AUTHOR www.author.eu

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

CYKLOSERVIS

3
2009
Ročník XVII.
Cena 12 Kč

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

Zapletená Cola

Značka Cole je zářným příkladem toho, že cyklistika se neustále vyvíjí. Netradiční systém uchycení drátů v přírubě kol Cole vznikl z nespokojenosti s pevností a tuhostí běžných kol zapletených dráty, které jsou před přírubou zahnuté.

Záhyb drátu je nejslabším článkem kola, jenž praskne většinou jako první. Navíc v ohybu vzniká prostor pro pružení, a tak není možné výplety dotáhnout na maximální pevnost a v tomto místě může kolo propružovat pod silným záběrem a brzděním. Oba problémy by mělo vyřešit patentované uchycení drátu v duralovém válečku průměru 6 mm, uloženém v trojité přírubě. Technologie DSA využívá drátu se závity na obou koncích, jenž se nejdříve zašroubuje do válečku a teprve pak dotáhne klasickým niplem k ráfku. Díky tomu je možné dráty mnohem silněji vypnout.

Ačkoliv už na první pohled je jasné, že výplety budou díky většímu množství materiálu těžší, než konkurence, hmotnostní rozdíl není tak markantní, jak bychom čekali.

➨ Pokračování na str. 10

MARIN Wolf Ridge 6.8

Americkou značku z Marin County jistě není třeba představovat. Patří mezi pionýry horské cyklistiky a kola s nápisem Marin vždy patřila k těm nejlépe hodnoceným.

V čísle 20/2007 jsme na cross-countryovém modelu East Peak se zdvihem 120 mm otestovali její současný systém odpružení Quad Link 2.0 a nutno podotknout, že k plné spokojenosti. Totožný systém slouží i kolům řady Quad Trail, kam patří tři modely Wolf Ridge. Testovaný prostřední s označením 6.8 za necelých šedesát tisíc váží sice skoro patnáct kilo, ale to je dáno kromě zdvihu 140 mm hlavně jeho robustnějším vybavením pro tvrdé enduro nasazení.

Rám pro odolnost

Ačkoliv na první pohled se rám od East Peak nijak zásadně neliší, na pohled druhý už zjistíme markantní rozdíly. Předně – rám kol Wolf Ridge je robustnější, hydroformované trubky mají větší průměr a také zesilující vzpěra mezi horní a spodní trubkou u hlavy přináší vyšší odolnost.

➨ Pokračování na str. 13

NEŽ VZNIKNE BRAŠNA

Jak vznikají cyklistické brašny, a hlavně nosiče, a co všechno předchází tomu, než je produkt schopen vézt náklad, na to jsme se zajeli podívat do sídla firmy Sport Arsenal, která je nejznámějším výrobcem tohoto vybavení pro cykloturistiku u nás.

Od roku 1992 se firma Sport Arsenal zabývá kompletním sortimentem v dané oblasti a více jak patnáct let vývoje je rozhodně znát. Brašny a nosiče vnímá většina z nás jako doplněk pro cestování „natěžko" a nepřikládá jim až takovou důležitost. Nicméně je spousta těch, kdo bez brašny na řídítka, či nepromokavé expediční brašny na spacák prostě nevyjedou. I my trochu ostřeji založení cyklisté si přiznejme, že brašnička pod sedlem, skrývající duši a to nejnutnější nářadí, nás při výběru té správné velikosti či uchycení také na chvíli donutila se zamyslet.

Na začátku všeho byla po revoluci výroba péřových spacáků a od nich byl už jen krůček k cyklistickým brašnám. Tohoto sortimentu byl zkraje devadesátých let nedostatek, takže bylo třeba zaplnit mezeru na trhu. Kdo zavzpomíná na svoji první blikačku, možná natrefí na populární elipsu KL Sport 200, což byl také počin této firmy. Po něm následovalo několik dalších drobností, ale důraz byl kladen hlavně na nosiče a brašny. Jejich výroba byla od začátku rozdělená, protože firma se soustředila hlavně na kovovýrobu a šití si zadávala u specialistů v tomto oboru. Jak to tedy s jednotlivými produkty je a co je nutné udělat pro to, aby cyklista na svém putování nemusel cestu přerušit kvůli poruše těchto důležitých doplňků?

Nosič, odolnost především

Vyrobit kvalitní nosič znamená v první řadě použít kvalitní materiál. Protože jde o kompletní výrobu, je potřeba spojit všechny prvky. Lze tedy využít dural či ocel a také různé druhy svařování. Návrhy konstrukcí probíhají od začátku ve firmě a s nimi je také spojeno finální testování. Pokud má být nosič odolný, musí tomu odpovídat hlavně jeho konstrukce. Udaná nosnost pak neznamená jen povolené statické zatížení brašnami, ale je to mez odolnosti i pro jízdu v náročném terénu.

➨ Pokračování na str. 2 a 3

ERA 3.0

velikost M, L, XL / **rám** dural MU9 26" (130 mm) / **zadní tlumič** FOX Float RP2, 190 / 50 mm / **vidlice** MARZOCCHI 44 ATA, 15 mm pevná osa (100-140 mm) / **převodník** FSA Afterburner MegaExo (44-32-22) / **měnič** SRAM X9 / **řazení** SRAM X9 Trigger (27) / **brzdy** HAYES Stroker Trail (7") / **brzdové páky** HAYES/ **náboje** SHIMANO XT Disc 15 mm pevná osa / XT Disc / **pláště** MAXXIS Ignitor Kevlar 26" x 2.10"/ **pedály** SHIMANO M540 nášlapné / **řídítka** EASTON M-Lite XC Carbon riser 20 mm / **představec** EASTON EA70 / **sedlovka** AUTHOR karbonová / **sedlo** FIZIK Gobi XM / **hmotnost** 13.20 kg / L

Doporučená cena: 49.990,-

Author kol

AUTHOR®

www.specialized.cz SPECIALIZED

NEŽ VZNIKNE

Michal a Lucie na cestě světem. Vysoká odolnost nosičů a brašen je pro ně doslova životní nutností.

➨ *Dokončení ze str. 1*

Samozřejmě podle typu nosiče, ty jsou totiž rozděleny, stejně jako brašny, do několika kategorií. LRC (lehká rekreační cykloturistika), SNC (sportovní náročná cykloturistika) a EXP (expediční cykloturistika).

U každého nosiče je prováděno testování odolnosti. Dalo by se sice říci, že podle konstrukce a materiálu nosič unese tolik a tolik, ovšem to platí pouze pro zmíněné statické zatížení. Jestliže totiž cyklista sjede s plně naloženým nosičem z obrubníku, hmotnost nákladu se nárazem samozřejmě zvyšuje a to může způsobit defekt materiálu. V naší republice sice zákon nenařizuje testování nosičů ve zkušebně, přesto jsou nejlepší typy a také speciál pro dětskou sedačku testům vystaveny. Málokdo si totiž uvědomuje rizika, že dítě na sedačce působí na nosič naprosto jinými silami než náklad v brašnách. Těžiště je totiž mnohem výš, a sedačka tak nosič vychyluje mnohem výrazněji než klasický náklad. Testování probíhá na speciálním stroji, který odpovídá německé normě a díky mnohaletým zkušenostem v kovovýrobě je vlastním produktem.

Voděodolnost brašen prověří kromě samotných cestovatelů také toto akvárium, kde několik trysek nepřetržitě vystavuje materiál a jeho spoje sprše.

Šité brašničky představují hlavně vývoj designu a provedení. U šitého provedení lze vytvářet skoro jakékoliv tvary. U expedičních modelů se svařovanými švy už je tvarování kvůli spojům hodně omezené.

Rotující buben s několika výstupky udržuje pevně uchycené kolo v neustálých vibracích, které se samozřejmě projeví na konstrukci nosiče. Protože za jízdy ale dochází vlivem šlapání i k bočním výchylkám nosiče, je vertikální působení doplněno i bočním působením, které kolo rozkmitá do stran. Tím je zaručena simulace jízdy v terénu. Jakmile někde nosič nebo třeba plastový držák řídítkové brašny povolí, je třeba místo vyztužit. Pokud je to v místě, kde je zúžená trubička, lze to samozřejmě napravit zesílením. Pokud je to v místě, kde zesilovat nelze, musí být přepracovaná kompletní konstrukce nosiče. Toto testování zaručuje nejen jistotu kvalitního produktu, ale je zárukou hlavně pro cyklisty, pro něž je dané vybavení na cestách často životní nutností.

Vzhledem k použitým materiálům sice převládají duralové trubky, ovšem pro nejnáročnější cestovatele je v produkci ocelový model. Zatímco dural je sice lehký, opravit jej není vždy snadné, a obzvlášť ne v odlehlých oblastech. Zato ocel svaří bez problémů v každém kolchozu. Výroba nosičů probíhá ze surového materiálu, který je tvarován do jednotlivých profilů, svařen a nakonec přelakován, to vše probíhá ve firmě.

Strojní testování ale nezaručí stoprocentní jistotu, takže firma spoléhá i na profesionální cestovatele, kteří její produkty prověří při svých putováních. Například Víťa Dostál nebo Lucie s Michalem či Jan Kopka, to jsou ti nejpovolanější, kteří v extrémních podmínkách zjistí nejen odolnost výrobku, ale také praktičnost. Navíc při vývoji produktů firma spolupracuje i s dalšími cyklisty, kteří se scházejí na cyklosrazech v Českém ráji, a tam probírají výhody či nevýhody jednotlivých řešení. Praktická zkušenost je totiž velmi důležitým aspektem výroby.

Vývoj konstrukcí nosičů jde ruku v ruce s vývojem kol. Zatímco na začátku stačily standardní úchyty, s příchodem kotoučových brzd, tvarovaných patek, absence závitů a odpružených vidlic, bylo třeba přizpůsobit produkci tomuto trendu. Speciálně nosič na přední odpruženou vidlici je podle slov ředitele firmy jeden z nejnáročnějších kousků. Vše kmitá jako na zadním kole, ale vidlice se navíc hýbe, takže aspektů pro odolnou, a hlavně pro jezdce bezpečnou konstrukci, je mnohem víc.

Rolovací uzávěry jsou u expedičních brašen zárukou vodotěsnosti, zároveň jsou ale tvarovým omezením pro designéry.

Při výběru nosiče je tedy nutné zvážit, jaký máme typ kola, jakou patku, jaké budeme používat brašny, a hlavně jaké nároky na něj budeme klást. Proto jsou všechny výrobky rozděleny do zmíněných kategorií, ne vždy lze kombi- ➨

SE7EN X – rám má extrémní boční tuhost i mimořádnou schopnost absorpce vibrací. Při jeho vývoji byly využity nejnovější znalosti karbonových technologií včetně nanotechnologií. Postup výroby rámu spočívá ve výrobě přesně „laděných" segmentů rámů, které jsou spojovány do jednoho celku přesně definovaným postupem pomocí anizotropního kompozitu se spojitými vlákny. Jedná se o nejnáročnější způsob výroby celokarbonových rámů s vysokým podílem ruční práce. Na mimořádné boční tuhosti se podílí i rozšíření sedlové trubky v oblasti středu.

Sandwich technologie – horní a vnitřní vrstva nápletu je volena s ohledem na vysokou tvarovou tuhost a mezi těmito vrstvami jsou sevřené vnitřní náplety. Výsledkem je výrazné zvýšení torzní tuhosti.

PELL'S Medium Tail – unikátní systém zadního pružení pomocí dvou karbonových planžet v sobě kombinuje pohodlí Softtailu s tuhostí, jednoduchostí a minimální váhou Hardtailu. Tato technologie plně využívá přednosti karbonových kompozitů. Ploché planžety s jedinečným tvarem a profilací umožňují pohyb zadní stavby pouze ve vertikálním směru, v horizontálním směru si zadní stavba zachovává extrémní tuhost. Integrovanou sedlovou trubku lze jemně dostavit v rozmezí 2cm. Váha kola je 8,8 kg. www.pells.eu

PELL'S BICYCLES

R7 MRD Absolute

Závodní vidlice Manitou R7 patří k tomu nejlehčímu, co je možné pro maximální odlehčení závodní XC rakety pořídit. V nabídce je sedm modelů, z nichž pět se cenově pohybuje od sedmi do deseti tisíc korun a dvě nejdražší verze s hmotností pod 1310 gramů přijdou na čtrnáct a sedmnáct tisíc. Jedná se o er sedmičky s označením MRD neboli Manitou Racing Development, kdy levnější R7 MRD Absolute je ohlášena při zdvihu 100 mm na hmotnost 1270 gramů, zatímco dražší model má karbonem zesílené kluzáky pro vyšší tuhost a odolnost a váží tak o 40 gramů více. Přesto je 1310 gramů úctyhodná hmotnost, o níž se z konkurenčních vidlic sní jedině vidlicím DT Swiss, které však stojí skoro dvojnásobek.

