author, zatímco nižší řady dospělých jízdních kol jsou nabízeny pod novou značkou Madison. Poprvé v historii firmy překročily roční tuzemské prodeje hranici 100 000 kol. S novým tisíciletím přišla i zcela nová koncepce podpory sportu. Značka přešla od cross country k adrenalinovým sportům a vznikl sjezdový tým Author RB Škoda Auto ve složení Michal Maroši a Filip Polc. Michal se hned v následující sezóně **2001** stal Mistrem ČR ve sjezdu horských kol v kategorii Elite a Filip dokonce Mistrem Evropy. Cyklokrosaři Petr Dlask a Tomáš Trunschka pak vybojovali na cyklokrosovém MS v Táboře stříbrnou medaili. Další členové Author týmu se umístili do 10. místa.

Orientace na adrenalinové sporty se prohlubuje v roce **2002**, kdy Author zachytil nástup nových vlny, pojmenované dirt-street a díky spolupráci s trialistou Jaromírem Spěšným v kolekci přibyla trialová kola A-Gang z nové skupiny Dirt Street Series. Ta udávají nový směr, jímž se začnou ubírat i další značky. Zároveň ve spolupráci s firmou Race Bike vzniká licenční rám pro freeride A-Zone a pro maratony Sovereign. Hned v roce **2003** se o největší sportovní úspěch značky Author postaral Michal Prokop, když se stal Mistrem světa ve fourcrossu. V témže roce vzniká sekce určená ženám Author Sport Lady, která nabízí kromě sportovních kol i cyklistické doplňky a oblečení, určené výhradně pro sportovně orientované cyklistky. Zanikl sjezdový tým a vznikl nový bmx a fourcrossový tým v čele s Michalem Prokopem. Dalším nově založeným týmem byl triatlonový tým Author Praha. Doposud pořádané cyklomaratony pod hlavičkou Author se spojily v sérii Author Maraton Tour. V roce **2004** Author navazuje spolupráci s cyklistickým týmem PSK Whirlpool Hradec Králové, jehož největší naděje František Raboň se na silničním kole Author stává Mistrem Evropy.

V produkci roku **2005** se objevily dva nové koncepty freeridových kol Author A-RH a maratonského speciálu ERA. V témže roce také vznikl tým Author GANG, do něhož vstoupil i trojnásobný Mistr světa v trialu Petr Kraus či Mistr světa v U-rampě Jan Valenta.

Největší hvězda týmu Michal Prokop zopakoval v roce **2006** svůj světový triumf a podruhé vyhrál titul Mistra světa. Novinkou v nabídce kol se stala celokarbonová silniční kola CA7706 a CA6606. Author Maraton Tour obsahuje již osm cyklomaratonů, mezi kterými jsou ty nejznámější (Author Král Šumavy, Nova Author Cup, Author Šela marathon...). Lyžař Lukáš Bauer, který se připravuje na jízdním kole Author, získal na ZOH v Itálii stříbrnou medaili v běhu na lyžích. Author Gang spustil vlastní stránky **author-gang.cz**.

V roce **2007** se Author zaměřil na vývoj dalších vlastních komponentů, jako jsou představce, řídítka, ráfky a zapletená kola. Spolupráce s libereckou Technickou univerzitou pak přinesla zcela nové pojetí odpružených kol A-Rh a Era a představen byl i XC a maratonský stroj A-ray.

V roce **2008** vznikají nové stránky www.author-technologies.cz, které se velmi podrobně věnují popisu a vysvětlování technologií, používaných při vývoji rámů a komponentů. Michal Prokop se zúčastňuje Olympiády v Pekingu, ale do finálových bojů se neprobojuje. Celkově má Author na olympiádě pět závodníků – Benčík, Radová, Prokop, Kaňkovský a Kadlec. Rozvíjí se karbonový program rámů a příslušenství a kolo Modus na karbonovém rámu se dá pořídit již pod hranicí třiceti tisíc korun. Firma Author je dnes aktivní na 22 trzích, převážně v Evropě.

Jak je vidět, Author rozhodně na vavřínech nespí a je českou i východoevropskou jedničkou zaslouženě. Z kol i komponentů a doplňků je cítit váš eň, se kterou lidé z Authoru svou značku posunují kupředu. Statisíce věrných zákazníků jsou toho důkazem. Také sport podporuje tato značka požehnaně, vždyť jen počet maratonů, týmů, jezdců a společenských akcí, které Author zastřešuje, by vydal na další článek.

**(mig)**

Poslední kolo před vznikem značky Author! Nejslavnější Texas z roku 1992!