Nízké váhy je dosaženo kromě použití duralových vnitřních nohou průměru 30 mm i dutou korunkou, ultralehkou patronou tlumení Absolute a použitím vzduchového systému se dvěma komorami Noble Air. Také modře anodizovaný sloupek je duralový.

Loňská er sedmička nejvyšší řady MRD, kterou jsme si mohli vyzkoušet na závodních kolech týmu Merida, byla na rozdíl od vidlic Fox F32, Rock Shox Sid 2009 či Marzocchi Corsa o něco méně tuhá v zatáčkách, ovšem není to nic, co by jezdce omezovalo a na co by si závodník nezvykl. Také předozadní vychýlení při prudkém brzdění je znatelnější, než u mohutnějších vidlic. Ovšem to nic nemění na velmi slušně pracující vidlici s jemným chodem, jehož citlivost je možné nastavit ovladačem tlumení Absolute, které vychází ze staršího systému SPV. Otáčením červeného ovladače na pravé noze je možné si v rozmezí 120° vybrat z pěti poloh – od plně otevřené vidlice přes narůstající odpor proti zanořování pod tlakem od řídítek až po plný lockout. Každý jezdec si tak v mžiku může naladit režim nejvíce odpovídající stylu jeho jízdy. Zároveň však díky takové variabilitě nastavení chybí dálkový ovladač na řídítka, který běžně zvolí pouze režimy otevřeno – zavřeno.

R7 MRD Absolute 2009

Hlavní rozdíl mezi modely 2008 a 2009 je v úpravě chodu vidlice. Loňské modely měly příliš lineární křivku, a tak nebylo těžké je dostat na doraz, proto do nich mnozí jezdci hustili vyšší tlak, čímž se však okrádali o citlivost ve sjezdech. Současný vlastník značky Manitou, americký koncern Hayes, jenž firmu koupil, nechal konstruktéry průběh upravit tak, aby byl v otevřeném režimu progresivnější na konci chodu. Systém dvou vzduchových komor Noble Air by tak měl být citlivější na polohu pístu a jeho rychlost uvnitř vidlice a tím přepouštět vzduch mezi komorami tak, aby na začátku byla vidlice citlivější, zatímco na konci chodu odolnější proti průrazu.

Hmotnost 1270 gramů při 100 mm zdvihu je ohlášena pro vidlici R7 MRD Absolute bez čepů pro ráfkové brzdy, varianta s čepy pak bude ještě zhruba o 80 gramů těžší. První várka by měla do Čech dorazit na přelomu února a března. Na trhu bude i karbonová verze, takže se můžete těšit na naše jízdní dojmy, s nimiž vás jistě ihned seznámíme.

(mig)

Manitou R7 MRD
zdvih: 80 a 100 mm
použití: XC
pružení: Noble Air (vzduch)
tlumení: Absolute Platform Damping
Kluzáky: magnesium Reverse Arch
Vnitřní nohy: dural 30 mm
Korunka / krk: dural / dural 1 1/8
Regulace: tlak vzduchu, odskok, progresivita kompresního tlumení,
možnost úplného zavření: ano
hmotnost: 1250 g (80) a 1270 g (100)
barva: černá a červená
cena: 13 990 Kč

www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

BRAŠNA

Kvalitní svar zaručuje dostatečnou pevnost. Ruční výroba je v některých ohledech prostě nenahraditelná. Ocelový nosič svaří nejen v továrně, ale na cestách v případě poškození i kdekoli v autodílně.

Svařené expediční nosiče už jen čekají na povrchovou úpravu.

novat vše, a hlavně používat tam, kde k tomu výrobek není určen.

Brašny, variabilita výhodou

S výrobou brašen je to od začátku jiné než s nosiči. Vzhledem k orientaci na kovovýrobu firma Sport Arsenal nezačala své produkty šít sama, ale vždy byla jejich výroba zadávána specialistům na šití. Od začátku to bylo v Čechách, postupně na Slovensku, až nakonec tlak trhu donutil, stejně jako téměř všechny výrobce, k přesunu do Asie. Vývoj tvarů, specifikace, volba materiálů, to vše ale probíhá opět v domovském sídle firmy.

U brašen je opět rozdělení na tři řady podle určení a tomu odpovídá jak kvalita materiálu, zpracování, tak výsledná cena. Pro brašny platí, že pokud se jedná o šité provedení, lze vytvořit téměř jakýkoli tvar, odpovídající designovému standardu. Jak se vyvíjela cyklistika, vznikaly speciální brašny na řídítka pro kamery, foťáky, brašny na sedlové nosiče a přibyly na nich třeba kapsičky na mobil či navigaci. Na to všechno lze díky šitému provedení reagovat.

U expedičních brašen pak je to o něčem jiném. Díky technologii vysokofrekvenčního svařování odpadá šití. PVC je tedy nepoškozené a brašny jsou voděodolné. Tomu samozřejmě odpovídá rolovací uzávěr, který ale omezuje vzhled brašny a také nelze díky spojení materiálu příliš pracovat s tvarem. Různé kapsičky a parádičky proto na nepromokavých brašnách chybí. U této technologie záleží hlavně na přesném sesazení jednotlivých dílů materiálu k sobě, aby se přesně překrývaly a byl zajištěn kvalitní spoj. Ten má v tahu odolnost patnáct kilogramů, což je vyšší hodnota, než mají klasické švy. Jakékoli prošití materiálu kvůli přidaným popruhům a podobně už celek znehodnotí, protože materiál je prostě propíchán. Podlepení švů tomu sice částečně zabrání, ale i od této technologie firma postupně upustila, a snaží se vše pouze svařovat.

Na mapě je vidět, že výrobky Sport Arsenal projely díky cestovatelům skoro celý svět.

Testovací stroj prověřuje odolnost plastového úchytu brašny na řídítka. Tato mašinka umí vystavit kolo jak vertikálním, tak horizontálním silám. Vše pro zjištění odolnosti úchytů, trubek, švů nebo i zmíněného plastu.

Co je u brašen důležité, je jejich variabilita kvůli manipulaci a umístění nákladu. Tvar brašen totiž vychází z určitých specifik velikosti nákladu. Ne každý cestovatel má totiž stejně velký stan a stejnou karimatku. Víťa Dostál balí náklad jinak než třeba Jan Kopka a víkendový turista už je vůbec jiný případ. Důležité je tedy nabídnout určitou tvarovou univerzalitu pro všechny, tedy v rámci dané skupiny výrobků, podle náročnosti určení. Ačkoli občas přicházejí od uživatelů podněty ke změnám, na některé nelze reagovat, protože by už omezily danou skupinu uživatelů. Mnohem důležitější jsou připomínky od cestovatelů, kteří až v extrémních případech zjistí, jak se s danou brašnou manipuluje, jaký je do ní přístup se zkřehlými prsty, popřípadě jak do ní lze rozmístit náklad. Zatímco sváteční turista sáhne po klasické trojbrašně, náročný cestovatel ocení modulový systém, kdy lze jednotlivé kousky skombinovat. Díky tomu lze uspokojit odlišné potřeby podle použití. Ovšem vždy je třeba použít vše v souladu s návodem. I tak pro mnohé zdánlivě jednoduchá věc jako brašny, skrývá různá úskalí. Nevhodná kombinace odolnosti nosiče a typu brašen může hlavně na předním kole způsobit při jízdě v terénu vážná zranění. Vše je konstruováno a testováno pro určité použití a ona zmíněná variabilita a univerzálnost mají tedy své hranice.

Stejně jako nosiče procházejí testováním na zátěžové mašině, podstupují totéž i brašny. Naplněné třeba pískem jsou vystaveny cyklické zátěži, aby se ukázalo, jak jsou odolné. Někdy může vydržet držák brašny vyšší zátěž, než na jakou je určen, ale povolí třeba švy. Vždy se ale jedná o náročné testy, takže doporučená nosnost je pro daný výrobek vždy bezpečnou hranicí. Pro test voděodolnosti slouží velké akvárium, kde na brašny neustále z několika hadiček stříká voda. Pokud si vzpomínáte, se spacákovou brašnou jsme se v loňském testu kvůli ověření nepropustnosti dokonce potápěli, svařované švy prostě drží. Ověření životnosti v extrémních podmínkách za působení zimy a horka, deště, UV záření a dalších vlivů, to je opět úkol pro cestovatele.

Až tedy budete plánovat případnou dovolenou na kole a začnete řešit brašny a nosič, vězte, že výrobky Sport Arsenal jsou dílem českých svářečů a konstruktérů a že při vývoji brašen pomáhají ti největší cykloturističtí extrémisté u nás.

(už)

Apache Bicycles
Mountain Bikes Full Carbon 2009

SHAMAN X.0
Mountain Bike
Full Carbon
2009

SHAMAN X.0
indiánský čaroděj
Kč 54.990,-

NOVÁ KOLEKCE

ROAD BIKES FULL CARBON
www.apache-bike.cz

Rám Full Carbon Monocoque
Vidlice Marzocchi XC Corsa LO 100 mm Disc
Převodník Truvativ Stylo 3.3 Team 44-32-22/175
Řazení Sram X.9 Trigger
Měnič Sram X.0
Přesmyk Sram X.9
Kazeta Sram PG-970 11-32/9
Řetěz Sram PC-971
Brzdy Avid Juicy 7 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 Crank Brothers C
Madla Ritchey WCS
Řídítka Ritchey Pro 31,8 mm
Představec Ritchey Pro 31,8 mm
Sedlovka Ritchey Pro
Sedlo Fizi:k Aliante Delta
Velikost 16“ · 18“ · 20,5“

Design © J. Hrzyněk 2009 / www.hrzynek.com

LOOK 986

Celokarbonový bike Look 986 byl novinkou loňského roku, absolutní hvězdou francouzské značky je nyní celoodpružený typ 996. To ovšem neznamená, že devět osm šestka je pro nás nezajímavá. Naopak, tento model v sobě snoubí prvky známé ze silniční kolekce Look a nabízí skvělou ovladatelnost v terénu. Proto jsme se rozhodli MTB hardtailu značky, jejíž doménou je hlavně silnice, podívat na zoubek.

Námi testovaný kousek s vidlicí Reba a sadou XTR není sériovým modelem letošní kolekce, proto jsme test zaměřili především na samotný rám, jehož váha včetně integrované sedlovky a zámku sedla je 1200 gramů. Hmotnost kompletního námi testovaného kola byla těsně pod hranicí deseti kil.

Sériová verze 986 XO Pro Team pak váží 9,5 kilogramu, a to s komponenty Sram X.0, vidlicí Rock Shox SID Race a koly Mavic Crossmax SLR. Cena této „týmové“ sériové verze je bez sta korun rovných sto tisíc. Samostatný rám, jenž je možné mít ve dvou různých designech, vyjde na 41 990 korun. Ceny jsou sice z vyšších pater, ale v případě typu 986 za ně dostanete odpovídající hodnotu.

Pod vedením Miguela Martineze

Na konstrukci rámu 986 se podílel dvojnásobný olympijský vítěz Miguel Martinez, takže o kvalitách tohoto karbonového hardtailu netřeba pochybovat. **Samotná integrovaná sedlovka s pryžovým insertem je po stránce komfortu jasným přínosem, jízdní pohodlí ale bylo řešeno při konstrukci rámu 986 mnohem komplexněji. Tvarování horní trubky s ostrým lomem u hlavy rozhodně není samoúčelné a totéž platí v případě zadní stavby. Ta má výrazně zploštělá jak spodní ramena, tak i sedlové vzpěry včetně monostay konstrukce.** Celá tato sestava si pak při přejezdu nerovnosti vyloženě říká o vychýlení ze své osy ve vertikálním směru. V praxi se pak pohodlí ukáže opravdu v nemalé míře.

Kromě vloženého pružného segmentu v sedlovce je možný výškový posun sedla o celých čtyřicet milimetrů, takže obavy ze špatného zaříznutí sedlové trubky jsou zde trochu liché.

Torzní tuhost rámu, která se projeví v krutu přední partie oproti zadní, nepatří k absolutní špičce, což bylo lehce podpořeno i námi testovanou největší velikostí L. Přesto však je přenos síly vynikající a v oblasti okolo středu není ani při hodně silném záběru patrné boční vychýlení. Akcelerace je prvotřídní, na čemž mají zásluhu i kola Mavic CrossMax SLR, která byla použita jak na testovaném stroji, tak jsou montována sériově na typ XO Pro Team.

Ovladatelnost nás nadchla, na což jsme si ostatně zvykli už ze silničních modelů francouzské značky. Přední trojúhelník se na pohled jeví jako kratší, to má na svědomí především optický klam v podobě lomu na horní trubce. **Look 986 je čistokrevný závodní stroj na cross-country, ovšem jeho ovladatelnost je nadstandardní. Ani v největší testované velikosti nepůsobí kolo zbytečně dlouhým dojmem, skvěle se vejde do ostrých zatáček a jeho reakce na jakýkoli podnět je bezprostřední. Jízda na tomto looku je doslova radostí, každý závodník či fajnšmekr si chvíle v sedle tohoto stroje vychutná plnými doušky.** Koncepce s nízko umístěnými řidítky je v této kategorii standardem a ryze závodně orientovanému kolu to nelze vytýkat. Naopak to ještě zlepšuje jeho již tak skvělé vrchařské schopnosti.

K odlepení kola od země není zapotřebí nijak silné tažení za pedály a řidítka, dopad zpět na zem je pak velmi kultivovaný. Look 986 není z těch kol, u nichž máte v kamenitém sjezdu pocit, že se vám rozeskáčou pod rukama a vy budete mít jen taktak co dělat, abyste je zkrotili. Devět osm šestka sice není absolutní špičkou v tuhosti, ale bohatě to vynahrazuje již zmiňovaným komfortem a právě onou kultivovaností projevu.

Look mysli na detaily

Detaily rámu jsou doslova lahůdkou pro oko. Může se jednat o ostrý lom horní trubky a jeho přechod do rovněž ostře řezané spodní trubky, stejně tak výstřední je proměnlivý průřez sedlové trubky či zploštění ramen zadní stavby. Snad jediné, co bychom rámu vytkli, je vedení řadicích lanek po spodní trubce, což není třeba v blátě úplně optimální. Je to ovšem odkaz značky na svou silniční minulost i současnost, takže tento malý „prohřešek“ odpouštíme. Lanko k přesmykači za středovým pouzdrem prochází přímo rámem, opět tak, jak to známe ze silničních karbonových rámů. Zajímavé jsou také mohutné hranaté patky s logem Look, do nichž jsou zasazeny a zalepeny vzpěry.

Look 986 nás nadchl svým vyzrálým projevem. Jeho kombinace akcelerace a nabízeného komfortu je vybroušena takřka do dokonalosti. ■

Technická specifikace:

Sériové vybavení verze 986 XO ProTeam
Rám: Look 986 Carbon
Vidlice: Rock Shox SID Race 80 mm PopLock
Kliky: Truvativ Stylo OCT
Brzdy: Magura Marta
Řazení: Sram X.0
Přehazovačka: Sram X.0
Přesmykač: Sram X.0
Kola: Mavic CrossMax SLR
Pláště: Geax Saguaro TNT
Řidítka: Truvativ Stylo World Cup Flat
Představec: Truvativ Team
Sedlo: Fi'zi:k Gobi XM
Hmotnost: 9,5 kg
Cena: 99 900 Kč

+ poměr komfort/tuhost, ovladatelnost, design
− vedení řadicích lanek spodem

www.cykl.cz – katalog jízdních kol

Dost neobvyklý cyklocomputer

V obchodech je obrovská nabídka cyklocomputerů. Jen pokud nahlédnete na internetové stránky Cykloservisu – www.cykl.cz do sekce „Vyhledej zboží“, naleznete v seznamu šestnáct značek.

Firma Ultrasport začala v loňském roce dovážet na náš trh australskou značku Knog. Jedná se o designově a barevně skutečně neobvyklé výrobky, které jsou na kole opravdu nepřehlédnutelné. Nechybí ani dvanáctifunkční, bezdrátový cyklocomputer Knog N.E.R.D., který máme možnost už delší čas zkoušet. Již jsme o něm v Cykloservisu psali, a tak vám nyní předáme naše zkušenosti z dlouhodobého testu. Knog se od ostatních výrobků liší nejen futuristickým designem, ale také především **velmi snadnou montáží**, kterou zvládne doslova za minutku i žena, která se většinu času jinak zaobírá pěstěním svých nehtů. Magnet na vidlici zahákne silikonovou objímkou a stejně tak vlastní přístroj na řídítka. Lehce ji zdrží jen utažení magnetu na drát předního kola perforovaným kolečkem. Vše bez nářadí a ušpinění. Montáž je hotova a lze se už po nastavení průměru kola opájet pohledem na rychle a dobře provedenou práci. Překvapí vás rozhodně **neobvyklé přetáčení čísel na displeji**. Něco podobného jste možná viděli na překlápějících se číselných ukazatelích na letišti. Pohled na computer vás určitě bude ze začátku, při změně čísel, lehce fascinovat. Také možná absence tlačítek, neboť hodnoty na computeru budete měnit zmačknutím displeje. Nás také překvapila **značná vzdálenost, na kterou computer komunikuje s vysílačem na vidlici**. Je až o deset centimetrů větší než vzdálenost u běžných, jiných computerů. To ocení především ti, kteří mají velké kolo a na podobný problém s komunikací možná narazili. My jsme computer například namontovali na skládací kolo, kde i přes velkou vzdálenost vysokých řídítek od vidlice pracuje bez problémů. Jiný přístroj si v tomto případě ani „neškrtnul“.

Na knogu naleznete dostatek běžných funkcí, jak už to u podobně vybavených zařízení bývá. Vypíchneme alespoň automatické přepínání všech funkcí v sekvenci, hodiny, stav rychlosti (pod nebo nad průměrem), dva nastavitelné průměry kol a podsvícení displeje. Ostatní funkce, jako např. rychlost, průměrná a maximální rychlost, jsou samozřejmostí.

Vzhledem k „obalení“ přístroje měkkým silikonem se nemusíte obávat, že když ho upustíte, půjde pokaždé do věčných lovišť. Pokud se neudeří o displej. **Výrobce také udává jeho 100% vodovzdornost.** To jsme ale nezkoušeli, neboť kdyby tomu tak nebylo, bylo by nám ho dost líto, i když jeho vzhled doslova láká k tomu vzít si ho do vany místo kačenky. Ale není potřeba výrobci nevěřit.

Výrobek to je skutečně neobvyklý. Cena je vyšší, stojí kolem 2000 Kč, ale za neobvyklost, kvalitu a design se obvykle platí. Nás computer nadchnul. Pracoval (a stále pracuje) několik měsíců bezchybně. Jen jsme se o něj trochu báli, neboť jestli je snadná a rychlá montáž, pak ještě snadnější je pro nenechavé ruce ho z kola sundat a utíkat s ním do polí. Ale v dnešní době si někde člověk pomalu musí hlídat i hodinky na ruce. Takže žádné drama. Běžná ostražitost musí být vždy a všude.

Je ještě potřeba dodat, že přístroj lze ze silikonového pouzdra snadno „vyloupnout“ a otočit ho v něm o devadesát stupňů. To pro ty, kteří si ho chtějí uchytit třeba na představec.

Knog nabízí ještě jednu, devítifunkční verzi, za 1800 Kč.

Celkový dojem: palec nahoru **(kany)**

+ design, neobvyklá práce displeje, nárazuvzdornost, blesková montáž, velká vzdálenost vysílače od computeru pro jeho práci
− cena, snadná demontáž v případě krádeže

POLSKÁ KREV 2

Jezdci bez duše

V prvním dílu praktických zkušeností z polského etapového závodu MTB Challenge jsme se věnovali výměnným patkám. Hned na druhém místě byly asi největším problémem defekty, a to jak u klasiky, tak hlavně u bezdušových plášťů.

Protože se jelo v hodně náročném terénu, kde ostré kameny nebo – díky náklonnosti polského národa k pivnímu moku, střepy uprostřed lesních cest byly na denním pořádku, snad každého potkal defekt. Kdo vyznával klasiku, vezl si s sebou duši nebo raději dvě a na občerstvovačce už chtěl většinou podat náhradní. Efektivní, funkční a jednoduché, na rozdíl od vyznavačů bezdušového provedení.

Tubeless pláště sice nabízejí vyšší komfort tlumení, nižší hmotnost a díky roztoku uvnitř také prevenci proti drobným defektům, ovšem zde se ukázalo, že všechno má svá pro i proti. V první řadě došlo k mnoha průřezům plášťů, kdy klasika ještě držela i s lehce obnaženou duší tlak, ale bezdušáky už byly po smrti. Výjimkou nebyl jezdec, který prořízl jeden den schwalbe, utratil čtyřicet eur za michelin, který prořízl v následující etapě, aby nakonec koupil bezdušové provedení pláště Rubena, které mu díky své výrazné hmotnosti a odolnosti posloužily další čtyři etapy. Takže kvalitní tlumení ještě nemusí znamenat výdrž.

Používaný tmel měl v drtivé většině bílou barvu, takže se pro něj vžil název mlíčko. Mít kotoučovky, ráfek nebo i celou zástěru od mlíčka nebylo nic příjemného. Zkuste si s tímhle manipulovat roztřesený a udýchaný uprostřed lesa, aniž byste si zaneřádil kotouče.

Takřka typický obrázek – příliš velký defekt, na jehož zacelení už tmel uvnitř pláště nestačil.

Co se týče drobných defektů, tam je přínos tmelu v plášti bez diskuse, ovšem tmel musí být zrovna v místě, kde vznikl průpich. Když zrovna nebyl, stalo se, že jezdec zoufale několik minut otáčel kolem a snažil se dostat tmel na požadované místo. Jestliže bylo na boku, byl někdy skoro bez šance. Časové ztráty v těchto případech byly značné, ačkoli kdyby někdo píchl duši a neměl náhradní, dopadl by mnohem hůř. Až potud tedy bezdušové provedení a klasika soupeřily celkem vyrovnaně, díky šanci na dojetí, lepšímu tlumení a ochraně proti malým průpichům na tom byly trochu lépe bezdušáky.

Všechno od tmelu

Ovšem kde nastal zásadní rozdíl, to byly náročnosti opravy defektů. Jestliže došlo k průpichu, který nebyl tmel schopen zacelit, došlo nakonec k instalaci klasické duše. Jezdci s bezdušáky plnými bílého „mlíčka“ nejprve zkoušeli natlačit do pláště další tmel skrz ventilek. To někdy vedlo ke komickým situacím, protože ventilek už byl zalepený, takže tmel ve spreji pouze zastříkal ráfek, nedej bože pokud byl na véčka, a taky jezdce. Další možnost byla sundat kolo, stáhnout na jedné straně plášť a doplnit tmel, nebo dané místo zalepit zevnitř. To znamenalo jediné, ruce kompletně upatlané od tmelu, ten často rozlitý na ráfek, případně kotouč brzdy a další problémy. Zadařilo-li se vše nasadit zpět, bylo třeba nafouknout plášť rychle na vysoký tlak, aby si sedl k ráfku, a vzduch tak nepodcházel. Kdo neměl bombičku, byl skoro bez šance, navíc leckdy měla i dílenská pumpa na servisní stanici co dělat s potřebným vzduchovým impulsem. Občas se také stalo, že netěsnil ventilek, takže bylo třeba jej vyměnit. Na to ale byli jezdci většinou připraveni, takže měli v kapse náhradní. Tohle rozhodně doporučujeme, v dané chvíli to bylo často alfou a omegou pokračování v závodu. Komu se nepodařilo nakonec vůbec defekt opravit, smířil se s nabízenou duší, implantoval ji do tubeless pláště a pokračoval dál. To, že výměna ventilku byla díky rozčílení, spoustě tmelu v plášti a třesoucím se rukám závodníka takřka nadlidským úkolem, není třeba zdůrazňovat. Oprava bezdušáku v terénu tedy rozhodně není nic příjemného. Pokud vše fungovalo tak, jak to tvůrci mysleli, a tmel stihal lepit průpichy, bylo to v pořádku. Jakmile je ale třeba vlézt do pláště, už to znamená problémy. Kdo tohle nikdy nezkoušel narychlo v terénu, měl by si to určitě nacvičit doma. Nechceme tvrdit bezdušáky ano, nebo ne, vše má totiž v ideálních podmínkách svoje výhody, ale zanevřít na starou dobrou duši prostě úplně nelze.

(už)

Spreje se směsí vzduchu a tmelu pod sedlem sice vzbuzovaly profesionální úctu, ale až do té doby, kdy jen vyprskly něco kolem ucpaného ventilku a byly vlastně k ničemu. Na řadu pak přišla stará dobrá duše.

Citadel je vlastně ABUS

Jestliže německá značka ABUS patří k absolutní špičce v oblasti zabezpečení jízdních kol, podobně se musíme vyjádřit i o značce Citadel. Důvod je zcela jasný. Citadel také patří pod křídla ABUSu jako jeho levnější varianta, ovšem v neméně vysoké kvalitě. Proč tomu tak je, netřeba spekulovat. I jiné firmy nabízející nejrůznější výrobky postupují obdobně a nabízí dvě a více značek. Především z komerčních důvodů, které nám mohou být lhostejné. Nás zajímá především kvalita, funkčnost, servis a cena. A co patří pod ABUS, kvalitní určitě je.

Pokud zalistujeme v katalogu Citadel, nalezneme v něm širokou nabídku zámků na kolo. Od U-zámků, přes řetězové zámky až po tradiční lankové.