Lance Armstrong na Václavském náměstí s Petrem Dlaskem za zády (v dresu Author)

# Cannondale Airspeed Vista

Kapesní pohotovostní pumpa Airspeed Vista nemusí nutně patřit pouze ke kolům Cannondale, jejich výhod mohou využívat všichni jezdci, zvlášť pokud používají kromě cykloventilků typu Presta i duše s autoventilky. Vista je totiž připravena na oba systémy bez nutnosti měnit vnitřní uspořádání v hlavici, jak to známe u spousty pumpiček. Prohazovat vnitřní gumové a plastové kroužky tak, aby dokonale pojaly ten druhý ventilek, může být třeba v blátivém terénu doslova za trest, u Visty však tato neoblíbená činnost odpadá.

Uprostřed foukací hlavice HeadMaster je kovový trn, jenž na první pohled vypadá, že je určen pouze pro autoventilky. Jenže trn je uložen na pružince a po nasazení na ventilek presta se ventilkem zatlačí hluboko do hlavice. Páčka na druhé straně hlavice pak pevně sevře gumové těsnění uvnitř, které utěsní kontakt s ventilkem a žádný vzduch nemá šanci utéct. Manipulace s autoventilkem je pak stejně snadná, jako u klasických pumpiček.

Na druhé straně pumpy najdeme červený přepínač, jímž lze zvolit, zda chceme foukat vysoký tlak, nebo velký objem. Pro foukání horské duše jsme zvolili velký objem, a na tlak 20 PSI jsme se dostali asi po stovce foukacích cyklů, na 30 PSI (necelé dva bary) po sto padesáti cyklech. Pro porovnání – s obyčejnou plastovou pumpičkou domácí provenience jsme se na tentýž tlak dostali skoro až za dvojnásobnou dobu.

Tělo pumpičky je vyrobeno z duralu, stejně jako pístnice a uvnitř spodní části dokonce najdeme i prosklený tlakoměr. Zajímavou vychytávkou je možnost si jej natočit vůči hlavici tak, aby na něj bylo vidět v každé pozici pumpičky.

Ačkoliv není madlo nijak ergonomicky propracované, drží se díky jeho robustnosti celkem dobře a práce s pumpičkou je pohodlná. Po dosažení vyššího tlaku se odpor zvětšuje, což bývá normální, ale díky hladkému chodu pístnice není pumpování nijak extra obtížné.

Pumpa Cannondale Airspeed Vista váží 170 g a její cena se pohybuje do tisíce korun.

**(mig)**

⊕ hlavice pro cyklo i autoventilek bez nutnosti prohození vnitřností, rychlost foukání, možnost naladit vysoký objem nebo vysoký tlak, provedení

⊖ nenalezli jsme

CYKLOSERVIS TEST JEZDILI JSME PRO VÁS

# GHOST
## RT Lector Team

Značku Ghost je možné považovat za německou klasiku, pro niž je charakteristické špičkové zpracování, velice nízká hmotnost a v neposlední řadě i dokonalý design. Ghost má ale v rukávu ještě jeden trumf, ne nepodstatný, a je jím příznivá cena. Naším testem prošel celoodpružený závodní XC bike RT Lector Team, který se vedle karbonového rámu může pochlubit hmotností rovných jedenáct kilogramů. Cena tohoto modelu s osazením Deore XT je 71 999 korun. A byla by škoda nezmínit, že tentýž rám, pouze se sadou XTR, dostal v testu časopisu Bike ocenění „Super". Náš test potvrdil, že si takovou visačku plně zaslouží.

Karbonový přední trojúhelník působí kompaktně, na čemž má zásluhu čisté tvarové zakomponování čepů i nosníku tlumiče. **Vlákna HiModulus s 3K pohledovou vrstvou jsou poskládána ve jménu maximální tuhosti, což potvrdí první silný záběr do pedálů.** Čtyřčepová konstrukce zadní stavby se spodním čepem umístěným ve výšce zubů malého převodníku nabízí po funkční stránce maximum a totéž platí o její boční tuhosti. Ramena zadní stavby působí dostatečně mohutně a nadprůměrnou šířku má jak hlavní čep, tak i šikmá vzpěra bezprostředně

za ním. Naopak přímo minimalisticky se tváří malé karbonové vahadlo u tlumiče. V tomto jediném místě dochází při hodně silném záběru k určitému, byť minimálnímu bočnímu průhybu, který ovšem není pocitově jakkoli znatelný.

Konstrukce rámu umožňuje instalaci jediného košíku na pití do předního trojúhelníku, druhý košík se dá umístit zespodu dolní trubky. Zajímavý tvar mají zadní patky, které svou výraznou 3D konstrukcí navyšují tuhost v oblasti zadních čepů.

### Učitel rychlosti

Název Lector není náhodný, testovaný Ghost by mohl dávat lekce z rychlosti a akcelerace. **Jedenáctikilový bike skutečně zrychluje úchvatně a v terénu připomíná spíš střelu.** Nepatří mezi vyložené žehličky nerovností, což ostatně není ani jeho úkol. **Vše závisí na vhodném nastavení tlumiče a jeho funkce ProPedal. Ghost si sice s propedalem rozumí, ale nepotřebuje jej ke své práci úplně nezbytně.** Aktivita zadní stavby na šlapání logicky není nulová, ale na rozdíl od řady kol, kdy necháváme konkrétní režim propedalu nastavený v každém terénu, zde je lepší občas nastavení změnit podle povahy aktuálního prostředí. Při pomalejší jízdě je zadní stavba s aktivovaným propedalem dostatečně citlivá i pro pohlcování menších nerovností, aniž by se jakkoli nepříjemně pohupovala. Pokud však jízda výrazně zrychlí a podklad se stane členitějším, komfort citelně ubývá a plná aktivita tlumiče je v takové chvíli vítaným přínosem. **Je to zkrátka čistokrevný závodní bike, a to nejen na maratony, ale i na klasické cross-country tratě.** Páčka propedalu je skvěle přístupná, takže změna režimů je možná i během rychlé jízdy.

Nám o něco tvrdší celkový projev s vhodně nastaveným propedalem vyhovoval, závodní pojetí kolu sluší. Kdo ovšem bude komfort vyžadovat, také nebude u testovaného Ghosta zklamán. Vše je zde jen a pouze o nastavení a ze zdvihu sto milimetrů lze dostat i solidní porci pohodlí pro drsnější terén. Pouze je v takovém případě nutné počítat s minimální rezervou zdvihu a tomu přizpůsobit jízdu.

Přední vidlice Fox je se zadním tlumičem v dobré symbióze, k funkci obou jednotek nemáme připomínky. K funkci ne, ale k ovládání ladicích prvků ano. S kolečky pro nastavení tlumení či úrovně propedalu se manipuluje vyloženě obtížně, v případě zkřehlých či unavených prstů opravdu žádná slast.

Ale teď už k ovladatelnosti. Rám není přehnaně dlouhý a v zatáčkách s ním nemá jezdec příliš práce. **Ochota zatáčet je zde nadprůměrná a jízda po užších klikatých pěšinách je vyloženou radostí.** Ve sjezdech je třeba počítat s níže umístěnými řídítky v duchu čistě závodního XC, takže v hodně prudkých klesáních je nutné jít více za sedlo. Přesto jsme měli pocit, že **bike sjede pod zkušeným jezdcem skoro všechno, a tentýž dojem platil i ve výjezdech**. Geometrie jim vyloženě nahrává a zadní odpružení zajišťuje dokonalé kopírování terénu. Výsledek v podobě pokoření i vyloženě extrémních stoupání byl v době testů navíc podpořen i dokonale zmrzlým terénem.

### Funkční klasika

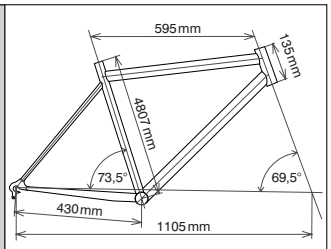
K osazení nezle mít výhrady, vše funguje dokonale. Vyloženě vhodné jsou vzhledem k určení skvěle univerzální a zároveň dostatečně rychlé pláště Schwalbe Racing Ralph.

Asi jedinou kritiku si od nás vysloužilo sedlo Ghost. Je sice pěkné a velice lehké, ale na náš vkus je jeho skelet až příliš tvrdý a minimum polstrování to příliš nenapravuje. Vyšvihaným závodníkům ale může toto sedlo bez problémů vyhovovat.

Jestliže máme dojmy shrnout, pak RT Lector Team nabídne rychlost a zároveň radost z jízdy. Jeho ovládání je snadné a reakce kola jsou okamžité. Nízká hmotnost navíc pomůže při potřebě odlepit se od země, k přeskočení ležících větví ve velké rychlosti rozhodně není nutné nějak moc tahat za řídítka a pedály. Techničtější jezdci si možná rovná řídítka vymění za lehce zvednuté provedení, rozhodně to však není nutné. ■

**Technická specifikace:**

**Rám:** 3-K Carbon T2T SCL 100 mm
**Tlumič:** Fox Float RP23
**Vidlice:** Fox F32 RL 100 mm
**Kliky:** Shimano Deore XT
**Brzdy:** Shimano Deore XT
**Řazení:** Shimano Deore XT
**Přehazovačka:** Shimano Deore XT
**Přesmykač:** Shimano Deore XT
**Náboje:** Shimano Deore XT
**Ráfky:** DT Swiss XR 4,2
**Pláště:** Schwalbe Racing Ralph 2,25
**Řídítka:** Ritchey WCS
**Představec:** Ritchey WCS 4Axis
**Sedlo:** Ghost VL 1220
**Hmotnost:** 11,4 kg (bez pedálů)
**Cena:** 71 999 Kč