My jsme si tentokrát vybrali U-zámek Citadel CU 170.230. Je to výrobek, který si určitě nenamontujete na sportovní kolo, s nímž zdoláváte kopce nebo dlouhé roviny. Trochu by se vám totiž při vašem cestování přitížilo. Zámek není zrovna lehký. Ale je velmi bezpečný. Hodí se tedy například pro městská kola, která si zamknete před fabrikou nebo před úřadem. K uchycení na takové kolo se k zámku dodává držák na rám. Jeho další výborné použití by mohlo být na cestách k uzamčení vašeho drahého stroje ve společné kolárně penzionu. Také se o kolo nemusíte bát, pokud ho zamčené tímto kouskem postavíte před obchodem. Dá se totiž předpokládat, že lapkové, kteří kradou kola, s sebou rozbrus zpravidla netahají. Rozbrus je totiž asi jediná možnost, jak jej překonat. Zámek má i speciální uzamykací systém proti vyháčkování a planžetě. Dokonce je odolný proti odvrtání. Běžný recidivista, který v životě nepřekonal alespoň nějaký ten sejf, má asi smůlu. Měl by jít o dům dál. Vlastně o kolo dál.

Tělo podkovy je pogumováno, takže nehrozí odření rámu. Příjemné je, že pokud zámek převážíte v držáku na rámu, nehrozí zašpinění zámku bahnem nebo vstřikování vody při dešti, což může mít neblahé následky při pokusu zámek odemknout. Citadel má vychytávku v podobě zasouvacího víčka, které zámek překryje. V setu zámku dostanete dva klíče. Cena zámku se v maloobchodě pohybuje kolem 660 Kč.

(kany)

Jako pírko

Komponenty značky KCNC patří do oddělení bike tuning. U většiny z nich hraje vedle funkce prim také váha a vzhled. Jedním z úplně klasických produktů KCNC jsou bikové rohy, jejichž hmotnost je pouhých 46 gramů. A jedná se o hmotnost nikoli jednoho rohu, ale páru!

Slitina skandia společně s maximálně odlehčeným tělem a velice jednoduchou objímkou dělají z těchto rohů údajně ty nejlehčí na trhu. Přitom pevnost konstrukce je zcela dostatečná, a to i přes použití duralového stahovacího šroubku s utahovacím momentem 6 Nm. Profilovaný tvar rohů je tak akorát „do ruky“, menší šířka těla zde rozhodně není na obtíž. Tedy za předpokladu, že nemáte medvědí tlapy. Délka je dostatečná a řadí se vedle kratších modelů Ritchey WCS a podobných.

Cena rohů je celkem příznivých 1100 korun. Teď si možná mnozí rvete vlasy, že jste si tyto rohy mohli přát k Vánocům. Vedle klasické černé anodizace je k mání také červená, zelená a zlatá. Barvy jsou sice krásné, ale z vlastní zkušenosti není podobná anodizace právě na rohy úplně ideální z hlediska barevné stálosti.

Přesně tyto rohy vozí na svém zlatém olympijském biku Orbea Julien Absalon, který s nimi již posbíral řadu cenných kovů. Takže upřímně, když jsou rohy KCNC dobré pro Juliena, mohly by být dostatečně dobré i pro vás...

(kad)

\+ hmotnost, design, zpracování

– předpokládaná nižší životnost anodizace

Co ČeMBA chystá na rok 2009?

Vyváženě rozložené úsilí mezi projekty, které myslí na větrem ošlehané borce i nejmenší bajkerské ratolesti, ukazuje, že kluci a holky z ČeMBy vědí, co dělají. Do druhého roku existence tak Česká mountainbiková asociace vstupuje s mnoha osvěžujícími novinkami.

Bikerský advokát

Strohá, avšak výstižná definice uvádí, že ČeMBA je členskou neziskovou organizací s celorepublikovou působností, která hájí zájmy českých terénních cyklistů. Záběr její činnosti však stále vytrvale roste. Organizace je odborným partnerem úřadů a politiků, podílí se na bajkerských projektech a akcích, spolupracuje s lesníky nebo ochranou přírody, pečuje o stezky nebo osvětou podporuje ohleduplnost k přírodě a jejím návštěvníkům. Hlavním cílem je zachování práva na jízdu po přírodních cestách a stezkách, vždyť v mnoha evropských zemích je pohyb bikerů v přírodě již často omezený. ČeMBA je tak u nás jediným „advokátem“, který systematicky pracuje na tom, aby toto zásadní právo zůstalo zachováno. ***„Jsem rád, že se někdo stará o můj oblíbený koníček,“*** stručně shrnuje Pavel Dědák ze Zlína, rok starý člen ČeMBY, který dávno propadl cyklistice ve všech jejích podobách.

Šlápněte na plyn

Na rok 2009 má ČeMBA připraven start řady zbrusu nových projektů, které se snaží plnit vizi organizace – vytvářet lepší podmínky pro terénní cyklistiku v Česku.

Projekt ***„Lesní stezky“,*** který si klade za cíl vyhledávat a obnovovat cenné historické lesní chodníky, dotahuje k realizaci pilotní akce – obnovu „tajemného“ chodníku v Rychlebských horách a „baronského“ chodníku v Hostýnských vrších. Zajímavostí je, že Rychlebský chodník nabídne plno exkluzivních technických lahůdek pro zkušené bikery.

Dále se bude rozšiřovat také projekt dobrovolnické údržby oblíbených lokálních stezek. Novým vylepšením je příprava ***centrální databáze*** zpřístupňující udržované stezky široké veřejnosti. V přípravě je také projekt prvních ***15 kilometrů singltreku*** v plánovaném areálu mezinárodního významu v Novém Městě pod Smrkem a nesmíme zapomenout ani na oblíbenou ***Bajkovou školku***, která dětem ukazuje, jak je zábavné bajkování a přitom je učí k ohleduplnosti k přírodě a jejím návštěvníkům.

Proč se přidat? Je to „naše“ bajkerská organizace!

V ČeMBě je již téměř tisíc bajkerů ze všech koutů republiky, nedivme se proto, že i ve svém okolí téměř jistě najdeme kamarády, kteří jsou již členbisty. Vstupem podpořili „svou“ organizaci, která hájí a podporuje jejich oblíbený koníček. Počty jsou jednoduché – více členů rovná se silnější hlas terénní cyklistiky. ČeMBA pak nabízí svým členům řadu výhod. Již proslulé jsou ČeMBA Víkendy, které kombinují nejlepší ježdění v atraktivních lokalitách Česka se zábavou a bohatým programem. Na začátku roku 2009 pak startuje rozsáhlý systém členských výhod, které jinde zaručeně nedostanete. Členství od vás přitom kromě zaplacení ročního poplatku nevyžaduje žádné závazky – je zcela na vás, zda chcete být jen pasivní člen podporující MTB v Česku, chcete se účastnit společných akcí, anebo se chcete podílet na zlepšování podmínek ve svém regionu.

Petr Slavík, Čemba

Kolo jako terapie

Sport, ať už kolo či jakákoli jiná, fyzicky náročná aktivita, se může stát pro jejího provozovatele drogou. Tedy čímsi, na čem je organismus, a především pak psychika jedince, zcela závislá. Možná to sami znáte z vlastní zkušenosti. Věty typu: „Vyraž se projet, už to s tebou není k vydržení!“ nejsou v cyklistikou zasažených rodinách či partnerských vztazích ničím neobvyklým. Fyzická únava spojená třeba s projetím se pěknou krajinou či zdoláním obtížného sjezdu se může stát doslova balzámem na duši. A zatímco člověk na kolo nejednou vyráží s pocity, že má všeho nějak moc, že nic nestíhá a že se na něj v práci vše hroutí, z projížďky, případně z tréninku, se většinou vrací s čistou hlavou, tedy se srovnanými problémy a s přesně naplánovanou prioritou jejich řešení. Kolo se pro cyklistu stává takovým „všelékem“, tedy prostředkem k zahojení ran způsobených životem. Mnozí se pak ke kolu upínají ještě více po rozchodech či při partnerských problémech, jiní se k tomuto sportu dostanou třeba v rámci rehabilitace například po úrazu. Ať už tak či onak, jízda na kole je skutečně lékem. Tedy vynecháme-li provozování cyklistiky ve velkoměstském provozu či ve vrcholové podobě, tam už je její přínos coby relaxace dost diskutabilní. Zatímco vám ortoped naordinuje volnou jízdu na kole po rovině, při čemž je pohyb jen mírně zatíženého kloubu vyloženě přínosný, drsná terénní jízda či silové nástupy ze sedla se asi do kategorie pozvolná rekonvalescence zařadit nedají.

Ale co když...

Co ale v případě, že máte problémy, ať už pracovní, partnerské či rodinné a na kolo se z jakéhokoli důvodu nedostanete? Tedy vámi vyzkoušený způsob relaxace a „vypnutí mozku“ prostě nemůžete použít? Představte si situaci, kdy ulehnete do nemocnice s infekční nemocí a těsně před tím ještě projdete bolestným rozchodem s přítelkyní. Sklouznutí k depresím pak není nic až tak složitého. Doktoři vám totiž třeba naordinují kromě drsné tříměsíční diety také minimálně stejně dlouhý zákaz sportovních aktivit. No paráda.

Nejhorší je začátek, kdy musíte ležet, člověku je mizerně a hlavou se mu honí tisíce myšlenek. Takhle pořádně zabrat do pedálů a „vygumovat“ si mozek v prvním pořádném kopci, to by zafungovalo stoprocentně. Stejný účinek by měla i hodina svižného plavání. Někomu by třeba pomohlo vzít do ruky krumpáč a vymlátit ze sebe přebytečnou energii při zahradních pracech, jiný by se vybil (nebo vypil) třeba v hospodě. Na to všechno se ale musí zapomenout a místo gumování hlavy letí mozkovými závity tisíce a tisíce myšlenek.

Jak si tedy poradit v situaci, kdy nelze použít po léta osvědčenou metodu spojenou s jízdou na kole či s jinou sportovní či fyzickou aktivitou? Rozhodně nejsme těmi pravými k podávání návodů, jak se s tím poprat.

Toto téma je zajímavé spíš z pohledu – co všechno se může stát, když vám doktor sebere vaši „oblíbenou hračku“, máme na mysli kolo. Zásadní je se k něčemu upnout a tomu věřit, ať už to bude plánování následující sezony, vymýšlení nového materiálu či cokoli podobného. Stanovení nějakého cíle je zde alfou a omegou, i když právě tohle může být v depresích docela problematické. Někomu pomůžou kamarádi, je však na každém, jakou formu terapie zvolí.

Sport je rozhodně po léta osvědčenou metodou na řešení problémů. Pokud ale nemůže být použit jako medikament, záleží především na vůli každého jedince. Na druhou stranu sport, potažmo závody, jsou přeci také o vůli... Pokud tedy člověk dokáže využít vůli v případě sportu, měl by ji zvládnout zužitkovat i mimo něj. I tady ale můžou vzniknout dost paradoxní situace, zvlášť když závodník, který má za normálních okolností vůle na rozdávání, bude místo efektivního postavení se problému pochybovat naprosto o všem, včetně sebe. A jeho vůle jako by zmizela neznámo kam. Kolo se sice nepodává nitrožilně, ale stejně jako řada jiných sportů je doslova návykovou látkou. Léčit se z této závislosti by byla určitě škoda, problém v období abstinence však rozhodně může nastat. Ruku na srdce. Je mezi námi někdo, kdo po delší cyklistické pauze nemá vyloženou potřebu sednout na kolo a pořádně se projet? Je to něco podobného, jako když v noci po dlouhém cyklomaratonu ze spaní podvědomě mačkáte brzdové páčky a řadíte. To už je ale druhá stránka mince, která se nazývá předávkování. Oba příklady však jasně dokládají, že kolo je pro mnohé z nás droga. Naštěstí nepatří do seznamu zakázaných látek, ačkoli je potřeba se s ní naučit pracovat. Takzvaný „absťák“ totiž nemusí být nepříjemný jen pro nás samotné, ale především pro naše okolí.

(kad)

Nové u KTM a jen 8.300 gramů.
MYROON.

KTM BIKE INDUSTRIES

www.ktm-bikes.cz

Silnička do hor!

KTM Myroon je lehčí než většina silničních kol. Nově definovaná technologie od KTM, carbon-monocogue umožňuje KTM-hardtail s tím nejlepším poměrem tuhost/váha (STW). Ten rozdíl dělá nový nákladný a promyšlený KTM HE-FC-M-R-rám, ca. 1000 gramů (při velikosti rámu 48). Revoluční: žhavě nové, postmount – uchycení brzdového třmenu na zadní stavbě.
Stejná Race-geometrie jako u modelu Score (uhel posedu 73°/uhel řízení 71°) se postará o dokonalý přenos síly a pocit s jízdy.