\+ nízká hmotnost, ovladatelnost, cena

\− tvrdší sedlo

MANITOU
Mountain Bike
Full Carbon
2009

Apache Bicycles
Mountain Bikes Full Carbon 2009

MANITOU
indiánský bůh
Kč 65.990,-
NOVÁ KOLEKCE

ROAD BIKES FULL CARBON
www.apache-bike.cz

Rám **Full Carbon Monocoque**
Vidlice **Fox F 80 RLC**
Převodník **Shimano Deore XT**
Řazení **Shimano XTR**
Měnič **Shimano XTR**
Přesmyk **Shimano Deore XT**
Kazeta **Shimano CS-M770 11-32/9**
Řetěz **Shimano HG-93**
Brzdy **Shimano Deore XT Disc Hydraulic**
Přední náboj **DT Swiss X 1800**
Zadní náboj **DT Swiss X 1800**
Ráfky **DT Swiss X 1800**
Pneu **Schwalbe Racing Ralph 26×2.10 Evo**
Pedály **Shimano PD M-770**
Madla **Ritchey WCS**
Řídítka **Ritchey WCS 31,8 mm**
Představec **Ritchey WCS 4 Axis 31,8 mm**
Sedlovka **Ritchey WCS 31,6 mm**
Sedlo **Fizi:k Aliante Delta**
Velikost **16" · 18" · 20,5"**

Design © J. Herynek 2009 / www.herynek.com

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

www.cykl.cz – kompletní cyklistické informace

# AUTHOR Avion

Karbonový kros, toto spojení je jakýmsi synonymem absolutního luxusu dané kategorie kol. Osadit krosové kolo třeba ikstéčkem, to donedávna znamenalo úplný vrchol třídy, karbonový rám zde ale posunuje onen luxus nesrovnatelně dál.

Domácí Author si vedle silničních a horských kol zakládá právě na kvalitních krosech. Dva nejvyšší modely, konkrétně Synergy a Avion, jsou od letoška vybaveny zcela novými karbonovými rámy. Ty je mezi krosovými koly řadí na samou špičku kategorie, přitom cenově se stále jedná o dostupné, ryze sportovní modely. Naším testem prošel nižší z této dvojice, typ Avion, jehož cena je příznivých 29 990 korun.

Kros bývá většinou především o funkci a eleganci, proto u rámu nečekejme žádné designové či konstrukční výstřelky. Vše je podřízeno nízké hmotnosti v kombinaci s dostatečnou tuhostí a jízdním komfortem. Elegantní křivky rámu vychází tvarově částečně z duralových modelů. To dokládá nejen biaxiálně tvarovaná spodní trubka s výrazně rozšířeným profilem u středového pouzdra, ale také horní trubka s nepřehlédnutelným zploštěním zadní partie. Sedlová trubka působí opticky hodně mohutně, což je ještě podpořeno její bílou barvou. Zadní stavba spoléhá na široká spodní ramena, vedená zcela přímo k nepříliš mohutným zadním patkám, oproti tomu sedlové vzpěry jsou o poznání subtilnější a nechybí jim výraznější esovité prohnutí a zploštění průřezu.

Po stránce detailů jsme byli s rámem spokojeni, zadní stavbě nechybí závity pro montáž nosiče a blatníků a totéž pak platí i o přední vidlici. Jedinou estetickou výtku máme možná k vedení lanek řazení a zadní brzdy po vrchní straně horní trubky, což trochu snižuje celkovou eleganci. Naopak vysoce elegantní je použitá grafika na rámu i zvolená kombinace odstínů, oboje jakoby vycházející ze série závodních silničních kol Author.

## Rychle a pohodlně

Hmotnost 11,7 kilogramu je sice vzdálená od karbonových silničních kol, ovšem v rámci kvalitních krosů patří k lepšímu průměru. V této kategorii ale není samotná hmotnost tím primárním, daleko důležitější je její skloubení s dostatečnou dávkou komfortu a s vhodně namíchaným koktejlem jízdních vlastností. A právě v tomto ohledu je Author Avion opravdu skvělým kolem. **Jeho ovládání je jisté a i pro člověka navyklého na běžná cestovní kola bezproblémové. Zvolená geometrie je přesně tím, co potenciální uživatel ocení. Nabízí vzpřímenější posed a celkově klidnější povahu, z níž ovšem není nijak složité dostat i větší porci sportovních genů.** I přes velice dobré vedení přímého směru se v zatáčkách nedostavuje jakýkoli pocit nedotáčivosti, reakce na podnět ke změně směru je okamžitá. Pokud dojde ke snížení řídítek, například otočením představce, sportovní geny se ještě výrazně znásobí.