(při velikosti rámu 48, bez pedálu)

Prodejci ČR & SK : Info / tel. + 420 731 487 943 / e-mail: t.krc@ktm-bikes.cz

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

Dámské okénko

Je tu další díl dámského okénka. Tentokrát se budeme zabývat jednou z nejdůležitějších součástí kola, na které z velké části závisí jízdní komfort, a sice sedlem.

Aby sedlo sedince sedlo

V dnešní době trh nabízí nepřeberné množství sedel nejrůznějších tvarů a tvrdostí v rozdílných cenových relacích, a tak není problém najít si to své, které bude nejvíce kompatibilní s naším pozadím. Zvláštní kapitolou jsou sedla určená pro dámy.

Holky to chtěj taky

Ženské tělo je od přírody uzpůsobené k rození dětí, což se projevuje širší pánví a tedy větší roztečí sedacích kostí, neboť v této části je umístěna ona pověstná brána plození a zrození. Tento fakt mnoha cyklistkám způsobuje nepříjemné obtíže, pokud sedlají užší model určený primárně pro muže. V tom případě vrcholům sedacích kostí chybí potřebná opora a váha těla spočívá převážně na centrální části ženského pozadí, tedy na místech obzvláště citlivých.

Určitý tlak na choulostivé partie způsobuje za zcela jiných okolností libé pocity, na tom se jistě shodneme, že, dámy... Ovšem při cross country závodě máme spíše plno práce s výběrem ideální stopy, sledováním soupeřek, případně s přemítáním, zda nasadit k trháku již v tomto okruhu, nebo až v tom dalším... Naopak, tento tlak může být velmi nepříjemný a dokonce může způsobit otlaky a odřeniny, se kterými má spousta bikerek a následně i jejich partnerů problémy. Také pro silniční cyklistiku je výběr sedla zásadní, neboť tréninky na silnici bývají delší a je tedy třeba zajistit maximální možné pohodlí. Modely určené pro ženy jsou kratší a mají širší zadní část, a tak poskytují lepší oporu pro sedací kosti. Navíc spousta sedel má ve středu vykrojený žlábek, takže naše nejchoulostivější partie se sedlem skoro nepřijdou do kontaktu. Důležité je též větší vykrojení bočnic, jež bere v úvahu plnější tvar vnitřní části dámských stehen.

Žiletka nebo kanape?

Ani v případě, že bereme v úvahu anatomické odlišnosti dámského pozadí, nemáme vyhráno. Když nám kamarádka svoje nové sedlo vychválí do nebes, neznamená to, že tento model bude ideální i pro nás. Tak jako neexistují dva lidé se stejnými otisky prstů, nenajdeme dva naprosto totožné zadečky. Takže nemusíme spěchat do obchodu s cyklistickými potřebami a shánět „to skvělé sedlo, co si u vás minulý týden koupila Míša“. Je třeba najít si to, co nám vyhovuje a s čím bude naše pozadí spokojené, a to se týká nejen tvaru, ale i tvrdosti a povrchového materiálu sedla. Měkké „křeslo“ je sice v prvních chvílích pocitově příjemnější, ale při delších jízdách nám kýžené pohodlí rozhodně neposkytne. Na druhou stranu u sedla s tvrdším povrchem je potřeba nějaký čas, aby se s ním naše sedínka sžila, většinou prvních pár set kilometrů je kritických. Odměnou by nám však měl být jízdní komfort, který se vyznačuje především tím, že o sedle prakticky ani nevíme.

Každopádně by vždy mělo platit, že sedlo je potřeba kupovat nové. Odstrašujícím příkladem bývá přenechání „vysloužilého“ sedla partnerce od milosrdného partnera. Nejenže pánské sedlo je pro dámu nevhodné, ale navíc i vysezení sedla se vždy týká konkrétního jedince. Takže si vždy vyseďte své nové sedlo. Model vysezený již někým jiným je z hlediska komfortu a správného rozložení tlaku zcela nevhodným řešením.

Do dámského sedla není potřeba investovat horentní sumy, často již za cenu kolem pětistovky či lehce nad ni lze získat slušný sportovní model. Každopádně u sedla by mělo platit více než kde jinde, že nemá cenu šetřit jak finance, tak hmotnost.

Petra Tlamková

Takové malé zrcátko

„Zrcadlo, zrcadlo, kdo je ze všech nejkrásnější?“ „No, ty to nejsi, ty umoundnej cyklisto. Ty jsi jen o něco méně ošklivý, než ten zoufalec, který tě chce autem zezadu sejmout. Ten je opravdu ošklivej!“

Možná se vám přihodilo něco podobného jako mně. V loňském létě nasedám na své silniční kolo a mířím vesnicemi na okraji Prahy do příjemně se kroutících serpentin v lesích. Pohodová jízda s vidinou pivka doma po vyjížďce. Za prudkou zatáčkou mě náhle předjíždí auto, a to více než nepříjemně blízko mého odresovaného těla. Najednou štiplavá rána do ramene a ze vzdalujícího se auta, v němž jede skupinka výrostků, kteří si ho asi tajně půjčili od tatínka v garáži, se ozývá smích. Řvou smíchy jako pomatení, mávají mi čepicí a další zabodává do vzduchu své prsty italským gestem. Řvou hlášky, které je asi nenaučili rodiče. Při mijení mě jeden z nich plácl dost silně dlaní do ramene. Naštěstí, vycvičen kdysi i nějakou tou strkačkou se soupeřem na velodromu, mě podobný atak až tak nerozhodí, takže si myslím o blbečcích své. Možná, kdyby na mém místě jel někdo méně zkušený, už se válí v prachu a bradou ryje o asfalt. Díky za ta léta v sedle kola. Poklidně si pokračuju po asfaltu a přemýšlím o tom, kde začíná člověk-řidič být idiotem. A ejhle, o pár kilometrů dál auto výrostků sedí dost nepřirozeně ve škarpě. Tráva rozrytá koly auta a světlomet nezvykle omotán kolem sloupku. Chlapci se svěšenými hlavami posedávají na srázu, jeden z nich telefonuje. V některých chvílích jsem dost škodolibý. Okamžitě mi onen pohled zvedl náladu, vycenil jsem zuby smíchem a při projíždění kolem jsem jim slavnostně kynul paží. Oni se evidentně nesmáli a už neukazovali gesta. A potom že boží mlýny melou pomalu. Někdy melou dost rychle, byť nepřiměřeně. Kdyby mě sundali, tak mají asi větší problémy. Takto to odnesl jen světlomet a doma možná otisk otcovy ruky na tváři a ztráta kapesného.

Jízda po našich silnicích nebývá někdy příjemná. Možná jste podobnou historku zažili i vy. Nemusí to být zrovna plácnutí do ramene cyklisty, což je dost neobvyklé, ale hrozící střetnutí s předjíždějícím autem okusil asi každý. O tom, jací jsou někteří řidiči vůči cyklistům, se asi nemá cenu rozepisovat. Někteří nás ohrožují schválně, aniž by si v tom okamžiku uvědomili, co mohou způsobit, jak je cyklista na silnici oproti autu křehký. A další to prostě neumí a někdy je až s podivem, že exot, který neodhadne vzdálenost, vůbec udělal řidičák. Naše silnice jsou zkrátka nebezpečné. Životu nebezpečné!

Vyvarovat se nebezpečným situacím asi nelze. Ale jde je zmírnit. Vyjížděl tehdy, když je minimální provoz. Já třeba preferuji sobotu nebo neděli kolem oběda. Ve všední den, pokud mám čas, to také není špatné. Řidiči nákladáků zrovna sedí na svíčkové, kterou zapíjí nealkoholickým pivem (doufejme, že nealkoholickým). Pak si dají cigárko, lógr a jedou si do garáží odpíchnout konec šichty. A taťka, který má v garáži zánovní embéčko, zrovna odpočívá na kanapi a diskutuje s mamkou o přesolené polévce s lahváčem položeným na tílku. Tehdy je na silnicích relativní klid a méně nebezpečí.

Další možností, a to doslova nutnou, je předvídat. Jezdit u kraje a poslouchat, jestli mě náhodou něco nebude míjet. Ale takový auťák uslyšíte mnohdy až vedle sebe. Někdy jsou ta nová auta zatraceně tichá. Ale dám vám tip, že auto zaregistrujete už z dálky. Tím je malé zrcátko na jízdní kolo. Přiznám se, že něco podobného bych si ještě nedávno na své drahé kolečko nedal ani náhodou, a tak chápu některé z vás, kteří si prstem klepete na čelo. Ale svou takřka vtipnou historku s nabouranými teenagery jsem vyprávěl v jednom cyklistickém obchodě. „Dej si na kolo zrcátko, jako má Sochař. A není sám“(-Sochař je přezdívka jednoho z cyklistů v mém okolí). „Zbláznil ses? Zrcátko na kolo?“ odpovídám. Ale už leží přede mnou na pultě. Nestojí moc, a tak ho beru. Vzpomněl jsem si, jak jsem jednou v Prášilech na Šumavě viděl v hospodě skupinku postarších Němců. Všichni před hospodou silničky minimálně typu karbonového pinarella, a světe div se, všichni na řídítkách zrcátka. Tehdy jsem se z toho málem pozvracel. Tak degradovat drahý stroj. Ještě jim chybí namontovaný stojánek a dynamo. Vedle toho samý DuraAce a Record. A ejhle, já si domů vezu podobné zrcátko. No to se tedy vedle mého recordu bude také vyjímat. To si přece na kolo nemůžu dát. A dal. Nejdříve samozřejmě šup se zrcátkem na řídítka. Tam to je nejpřirozenější. Jezdím kolem baráku a zjišťuji, že v malém zrcátku není vidět nic. Konce řídítek se i při rovné jízdě lehce pohybují a zrcátko tak nekldně monitoruje průběžně celý horizont za mnou. Když se k tomu přičte ještě fakt, že nelze čekat stejnou kvalitu odrazu jako v autě, zjišťuji, že co je za mnou, nemám moc šancí spatřit. Možná, kdyby bylo větší, tak ano. Ale nejsem náklaďák. A ještě mě štve fakt, že mi hyzdí kolo. A že je doslova odporně připevněno navrch mé drahé omotávky také nemohu přehlédnout. Kam tedy s ním? Do odpadkového koše mě okamžitě napadá. Tam mu bude dobře. Přišel jsem už o víc než o dvě stovky. Takže žádná tragédie. Ale jak si tak sedím v předsíni na kole a zhnuseně se dívám na svůj nesmyslný nákup, mám nápad. Na rám s ním. Do míst, kde kdysi bývaly řadicí páčky. Okamžitě tam zrcátko přesouvám a jedu na ulici. A ejhle, ono to celkem funguje. Zrcátko se kouká klidně mezi mýma nohama dozadu a odráží mi situaci za mnou nahoru, do očí. Je snadné ho kloubem nastavit do optimální polohy, kterou není ani třeba měnit, pokud z pohodlného posedu s rukama nahoře zalehnu a chytím se dole (což se takřka nestává). Oči jsou v obou případech ve stejné přímce se zrcátkem. Už se nenatáčí spolu s řídítky a klidně se kouká dozadu v ose rámu kola. Kolo jím ani není tak zohyzděné, jako když je na řídítcích. Poprvé ho zkouším na vyjížďce a skutečně mám určitý přehled o tom, co se za mnou děje. Jistě, nevidím zřetelně, protože je malé a není skleněné. Je to pouze vyleštěný plech. Ale vzhledem k tomu, že je povinností každého řidiče mít rozsvícená světla, už z dálky vidím, že se blíží světla, za kterými se skrývá kus plechu. Pokud se tedy do zrcátka občas mrknu, což jsem se časem naučil. A když vidím světla auta, jsem ostražitější a klidím se pořádně na okraj silnice.

Je ale samozřejmé, že taková „blbost“, jako je cyklistické zpětné zrcátko vás neochrání před případným průšvihem. Ale možná budete klidnější. Stejně jako já. A také možná těch třicet centimetrů, o které předem uhnete více na okraj silnice, protože uvidíte, že se něco blíží, vás ochrání od obvazů. Kdo ví. Za své zrcátko se už nestydím. A jestli si takové zrcátko pořídíte, vítejte v klubu. Ale především, dívejte se hlavně dopředu. Podobný hňup, bez respektu k cyklistovi, jaký vás může ohrožovat zezadu, pojede třeba proti vám.

(kany)

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

Dlouhánova poradna

Jak na pláště a bezdušáky

Dlouhán jakožto reprezentační mechanik stavěl, seřizoval a opravoval kola celé řadě našich významných závodníků, takže za svou kariéru nasbíral cenné zkušenosti, s nimiž se podělí na stránkách Cykloservisu.

V druhé části jeho poradny se zaměříme na problematiku plášťů a duší. Podíváme se na historický vývoj plášťů pro horská kola, dozvíme se, jaké systémy dnes používají ti nejlepší, a v závěru zjistíme, jak si vytvořit bezdušový plášť typu No Tubes z běžného pláště.

Jendo, za těch patnáct let, co jsi pracoval jako reprezentační mechanik, ti prošly rukama spousty plášťů. Jak se za tu dobu, co vnímáš horskou cyklistiku, vyvíjely vzorky, rozměry a huštění plášťů?

První dobrý plášť, se kterým jsem přišel do styku, byl někdy v roce 1991 Tioga Farmer John. Jeho šípový vzorek připomínal pneumatiky traktoru, to tehdy frčelo. Pak přišla doba, kdy se na přední kolo začaly vyrábět speciální vzorky určené pouze na předek. Typickým představitelem byly Panaracer Smoke a Dart, které se těšily velké oblibě. Kdo měl stejný vzorek na obou kolech a ne speciální přední a zadní gumu, byl out. Pak se jako velký hit objevily pláště Tioga Psycho, které vozil John Tomac a vyhrával na nich i sjezdy. To taky musel každý mít.

V roce 1996 přišel Michelin se svým zeleným modelem Sprint s minimálním vzorkem a nastala doba slicková. I když průkopníkem hladkých gum byl spíš Corratec s modelem Diamant Slick. Všichni tehdy běžně jezdili hladké vzorky i na blátě, důležitá byla myšlenka, že vám to pojede rychleji. Vzpomínám si, jak na těchto pláštích Martin Kaňkovský vyhrál český pohár na Zadově, a to přitom ráno ležel na trati sníh!!!

V té době se také začal výrazně oddělovat sjezd od XC, což vyžadovalo i speciální vybavení, včetně plášťů. Skončila doba, kdy Johnu Tomacovi stačily Tioga Psycho na sjezd i cross country. Také tratě XC byly jiné než dnes a tak vývoj plášťů a jejich směsí urazil dlouhou cestu.

Dnes je na výběr nepřeberné množství modelů, značek i různých tvrdostí plášťů, a navíc si lze vybrat mezi dušovým, bezdušovým a galuskovým provedením. Co se v závodním XC používá nejvíc?

V top závodním XC jsou teď asi nejpopulárnější galusky. Když se na nich zjevili před několika lety Švýcaři, mnozí jen nevěřícně kroutili hlavou, dnes má aspoň deset lidí z první dvacítky na světovém poháru právě galusky. Sice je zatím vyrábí jen tři firmy na světě (Dugast, naše Tufo a nyní Geax), ale popularitu mají stále větší. Díky tomu, že je galuska vlastně "roura" nalepená na ráfku, má výrazně lepší tlumící vlastnosti. Vzhledem k použití karbonových ráfků může být set kol s galuskami i lehčí, než s normálním pláštěm. Ti, co galusky třeba kvůli sponzorským smlouvám nevozí, pak hojně využívají systém No Tubes, kde se podle použitého pláště také dá výrazně ušetřit váha. Například Sabine Spitz na No Tubes vyhrála olympiádu. Její výplety na nábojích Tune, zapletených dráty Sapim CX Ray do ráfků ZTR Race, jsou s plášti Schwalbe Rocket Ron vůbec jedny z nejlehčích na světě. Ostatní, co nechtějí riskovat zbytečný defekt kvůli ušetření váhy, pak vozí bezdušovky. Pláště s duší jsem na světovém poháru už dlouho neviděl.

Ventilky bezdušových plášťů mají vyvýšené pryžové těsnění, aby se bočnice pláště co nejvíc přiblížily k ráfku

Bočnice tak při nafouknutí lépe dolehnou a utěsní spoj s ráfkem

Dobře, ale na světáku mají jezdci své mechaniky, kteří se o kola postarají. Co by si však měl vybrat amatérský cyklista, který je v lese daleko od domova odkázán jen sám na sebe?

To je hodně individuální. Každý jezdec kolo používá jinak, každý je jinak těžký, jezdí jiným stylem, atd... Nejjednodušší z hlediska servisu je stále rozhodně plášť s duší. Při defektu se vše snadno a rychle opraví. Kdo má radši pohodlí a je manuálně zručnější, ten ať si pořídí bezdušovky. Ty už vyžadují speciální ráfek a většinou i nějaký tmel do pláště jako prevenci proti propíchnutí. V případě výměny defektu jste pak nuceni vyšroubovat ventilek z ráfku, ušpinit se o zbytky lepícího tmelu a nasadit zase duši.

Pro gramaře je správnou volbou No Tubes nebo jemu podobné systémy, tedy dušový plášť bez duše s použitím speciálního těsnicího tmelu. Dá se aplikovat na všechny typy ráfků, i když je trochu náročnější na instalaci. A jezdci, kteří to myslí se závoděním opravdu vážně, nebo chtějí mít na kole něco exkluzivního, ať si pořídí galusky. Proti nim hovoří jen malý výběr plášťů a vyšší pořizovací cena, která je způsobena nutností použíti atypických, většinou karbonových ráfků. Ovšem přední výrobci ráfků, jako Ambrosio, už nabízejí i hliníkové verze, které budou výrazně levnější. Pevně věřím, že za pár let budou běžnou součástí ve světě horských kol. Myslím si, že je to stejné, jako když ještě před několika lety mnozí tvrdili, že se neuchytí kotoučové brzdy, a že jsou zbytečné.

Mluvil jsi o bezdušových systémech typu No Tubes, je to náročné si v domácích podmínkách udělat z běžných plášťů bezdušáky?

Vůbec ne. Každý výrobce (No Tubes, No Flats, DT-Swiss a další) má na internetu i v návodu přesný popis. Na youtube jsou k vidění i pěkná videa s návodem jak na to. Pokud si chce člověk nasadit na standardní ráfek svůj dušový plášť bez duše, potřebuje k tomu akorát speciální vložku do ráfku s ventilkem a těsnicí tmel. Ten bych doporučil používat vždy originální od výrobce daného systému. Tmely do bezdušových plášťů se od No Tubes výrazně liší. Na No Tubes se používá tmel řidší, aby utěsnil plášť proti úniku vzduchu. Pneumatika pro duši není z výroby připravená na funkci bez duše, na rozdíl od bezdušových plášťů UST (Universal Standard for Tubeless), které mají v sobě napečenou butylovou vložku a jsou schopné udržet vzduch i bez tmelu.

Lidé se také často perou s nafouknutím pláště po nazutí, kdy se jim plášť nechce chytit. Většinou je to způsobeno tím, že není plášť dobře usazený z obou stran kolem ventilku, často zůstane patka viset právě na něm a vzduch okolo utíká.

Pro různé podmínky se pláště hustí různě. Je možné všeobecně určit, jaký tlak je pro XC ideální? Jak hustíš pláště našim závodníkům XC?

Huštění pláště je velmi individuální záležitost, každý si musí svůj ideální tlak najít a vyzkoušet, co mu nejvíc sedí. Všeobecně ale platí, že pláště s duší se foukají víc, aby se necvakly o ráfek, bezdušové systémy je možné nechat měkčí. Tlak vzduchu záleží hlavně na váze člověka a na okolních podmínkách. Do měkkého povrchu budeme foukat méně, na suchý a tvrdý povrch trochu víc.

Když jsme ještě závodili na duších, vozili jsme většinou tlak okolo 3 barů, naproti tomu Tereza Huříková v loňské sezóně nejvíce používala u bezdušové verze tlak okolo 1,6 baru vepředu a 1,8 vzadu. Je to opravdu hodně individuální. Všeobecně dělají cyklisté největší chybu, že zbytečně pláště přefukují. Ztrácí se pak jejich vlastnosti, plášť odskakuje, rychleji se sjíždí, může se poškodit jeho kord, nebo patka, dokonce hrozí i prasknutí ráfku, což je u verze na V-brzdy při větším opotřebení ráfku poměrně běžný jev. Nejednou jsem se u amatérských závodníků setkal s tlakem přes šest atmosfér v horském plášti jenom proto, že si mysleli, že je to zrychlí. Rozhodně bych nepřekračoval maximální doporučené tlaky, které jsou na každém plášti uvedeny.

Dá se nějak zběžně poradit, jak nejlépe předejít defektu?

Když má defekt přijít, tak přijde, tomu se nevyhne nikdo. Ale dá se mu předcházet právě nějakým vhodným tmelem. Těch jsou dnes na trhu stovky.

Jeden z průkopníků byl už v devadesátých letech například Slime. Měl a má dodnes příšernou zelenou barvu, ale funguje. Prodávají se i duše naplněné už od výrobce.

Některé firmy vyrábí i kevlarové vložky, které se vkládají mezi plášť a duši. Ty jsme používali také už v devadesátých letech. Navíc je v současné době v nabídce i hodně plášťů s protiprůrazovou vložkou přímo v kordu pláště nebo i na bocích. Každý si vybere podle chuti a svých možností.

Na opravu defektu v terénu, nebo při závodech se také dobře hodí latexové spreje, které v sobě mají dost vzduchu, aby plášť i nafoukly.

Vzpomněl by sis na nějaký kuriózní defekt, se kterým ses setkal?

Ani nevím, jestli byl nějaký kuriózní. Vzpomínám si, když jeden závodník přijel do cíle s klackem zapíchnutým mezi pláštěm a ráfkem u bezdušáku, aniž by mu utekl vzduch. To byla spíš náhoda. Pak si taky vzpomínám, když Michal Maroši prorazil o kámen na MS v Sierra Nevadě zadní kolo takovou silou, že tím udělal díru i skrz ráfek. Taky jsem už párkrát vytaboval hřebíky, aniž by utekl vzduch, ale to je celkem běžné.

Originální systém NoTubes má ventilek integrován přímo do pryžové těsnící vložky, která se natahuje na první plastovou vrstvu

Pro přestavbu kol na systém NoTubes je třeba vnitřní těsnicí vložka se speciálním ventilkem a tmel, jenž utěsní poréznější strukturu běžného dušového pláště

Tolik Dlouhán o plášťích, v příštím čísle se budeme věnovat údržbě a ladění řazení, bowdenů, přehazovaček a přesmykačů.

(mig)

K VÍŤAZSTVU SÚ POTREBNÉ ČÍSLA

A K-FORCE LIGHT ICH MÁ!
2 roky na profesionálnej cyklistickej scéne.
2 Pro-Tour tímy používajúce ho v roku 2008.
6 významných víťazstiev: Paris-Roubaix, Milan-SanRemo, Tour of Switzerland, Tyrrhenian-Adriatico, Tour of Germany a Eneco Tour.
2007 víťazný tím Pro-Tour.
Tisíce spokojných zákazníkov po celom svete.

MegaExo Ceramic BB

Dostupné aj ako BB30

DEMA Senica, a.s.
Dlhá 248, 905 01 Senica, SR, tel.: +421 34 6945 111, sport@dema.sk

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

K-FORCE LIGHT V ROKU 2009 POUŽÍVAJÚ:
ag2r PRÉVOYANCE ENDEKA inelli Team Barloworld

FSA FULL SPEED AHEAD
F.S.A. rides with Škoda www.skoda-auto.it

WWW.FULLSPEEDAHEAD.COM
powered by AMD

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

Girvinova vidlice VECTOR

Objevil Girvin budoucnost odpružení, nebo jen další pokus?

Ještě nedávno bylo rozdělení příznivců biků jasné a jednoduché. Odpružení vs. neodpružení. Stejně jako si neodpružení potají odnášeli z obchodu odpruženou vidlici, začali odpružení rozeznávat klasický olej/vzduch od elastomerů. Zatímco v začátcích měly lehce navrch elastomery, výrobci olejem tlumených vidlic se nevzdali a strhli vedení na svou stranu. Populární Rock Shox nebo Marzocchi se začaly objevovat na většině biků. Nepočítali však s novou Manitou 3 a nevzdávajícím se pionýrem, inženýrem a designérem Bobem Girvinem.

Girvinova odpružená vidlice je v porovnání s ostatními daleko tvrdší při zatáčení, hlavně díky duralovým oversize nohám

Jestliže jedni tvrdí, že jediná možná cesta je olejem tlumená teleskopická vidlice, druzí říkají ne, elastomery jsou schopné absorbovat 90 % nerovností a navíc jsou jednodušší a levnější. Obě skupiny však zapomínají na jednu věc. Teleskopický design vidlice s dvěma nezávisle fungujícími nohami má stále své handicapy, které limitují jeho vlastnosti. Za prvé je vždy oproti klasické pevné vidlici daleko měkčí, za druhé, dvě nezávisle se pohybující nohy nefungují nikdy přesně stejně, což negativně ovlivňuje jak řízení, tak brzdění. V neposlední řadě je zde problém brejlí vidlice (část vidlice spojující obě nohy a krk), které jsou většinou vystavené daleko větší námaze, než jsou schopné vydržet. Dochází tak k pružení a kroucení i v brejlích samých.