Po stránce akcelerace jsou výhodou poměrně lehká kola, která rozhodně nepředstavují onen negativní setrvačník. Tuhost rámu sice není zdaleka extrémní, to by zde ale ani nebylo žádoucí. Naopak je nutné vyzdvihnout jeho jízdní komfort, pramenící především z nadprůměrné schopnosti absorbovat otřesy.

**Celkově je avion velice schopný jak na silnici, tak i v lehčím terénu. Bez problémů dokáže obout i výrazně širší pláště, než jsou standardně použité 700 × 35C, což jeho terénní schopnosti ještě umocní.** Ať už na silnici nebo v terénu, vždy nabídne maximálně pohodlný posed a jistou ovladatelnost spojenou s přirozenou, a v této kategorii vítanou stabilitou.

## Vyvážené osazení

**Odpružená vidlice RST Vogue se zdvihem 60 mm nabídla vynikající funkci. Její vzduchový systém se seřiditelným tlumením umožňuje vhodné nastavení pro zcela rozdílné hmotnostní kategorie jezdců.** Tlumení rozhodně není zbytečně předimenzované, jak bylo donedávna v této kategorii standardem, optimální je i citlivost. Zdvih nabízí pro dané určení kola celkem slušnou rezervu, pro jízdu v terénu je samozřejmě vhodné nastavit vyšší tlak.

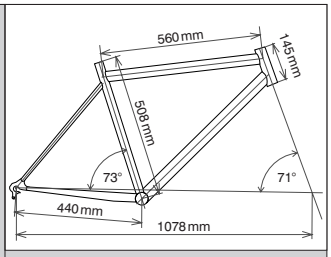
Skvělou práci odvádí brzdy, máme ovšem malou výtku k tomu, že nemají kazetové brzdové špalky se samostatně výměnnými gumičkami. Brzdové páky Tektro s gumovou kontaktní plochou jsou neuvěřitelně příjemné, takže zde naopak maximální pochvala.

Vzhledem k určení jsou ideální pláště Author Silk Road Cross a jako velice odolné proti rozcentrování se během testu ukázaly ráfky Author Argon. Jezdci zaměření na pohodlí jistě uvítají široká řídítka, která svým tvarem navozují dojem absolutního komfortu. Pochvalu zaslouží také gripy s bočními pojistnými objímkami a především sedlo Author, které přes svůj název Super Sport nabídne vysokou dávku pohodlí. Úplnou novinkou jsou jednostranné nášlapné pedály Author s velice lehkou konstrukcí a vhodně velkou kontaktní plochou. Nezbytným, ovšem snadno demontovatelným doplňkem je plastový kryt převodníků.

A celkový dojem z novinky jménem Author Avion? Maximálně pozitivní! ■

**Technická specifikace:**

**Rám:** Author carbon monocoque 700C
**Vidlice:** RST Vogue Air (60 mm)
**Kliky:** Shimano M532 26/36/48
**Brzdy:** Tektro MT-14
**Řazení:** Shimano Deore
**Přehazovačka:** Shimano SLX
**Přesmykač:** Shimano Deore
**Náboje:** Shimano Deore
**Ráfky:** Author Argon Cross
**Pláště:** Author Silk Road Cross Kevlar 700 × 35C
**Řídítka:** Ritchey 20 mm Riser
**Představec:** Ritchey
**Sedlo:** Author Super Sport
**Hmotnost:** 11,7 kg (vel. 20")
**Cena:** 29 990 Kč




+ jízdní komfort, funkce vidlice, design
− jednoduché brzdové špalky

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

# Tři sta třicet tři gramů

Závodní brzdy pro cross country Avid Ultimate sice nejsou žádnou novinkou na trhu, ale pro letošní sezónu se objevily v novém hávu. Jezdci si nyní mohou vybrat ze tří barev – černé, bílé a sid modré, to podle barvy vidlice, aby bylo kolo dokonale sladěno.

Ultimaty jsme otestovali na redakčním hardtailu RB CRR, jehož váha se i díky nim dostala i s pedály na 10,4 kg. Kompletní přední brzda i s kotoučem totiž váží slušných 333 gramů. Dnes to sice již není ta nejnižší váha na trhu, vždyť přední Formula R1 váží ještě o 63 gramů méně, jenže zatímco formula je určena na čistokrevné XC bez dlouhých těžkých sjezdů, ultimaty se dají použít i na trochu náročnější bikování.

Oproti mnohem rozšířenějším brzdám Avid Juicy 7 jsou ultimaty „okleštěny“ o ladící prvky, které při běžné jízdě usnadňují jezdci život. Tedy ne, že by se třeba u Avidu běžná regulace kontaktního bodu destiček s kotoučem nedala naladit, ale kvůli hmotnosti je tu namísto plastového kolečka pouze červeně eloxovaný šroubek s otvorem pro imbus.

Brzdová páčka je vyrobena z karbonu, což s sebou nese dvě výhody – nízkou hmotnost a příjemný dotek prstů, neboť karbon nestudí. Nevýhodou pak může být větší křehkost páčky při pádu. Tomu se dá částečně zabránit tak, že oddělitelnou objímku pro upevnění páky na řídítka nedotáhneme „na krev“,

ale necháme jí částečnou volnost v otáčení. Samozřejmě se nesmí při brždění pohybovat, smyslem je, aby se pod větším rázem protočila a nedošlo tak k uražení páčky. Pro případ pádu tady také funguje „aviďácká“ vychytávka, kdy se páčka může sama vyhnout od řídítek.

Na magnéziovém těle brzdové páky najdeme ještě dostatečně velkou vyrovnávací nádržku, která při delším brždění pohltí teplem se rozpínající brzdovou kapalinu, a tak nedojde tak rychle k oddalování brzdové páčky od řídítek. Pro co nejnižší váhu jsou šroubky vyrobeny z titanu.

Třmen je jednodílný se dvěma pístky, k nimž se dostaneme pouze přes boční krytku z duralu. U černých a bílých brzd je tato krytka eloxována červeně, u modrých brzd pak černě. Destičky jsou uloženy na rozpěrné pružince stejně, jako u jiných brzd Avid. V brzdě je pak drží pružná svorka na vrchu třmene, do níž se zacvaknou horní růžky destiček. Pro vyjmutí destiček z brzdy je třeba vyvinout větší sílu, zacvaknutí zpět do třmene je pak o něco snazší. Na trhu jsou různé destičky různých výrobců, takže s výměnou není problém, ale my jsme používali pouze originální sintrované Avid. První pár v předním kole jsme sjeli zhruba po dvou tisících kilometrů. Je třeba si ale uvědomit, že tato hodnota nemá valnou odpovídající hodnotu, protože velmi záleží na počasí, terénu a také na stylu jízdy, což je zcela individuální.

K funkci brzd nemáme jedinou výtku, chod je zcela jemný, přirozený a výkon vysoký, takže na brždění stačí používat jeden prst. Karbonová páčka má asi nejlepší profil, jaký jsme v prstech měli, a také ve větší zimě je příjemnější na dotek, než hliníkové páčky. V běžném nasazení odpovídajícím XC závodům se nám prakticky nepodařilo kapalinu v brzdách zahřát natolik, aby páčka „rostla“, to se stávalo pouze v dlouhých vysokohorských sjezdech. Ale s tím je třeba u tak lehké brzdy prostě počítat, že díky hmotnostní úspoře nebude dokonalá v dlouhých sjezdech.

Celkově pro použití při XC, pro nějž jsou brzdy Avid Ultimate navrženy, patří k absolutní špičce a tak je cena 6500 Kč za kus zcela oprávněná.

**(mig)**

+ váha, brzdný výkon
− pouze pro XC

# TLUMIČE 4

Při našem povídání o tlumičích jsme se dostali od základních funkcí až k regulaci komprese a jako první jsme zmínili regulaci SPV, nastavitelnou tlakem vzduchu. Mnohem rozšířenější je ovšem mechanická regulace komprese, kterou využívá širší spektrum výrobců tlumičů.

Jestliže u SPV je průtok oleje tryskou regulován záklopkou, jejíž odpor je nastaven tlakem vzduchu, mechanická regulace komprese funguje na bázi podložek a planžet krytících průtokovou trysku oleje. Toto provedení se samozřejmě liší u jednotlivých výrobců a každý jej nazývá trochu jinak, ale v principu jde o totéž, zabránit tlumiči v přílišném propružování do zdvihu vlivem zatížení jezdce a šlapání.

Značka Manitou pojmenovala tuto regulaci nízkorychlostní komprese Platform Plus. Známější je ale název podobného principu od značky Fox, tedy ProPedal, kterému se tentokrát budeme věnovat podrobněji.

Zásadní rozdíl je v tom, o jaký tlumič se jedná. Vzduchové modely Float RPL a Triad mají páčku lockoutu, která ovládá průtok oleje a umí tlumič zamknout, otevřít a také zapnout zmíněný režim ProPedal. V zamčeném stavu má tlumič i přesto umožněn určitý průtok oleje, aby byl schopen reagovat na větší rázy od terénu a nedošlo tak k jeho poškození. Míra tohoto nastavení je dána výrobcem, navíc pro některé značky kol byly tyto tlumiče vybaveny úplným lockoutem a pro jiné naopak zmíněnou rezervou chodu.