Bob Girvin postavil odpruženou vidlici podle svého vlastní designu. Je to systém, který nemůže být napadnut z kopírování. Děsné, komplikované a nikým nevyzkoušené? Možná. Proč vůbec nepoužívá klasický teleskopický design, když se na něj spoléhá tolik výrobců a navíc má za sebou léta v motokrosu? Za prvé, tolik výrobců používá teleskopický design, protože je jednodušší k výrobě a montáži na kolo. Za druhé, důvod, proč jsou teleskopy používány v motokrosu, je, že terénní motocykly potřebují daleko větší zdvih. Jestliže potřebujete třicet centimetrů zdvihu, jediná šance je teleskop. Pokud ale potřebujete okolo 6 cm, což je přibližně míra, která je opravdu nezbytná pro cross-country, je kloubový systém výhodnější, protože vám dovoluje použít pevné nohy. Taková vidlice je daleko přesnější při zatáčení. V motokrosu si designéři mohou dovolit použít více materiálu, čímž eliminují kroucení do stran a nestejný pohyb nohou. V cyklistice, kde je váha kola na prvním místě, tuto šanci nemají.

SLOŽITÉ JEN NA POHLED

Jestliže někdo říká, že pouze hydraulicky tlumená vidlice může absorbovat velké nárazy, nevěřte mu. Pět a půl centimetrů zdvihu Girvinovy vidlice stačí i na největší hrboly a dopady při skocích. Proti hydraulickým vidlicím má však jednu výhodu. Funguje i na velmi malých nerovnostech, ale při jízdě ze sedla ucítíte minimální pohyb. Nastavení je možné vačkou, uloženou u hlavního horního čepu. Jejím pootočením změníte úhel, pod kterým vidlice reaguje na nárazy. Další nastavení je možné předpětím pružiny, které se provádí maticí pod pružinou.

První a markantní rozdíl mezi Girvinovou vidlicí a teleskopem je pocit tvrdosti. Je to hlavně díky masivním nohám, vyrobeným z duralu 6061-T6 Alcoa. Ty dávají vidlici i větší pevnost a přesnost při zatáčení, hlavně v prudkých a hrbolatých sjezdech. Pružení i tlumení je ve srovnání s hydraulicky tlumenou vidlicí o něco rychlejší.

Ti, co se bojí zdánlivé složitosti vidlice, budou překvapeni skutečností, že ji používá na svém Pro-Flexu i známý profesionál Bob Roll. Za dobu testování se neuvolnily ani čepy, ani jiné části vidlice, stejně tak není znám případ selhání jakékoliv části.

Největším nepřítelem Girvinovy vidlice je její váha, nebo spíše nadváha. Se svými 1,36 kg (bez představce, ten je dodáván s vidlicí a váží 285 g) je stále o 100 až 200 g těžší než hydraulicky tlumené vidlice. Girvin však pracuje na dalších úpravách šetřících váhu. Uvažuje například o zeslabovaných nohách z duralu Easton, které by mohly ušetřit 90 gramů.

Nicméně nadbytečná váha je plně kompenzována jízdními vlastnostmi. Představec je dodáván ve třech sklonech a třech délkách, Girvin pracuje i na tom, aby vidlice byla univerzální pro většinu hlavových složení. Její cena je okolo 400 dolarů, tedy srovnatelná s ostatními vidlicemi. **-do-**

Pohled do historie

Systémy odpružených vidlic a pružení všeobecně byly svého času snad tím nejdiskutovanějším tématem nad pivem po bikových vyjížďkách. Především začátek devadesátých let minulého století byl po této stránce velmi plodný. Vedle teleskopické klasiky značek Rock Shox, Manitou či Marzocchi zde byli i takoví výrobci jako Šticha, AMP, Girvin a další. Poslední dvě jmenované značky šly ale na přední pružení trochu jinou cestou a místo teleskopu nabídly paralelogram. Tedy přesněji řečeno trapezoid, jelikož krátká spojovací ramena nebyla stejně dlouhá a při propružení se přední kolo posunovalo lehce vzad, aby zdvih dokázal lépe pohltit nerovnost. A právě v této zdánlivé maličkosti spočívala výhoda systému s vahadly oproti běžnému teleskopu, jenž musel spoléhat pouze na pohyb předního kola po dráze předem určené sklonem vidlice. A nezanedbatelná byla také celková pevnost konstrukce nohou.

Ovšem vše má svá pro a proti a v případě paralelogramových vidlic byla největší nevýhodou tendence ke vzniku vůlí v čepech. Byla to vlastně podobná nemoc paralelogarmového systému, s jakou bojovaly třeba představce Allsop Softride. Po nějaké době provozu se uživatel často nevyhnul kompletní výměně pouzder, což nebyla zrovna levná záležitost.

Cesta Girvinova Vectora

Původní článek je tentokrát převzatý z Cyklo servisu číslo 7 z roku 1994, je mu tedy skoro patnáct let. Vidlice Vector ve své době působila hodně atypicky a vlastně jí to zůstalo do dnes. Vector však byl jakousi novinkou pouze ve světě moderních horských kol, jízdní kolo jako takové už v minulosti takřka totožný systém využívalo. Hodně podobná vidlice, ať už s vinutou pružinou nebo s listovým perem, byla již v období před druhou světovou válkou používána na některých luxusních cestovních kolech a ještě dlouho poté i na řadě převážně menších motocyklů. Takže Bob Girvin coby konstruktér pouze oprášil již letitý patent a hmotnostně i funkčně jej přizpůsobil použití na horském kole.

Vidlice Vector však zdaleka není jediným Girvinovým počinem. Již na přelomu osmdesátých a devadesátých let uvedl Girvin na trh vzadu odpružený bike Offroad ProFlex s jednočepovým systémem a pružicím elementem tvořeným velkým elastomerem. Výhodou systému byla jeho nízká hmotnost a konstrukční jednoduchost. Vpředu pružil jednočepový představec Girvin, rovněž s elastomerem, a až o několik let později jej na kolech ProFlex nahradila právě vidlice Vector.

Cesta Girvinova vectora byla ale docela trnitá. Mohl za to atypický vzhled i obtížnější montáž, která zpočátku vyžadovala mimo jiné originální představec. Díky tomu bylo možné tyto vidlice, až na pár výjimek, spatřit pouze na kolech ProFlex.

Přestože se vector nedočkal nijak velkých ovací, udržel se na trhu docela dlouho a prošel nemalým vývojem. Horní úchyt byl přemístěn z představce na sloupek vidlice a výměny se dočkal i samotný tlumič, a to dokonce několikeré. Prvotní samostatný žlutý blok elastomeru byl pak doplněn o olejové tlumení, následně byl do vidlice implantován pružinový tlumič Noleen NR2, a později dokonce elektronický Smart Shock, to v době, kdy již byl ProFlex ve vlastnictví značky K2. Nejvyšší modely vidlic Vector se dokonce chlubily použitím karbonu na hlavních ramenech. Zdvih posledních vidlic Vector se dostal na hodnotu osmdesát milimetrů, což je pro cross-country vlastně i dnes dostačující.

Každopádně vidlice Girvin Vector byla zajímavým počinem a ani dnes není třeba díky značce German Answer její idea zcela zapomenuta. **(kad)**

Aby hlava neumrzla

V zimních měsících se množí z nás potýkají s velmi nepříjemným problémem, a to jak udržet hlavu v teple. Moderní cyklistické přilby jsou vybaveny takřka dokonalým odvětráním, díky němuž jezdec pomalu ani v parném létě skoro neví, že má něco na hlavě. Když ale teplota klesne k bodu mrazu, je toto odvětrání spíše na škodu. Stačí relativně krátká vyjížďka či cesta do práce a mrazivý vzduch v kombinaci s propocenou čepicí vám spolehlivě zařídí úpornou bolest hlavy. Jelikož je cyklistická přilba vyrobena z pěnového polystyrenu, který je sám o sobě výborným tepelným izolantem, stačí k jejímu zateplení zabránit čerstvému vzduchu v proudění kolem hlavy.

Pro výrobu takových „ucpávek“, jaké vidíte na fotografii, je možno použít například pěnový polystyren nebo jiný, dostatečně lehký, neprodyšný a snadno opracovatelný materiál. Dále budeme potřebovat pravítko a odlamovací nůž s úzkou čepelí. V našem případě je použit zbytek pěnového plastu, kterým byla původně vyložena krabice od počítače. Tento materiál je o něco pružnější než běžný pěnový polystyren, je tedy vhodné vyříznout ucpávky o něco větší než otvory v přilbě nejen pro jejich pevnější usazení, ale také pro vyplnění drobných mezírek, pocházejících z nepřesného opracování. Na to, které otvory zaslepit a které nechat volné, neexistuje univerzální recept. Záleží na typu přilby a také na mrazuvzdornosti konkrétního cyklisty, tady je potřeba experimentovat. Nicméně zásadní je zaslepení především čelních průduchů.

Popsané zateplení helmy nezabere průměrně zručnému člověku více než půl hodiny, nevyžaduje žádné zvláštní postupy, a kromě toho, že je zcela zdarma, není nutná jakákoli úprava přilby. Rovněž přechod ze zimní úpravy na letní a zpět nezabere víc než pár minut. **(klec)**

Na XC i na spining

Přiléhavý dres bez rukávů **Fox Performance** je určen hlavně pro cross country v parných dnech, ale ani v zimním období nemusí zahálet ve skříni. Jeho provedení s plně rozepínacím zipem jej totiž favorizuje i pro použití na cyklotrenažér či spining, kde nedochází k tak rychlému ochlazování, jako při jízdě na kole. Plné rozepnutí dresu a absence rukávů však neumožní pouze maximální odvětrání těla, ale hlavně odhalí před ostatními účastnicemi hodiny spiningu muskulaturu jezdce, čímž může pomoci i k náhodnému sblížení. Podmínkou samozřejmě je, že si jej na sebe nebude brát rachitik, ale alespoň trošku vymakaný jezdec.

Dres je ušit z polyesteru nízké gramáže 210 gm/m², přičemž na ramenou a bocích je použita velmi jemná pružná síťovina, která ještě zesílí odvětrání. Zádová část je prodloužena a také je vybavena třemi kapsami klasického cyklistického střihu. U foxáckých dresů patří k tradiční výbavě i panel speciální látky na čištění brýlí, jenž je našit vpravo dole zevnitř dresu.

Dres se díky pružnosti dobře přizpůsobí tvaru těla, pouze vepředu na břiše nám přišlo, jakoby zde bylo trochu víc látky. Že by Fox počítal s tím, že jezdci vydrží do pozdního věku, kdy se bude honosit pivním mozolem? Stažení v pase je ideální a i přes fakt, že guma není podpořena žádnými přilnavými pásky, dres se nahoru nevyhrnuje. Otvor pro paže je dostatečně velký, takže ve vzduch dostane přímo do podpaží, a tak se pot rychleji odpařuje.

Cena dresu Fox Performance se v českých obchodech pohybuje okolo 1300 korun a dodává se v šedé, modré a červené variantě ve všech velikostech. Zároveň je v nabídce i klasická verze s rukávy. **(mig)**

\+ skvělé odvětrání

− vyšší cena

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

PAVLAČ

Americká značka Cannondale provozuje kromě klasické stránky Cannondale.com, kde je katalog kol s informacemi o produktech, ještě dva zábavné portály. www.cannondalestation.com je primárně určeno dealerům, ale i běžný uživatel si zde najde spoustu informací a hlavně videí, takže i při nižší jazykové vybavenosti není problém porozumět prezentacím. Pokud hloubáte, proč se stránky jmenují Cannondale Station, je to podle železniční stanice Cannondale, kde to kdysi vše začalo… Na stránkách www.vintagecannondale.com, zaměřených na historii značky, pak najdeme například katalogy od roku 1973 ve stažitelné pdf podobě či množství fotografií kol Cannondale od jejich majitelů. Lze si také objednat originální letité nálepky Cannondale. A odpůrci značky? Ti ať se vzteknou, že něco podobného ta jejich značka nemá.

Nejen Prokop, Tatarkovič či Hanušová dělají dobré jméno naší zemi v zahraničí. Na kanadských stránkách Pinkbike.com jsme objevili profil české sjezdařky Katariny Tóthové, kde

je vloženo i krátké video. Podle odkazů v diskuzi si Katarína mezi návštěvníky vybudovala takový respekt, že se dokonce pod fotkou, kde Katarína letí z několikametrového dropu, objevila i hláška „Will You Marry Me?“

Mistr světa v XC horských kol z roku 1998 a čtvrtý muž z olympiády v Atlantě, Francouz Christophe Dupouey, spáchal ve svých čtyřiceti letech sebevraždu. Důvodem prý byly jeho deprese. Problémy měl Dupouey už v roce 2006, kdy se zapletl s drogami a utišujícími prostředky proti bolesti.

Česká značka Race Bike, produkující rámy RB, by v nejbližší době měla spustit inovované stránky www.racebike.cz. V nabídce rámů totiž do-

šlo k tolika změnám, že si to stránky zaslouží. Jsme zvědavi, jak budou vypadat, vždyť už ty stávající patří svým zpracováním k těm nejlépe hodnoceným.