U tlumičů řady Float RP23 a RP2 je možné nastavit za jízdy taktéž vypnutí a zapnutí systému tlumení nízkorychlostní komprese ProPedal modrou páčkou na těle tlumiče. U tlumiče RP23 je možné tlumení ProPedal ještě nastavit ve třech polohách kolečkem na horní straně páčky. Poloha 1 znamená citlivou charakteristiku – ProPedal cca 30 %, poloha 2 střední charakteristiku – ProPedal cca 50% a poloha 3 – tvrdá charakteristika – ProPedal cca 80 %. Tato čísla znamenají omezení průtoku oleje tryskou, a tedy zpomalení chodu tlumiče do zdvihu. V principu znamená toto nastavení minimální omezení tlumiče pro jízdu v rozbitém terénu, potom lehké uzamčení pro švihovou jízdu, ovšem se stále slušnou schopností kopírovat terén, a nakonec velké omezení určené pro výjezdy v terénu. To, jak fungují planžety a překrytí trysky uvnitř, je složitá věc, ale v principu jde o mechanický odpor kladený oleji, daný tvrdostí planžet či pružinek a v případě regulace jejich vzájemným nastavením, které se může opět lišit dle požadavků výrobců kol.

Sjezdové tlumiče jsou vybaveny ještě další vymožeností. U tlumičů řady DHX (4.0 a 5.0) je možno modrým knoflíkem na přední části tlumiče nastavit tlumení nízkorychlostní komprese ProPedal, a tím rezistenci proti šlapání. Propedal je konstruován tak, aby kontroloval tlumení komprese první části zdvihu a zabraňoval pohupování tlumiče. Různé systémy odpružení u různých rámů vyžadují rozdílné nastavení tlumení stlačení proedalu. Tlumiče DHX proto disponují 15polohovým nastavením propedal, aby zajistily maximální variabilitu podle typu odpružení.

U vzduchových tlumičů řady DHX Air (4.0 a 5.0) je také možno modrou páčkou na přední části tlumiče nastavit tlumení nízkorychlostní komprese ProPedal (a tudíž rezistenci proti šlapání), ale na rozdíl od pružinových DHX pouze ve dvou polohách – zapnuto/vypnuto.

Tlumiče DHX/DHX Air disponují ještě možností nastavení ochrany proti chodu nadoraz (Bottom Out). Ta se nastavuje změnou vnitřního objemu přetlakové nádobky utažením jejího modrého víčka. Při nastavování nesmí být v nádobce tlak větší než 125 psi. Podobnou věc jsme zmínili u tlumičů Manitou, kde je taktéž možné zmenšením prostoru nádobky regulovat chod tlumiče ve finální fázi.

Druhá vymoženost je ovlivnění progresivity tlumení komprese tlakem ve zmíněné přetlakové nádobce. Při regulaci jejího objemu kvůli chodu nadoraz (viz výše) nesmí být tlak větší než 125 psi, ale pokud je objem nádobky již nastaven, lze nastavením tlaku v rozmezí 125–200 psi (75–200 psi u starších modelů) zvolit vhodnou progresivitu tlumení komprese. Čím větší tlak je v nádobce, tím větší bude progresivita chodu tlumiče a naopak.

Abychom ale nemluvili pouze o tlumení komprese, které jde zapnout či vypnout, případně ovlivnit tlakem v nádobce, existuje samozřejmě i tovární nastavení. Tudíž všechny tlumiče s propedalem mají propedal nastavený vnitřně z výroby, to znamená i ty, které mají možnost regulace z vnějšku. To vyplývá z potřeb konstruktérů jednotlivých systémů odpružení.

Míra tlumení je vyznačena třemi čárkami na těle tlumiče, přičemž nejkratší světlá čárka z trojice znamená nejnižší tlumení komprese a naopak nejdelší znamená výrazné přitlumení proti zanoření. Tyto hodnoty pak mohou ovlivnit chování každého celoodpruženého kola, takže při koupi samostatného tlumiče bez možnosti regulace propedalu je potřeba zjistit, jakou úroveň nastavení potřebujeme. Fox totiž dodává k přímému prodeji modely Float RP23 v nastavení propedalu na maximální hodnotě a Float R v nastavení propedalu na střední hodnotě a jiné nastavení není možno samostatně dodat.

Tolik tedy komprese u značky Fox, příště se podíváme na značku Rock Shox a také další specialisty v odpružení, kteří nás postupně dovedou až k takřka inteligenčním vlastnostem tlumičů.

**(už)**

*Řez vyrovnávací nádobkou a tělem staršího tlumiče Fox DHX Air 5.0 zobrazuje nahoře pístek propedalu. Ventilek vpravo určuje tlak v komoře, modré kolečko pak umožňuje regulovat objem nádobky a progresivitu. Modré kolečko vlevo je spínač propedalu.*

*Dnes asi nejrozšířenější tlumič Fox Float RP 23 umožňuje povytažením modrého kolečka nastavit jednu ze tří úrovní propedalu. Na levé straně těla je vidět trojice čárek, které určují tovární nastavení tlumení komprese.*

*Rozříznutý tlumič Fox Float RP 23 vypadá uvnitř jednoduše, přesto nabízí možnost nastavení tří úrovní propedalu.*

# 2F Noblesse Thermo

Značka 2F může být právem hrdá na to, že celý její sortiment vzniká u nás a chlubí se tedy na visačkách nápisem Made in Czech republic. Z široké nabídky 2F jsme do testu vybrali mikinu ze série Noblesse Thermo.

Již samotný název dává najevo, že se jedná o teplý úplet, který navíc využívá speciální úpravu vlákna. Základním materiálem je 100% Polyester InterPower. Skladba materiálu svou strukturou zaručuje optimální odvedení potu od těla na vnější stranu úpletu, kde se rozprostře do šířky, a tím se dosáhne efektu rychlého odpaření a schnutí. Svou gramáží připomíná materiál klasickou tenkou flísovou mikinu, s níž má na omak takřka totožnou i vnitřní stěnu. Bude proto ideální jako mezivrstva mezi funkční spodní prádlo a vrchní díl z materiálu odolného větru. Mikinu si dovedeme také výborně představit na běžkách v kombinaci s vestou.

Střihově jsme byli s testovanou mikinou velice spokojeni. Šířka trupu je o něco více dimenzována, takže 2F není primárně pro vyšvihané jedince a závodníky. Střih nadchne spíš asi hobby jezdce, kteří uvítají komfort i dostatek materiálu v oblasti ramen. O něco širší je také partie spodního lemu. Vhodnou šířku i tvar má stojáček s garáží na jezdec zipu, obepnutí kolem krku je ideální. Dostatečně dimenzovaná je délka rukávů, jejichž manžety jsou navíc vybaveny otvory pro palec, takže je zápěstí dobře izolováno i při výrazném předklonu.

Zpracování je velice pečlivé, všudypřítomné ploché švy se podílejí na velice dobrém dojmu. Menší náprsní kapsička je vhodná pro uložení telefonu či dokladů.

Po stránce funkce nemáme k použitému materiálu sebemenší výhrady. My jsme mikinu kombinovali se spodním trikem 2F CoolMax Fresh a odvod potu od těla do dalších vrstev byl skutečně vynikající. Totéž lze říci o celkové termoregulaci a o hodně příjemném kontaktu materiálu s pokožkou.

Cena mikiny 2F Noblesse Thermo je 925 korun. V nabídce je červeno-černá, skořicovo-černá a olivovo-černá kombinace.

**(kad)**

⊕ funkce materiálu, délka rukávů, zpracování

⊖ nenalezli jsme

# VAŠE DOPISY

**Dobrý den.**

**Zajímá mě váš názor na různé neoprenové chrániče na tlumiče či vidlice. Mají skutečně tak zásadní význam pro životnost například stíracích kroužků a celkově pro životnost pružicí jednotky? Jak udávají někteří výrobci těchto doplňků... Mně osobně se na kole moc nelíbí, ale pokud by byly skutečně přínosem, pak bych se jim asi nebránil.**

**Dík za váš názor.**

**@Libor**

Neoprenové návleky na teleskop odpružených vidlic či na tlumiče určitě mají význam. Jejich limitujícím faktorem však může být pro některé uživatele vámi zmiňovaný vzhled, daleko zásadnější je však jejich správné použití. Rozhodně nelze považovat za přínos, když je na kolo instalujete, a pak už se o ně vůbec nestaráte. Tyto neoprenové manžety sice zamezí největším nečistotám, aby se dostaly k vnitřním nohám vidlice či k pístnici tlumiče, nelze ale spoléhat na stoprocentní ochranu před vniknutím nečistot. Z toho důvodu je nutné neoprenové ochranné manžety čas od času sejmout a důkladně vyčistit nejen je samotné, ale i prostor pod nimi – především v oblasti stíracích kroužků. Pokud to uživatel podcení, může se stát, že směs oleje a nečistot napáchá na povrchové úpravě kluzných dílů nemalé škody, neboť neoprenové manžety při každém zanoření vidlice či tlumiče třou o povrch pístnice či vnitřních nohou. Takže neoprenové chrániče ano, ale nepodcenit údržbu. Ideální se jeví jejich instalace na kolo například pro zimní provoz v mokru, blátě či sněhu.

(red)

4EVER
NEJSME
ŽÁDNEJ
VOŘECH
4E in bike we trust
Šlechtíme kola čisté rasy.
Všechny modely 4EVER jsou
osazeny komponenty
odpovídající kategorie.
www.4EVER.cz
Držitel ocenění za nejlepší design
na mezinárodním veletrhu
Sport LIFE 2008