Krade se všude a pořád. Anglickému dovozci kol Marin byla odcizena dodávka s jedenácti koly této značky. Vtipem je, že byl ukraden i prototyp nízkozdvihového speciálu na 4X, který tak je ve Velké Británii jediným kouskem. Pokud nový majitel stroj nepřestříká, bílá barva s červenými pruhy bude zcela jistě dobrým identifikačním znamením. To zamrzí, mít jediné kolo svého druhu v zemi a přitom se s ním nesmět ani ukázat na veřejnosti nebo 4X trati.

Jednadvacetiletý belgický cyklista Frederiek Nolf byl nalezen mrtvý na pokoji v hotelu v Dauhá, a to při účasti na závodu Kolem Kataru. Podle agentury AFP zemřel ve spánku na infarkt. Přesnou příčinu smrti však určí až nařízená pitva. Bezvládného Nolfa, který by brzy oslavil 22. narozeniny, našel ráno na pokoji ve 14. patře hotelu Ritz-Carlton ředitel stáje Jean-Pierre Heynderickx. Když se mu ho nepodařilo vzbudit, okamžitě zavolal lékaře, ten však už pouze konstatoval smrt. Vedení stáje popřelo, že by za náhlé úmrtí mohl doping, protože jezdci prý každé čtyři měsíce absolvují antidopingové kontroly. Nolf všemi kontrolami bez problémů prošel a navíc neměl ani žádné zdravotní potíže. Nolfova smrt však není prvním podobným úmrtím během cyklistického závodu. Před šesti lety během závodu Kolem Německa zemřel ve spánku třiadvacetiletý Fabrice Salanson z Francie.

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

LITEVILLE 301

Nestává se často, abychom pěli samou chválu, ovšem u nás skoro neznámá německá značka Liteville a její enduro model 301 si ji právem zasloužily.

Obratný velikán

Jelikož se firma chlubí dokonalou tuhostí svých rámů, zvolili jsme schválně velikost XXL. Ta budila dojem, že půjde spíše o dlouhé freeridové kolo s velkým zdvihem a nepříliš hravým projevem než o stroj pro svižné enduro. Opak byl pravdou, protože testovaný kousek se ukázal být naprosto ukázkový ve všech směrech. Už nasednutí znamenalo poměrně přirozenou polohu, která ani přes delší horní trubku neomezovala. Posed byl na hranici mezi XC a enduro stylem, takže umožnil jezdci dostatečně silný záběr do pedálů.

Se silným šlápnutím ovšem nepřišlo kroucení rámu, ale maximálně efektivní přenos síly. I přes šířku plášťů 2,25 stroj

skvěle akceleroval. **Rám ve velikosti 21,5 palce byl jedním z nejtvrdších, neřku-li nejtvrdším celoodpruženým kouskem, jaký jsme kdy jezdili. Tuhost byla až neskutečná, rám se nekroutil ani při záběru ze sedla. Jediný, snad milimetrový výkyv ukázalo ramínko přepákování k tlumiči, jinak absolutně nic.** Tyto vlastnosti dává rámu zmíněná odlišnost tloušťky stěn trubek na levé a pravé straně.

Tuhý rám znamenal i efektivní ovládání a dokonalé naslouchání jezdci při změně směru. Jako bychom ani pod sebou neměli velikost XXL, bike byl naprosto skvěle vyladěn v ovládání. Nebyl problém bleskově zatočit, odskočit si někde do boku, strhnout jej ve vracečce, prokličkovat mezi stromy, ale zároveň jezdec nemusel mít obavy, že v dlouhém sjezdu kolo neukočíruje. Těžiště v ideální výšce umožnilo hodně klopit v zatáčce, ale zároveň měl bike dobrou průchodnost terénem i při šlapání. Kratší zadní stavba umožnila přitažením řídítek seskočit z každé hrany, ale zároveň nebyl problém v ostřejších stoupáních, tam bike neměl tendenci stavět se na zadní.

Odpružení svými 130 mm zdvihu dokázalo díky čtyřčepovému systému zůstat aktivní při brzdění, ovšem zároveň zůstalo v rozumné míře imunní vůči vlivům šlapání. Při jízdě ze sedla se sice rám trochu houpal, ale nic dramatického. Přepákování na horní trubce působilo sice dost nezvykle, ale při šlapání jeho šířka neomezovala. Navíc tlumič DT Swiss byl tak trochu ukrytý. Možnost zcela jej zamknout jsme využili pouze na asfaltovém stoupání, jinak to nebylo třeba.

V těžkém terénu bylo odpružení pocitově jakoby tlumenější, nebylo znát houpání, ale tlumený ponor do zdvihu. Snad je to systémem přepákování, kdy je ramínko vůči tlumiči pod nezvyklým úhlem, ale jezdec stále jakoby hledá ten zdvih a zhoupnutí, jenže rám zatím udělá nenápadně a spolehlivě svoji práci, aniž by jej rušil. Dopady ze skoků tedy rám žehlil bravurně, rychlá jízda pak také znamenala kvalitní kopírování povrchu. Tuhost, ovládání, jízdní vlastnosti, a odpružení tedy zasluhují jen chválu.

Z čeho je?

Ačkoli je základem rámu dural řady 7005, dané vlastnosti mu zajišťuje způsob výroby. Trubky mají proměnnou tloušťku stěn, specifikovanou právě kvůli tuhosti. Zadní stavba nese klasické FSR prvky s protaženými patkami mezi osou a čepem, ovšem ramínko k tlumiči s čepem v horní trubce leží se zadními vzpěrami skoro v přímce. Síly působící na hlavní čep ramínka jdou tedy dost nezvykle. Životnost čepu je vyřešena speciálními ložisky, stejně jako u hlavního čepu zadní stavby, který je za sedlovou trubkou těsně pod úrovní nejmenšího převodníku.

Zajímavostí je hlava průměru 1,5 palce s redukcí na klasiku nebo standardně montovaný chránič přehazovačky. Díky výztuze sedlové trubky je i u XXL velikosti dostatek místa pro manévrování nad rámem. Jedinou výtku máme k absenci výměnného háku přehazovačky, to by zde chybět nemělo a chránič je jen slabou útěchou.

Testovaný bike nebyl standardně osazen, výrobce totiž dodává hlavně rámy. Doplňky Syntace tak byly zajímavou třešničkou na dortu z komponentů XTR, DT Swiss, Fox či Formula a rozhodně ne nezajímavou.

Můžeme bez nadsázky říci, že Liteville 301 je jedno z nejpovedenějších enduro kol, ačkoliv cena 1840 euro za rám s tlumičem DT Swiss SSD 212L není nejnižší. K tomu lze za příplatek mít i kit Syntace komponentů, které zde rozhodně podtrhly drsnější image. ■

Technická specifikace:

Rám: Alu 7005 130 mm
Tlumič: DT Swis SSD212L
Vidlice: Fox Talas 140 mm
Kliky: Shimano XTR
Brzdy: Formula The One
Kola: DT Swiss EX 1750
Pláště: Schwalbe Nobby Nic 2,25"
Řazení: Sram X.9
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Shimano XTR
Představec: Syntace VRO
Řídítka: Syntace VRO
Sedlo: San Marco SLR Ti
Sedlovka: Syntace P6
Hmotnost: 2660 g (rám XXL + tlumič)
Cena: 1840 euro – (rám + tlumič)

+ ovládání, tuhost, výkon, odpružení
− pevná patka

Zapletená Cola

➨ *Dokončení ze str. 1*

Například zapletená kola pro MTB Aries Lite stojí pod devět tisíc korun a váží 1890 gramů, přičemž třeba kola Shimano XT či Mavic Crosstrail, jejichž cena je o tisícovku vyšší, jsou zhruba o sto gramů lehčí. Hmotnost se však u Cole soustředí do středu kola, kde nemá takový vliv na rotaci a lehkost jízdy. Váhový rozdíl by tedy neměl být tak znatelný, rozdíl v tuhosti však ano.

V nabídce českého dovozce BP Lumen najdeme tři verze pro horská a pět pro silniční kola, přičemž silničáři mohou sáhnout i po výpletech s karbonovými ráfky. Ty testovali závodníci na největších světových závodech a pro rok 2009 bude Cole podporovat tým Fuji Servetto v závodech Protour. Tím se přiřadí po bok firem Campagnolo, Shimano, Sram, Fulcrum a Mavic.

Jak zástupce firmy podotýká, tým Fuji Servetto si kola vybral ne kvůli financím, ale kvůli skvělému poměru váha–pevnost, o němž se jezdci přesvědčili během loňského závodního testování kol. V týmu o pětadvaceti jezdcích, kteří kola Cole používali celý rok, totiž došlo pouze k jedinému případu prasknutí drátu.

My jsme právě do testu získali pár pro horská kola s duralovými ráfky a pár pro silniční kola s karbonovými ráfky, které sami prověříme a s výsledkem testu vás obeznámíme v průběhu jara. **(mig)**

Mít lak navždy

Domácí značka 4Ever kromě svých kol nabízí i doplňky a jedním z nich je pryžový chránič na bowdeny. Někdo řeší ochranu laku na hlavové trubce samolepkami, ovšem ne vždy je jejich plocha díky většímu rádiusu pohybu bowdenu dostatečná.

Pryžové chrániče navlékané na bowden se objevují v poslední době stále častěji. Tvarově není tento výjimkou, jde o gumový váleček s rozšířenými konci, vylisovaným logem značky a samozřejmě prořízntutím pro bowden. Ten zapadne do vnitřního vybrání, takže chránič nezůstane rozevřen, ale na bowdenu dobře sedí. Blesková montáž do přesného místa je velkou výhodou, samolepky na rám totiž ne vždy člověk nalepí zcela přesně, aby zajistily dostatečný efekt.

Díky tenčí středové části je návlek poměrně ohebný, takže drží i v místě hodně ostrého zahnutí. Třením o hlavovou trubku se pryž takřka vůbec neopotřebovává. Životnost gumy je díky odolnosti vůči otěru značná, ovšem i přesto je vůči laku materiál maximálně šetrný. Ochranná samolepka s dostatečnou plochou sice poskytuje stoprocentní ochranu laku, ovšem ne každý si chce kolo polepit. Gumový návlek tak představuje rozumnou alternativu. Hmotnostní rozdíl tu sice je, dva návleky váží sedm gramů, takže nic pro opravdové váhové fetišisty, ale pro všechny normální cyklisty je to zanedbatelný údaj. Návleky se dodávají v černé a bílé barvě, jejich cena je 60 korun za pár. **(už)**

+ montáž, účinnost
− nenalezli jsme

www.cykl.cz – kompletní cyklistické informace

Co nového u Galaxy?

Značka Galaxy oslovuje svou nabídkou především zájemce o horská a krosová kola střední třídy, ovšem stále víc se zaměřuje také na vyšší třídu, s níž je už dneska nerozlučně spjat karbon. Novinek, a nejen těch karbonových, je u Galaxy pro letošní rok celá řada.

Sirius

Proteus

Intruder

Star

Na podzimním veletrhu Sport Life značka představila hned dva zcela nové karbonové rámy, a to pro MTB topmodel Sirius a pro nejvyšší silniční typ Star. Zatímco se sirius dočkal celkového tvarového zjednodušení s vynecháním typických vlnovek na hlavních trubkách, rám modelu Star byl naopak doplněn o nepřehlédnutelný průhyb na horní trubce. Pro terén se tedy v případě karbonu upravovalo ve jménu maximální účelnosti, u silnice se naopak vsadilo na zvýšení atraktivity.

Topmodely Galaxy jsou navíc jakousi výkladní skříní komponentů, které na náš trh producent těchto kol, firma Cyklo Švec dováží. Nechybí proto vidlice Fox, představce, řídítka, sedlovky a silniční pláště Deda či MTB pláště Kenda.

Zásadní obměnou pak prošlo také osazení silničního modelu Star, kde byla loni nabízená sada Campagnolo Centaur vyměněna za luxusně vyhlížející, tmavošedou ultegru SL od Shimana.

Proteus, Orion, Triton...

Nejvýše postavený hardtail s duralovým rámem nese již tradičně název Proteus. Pro letošek jsou všechny jeho verze vybaveny špičkovou vidlicí Fox (F100 RL nebo F100 RLC) a vybírat je možné z osazení Shimano Deore XT nebo Sram X.9.

V případě typu Orion došlo ke změně vidlice, kdy byla Marzocchi MZ Race nahrazena modelem Rock Shox Tora SL. U kol Triton a Meteor došlo především k designovým úpravám, na nichž se výrazně podílí i nová sada Shimano SLX.

Určitou zajímavostí jsou vstupní modely sportovní kolekce, a sice Saturn a Orbit. U jejich rámů je použita atypická, extrémně prohnutá spodní trubka s ostrým „lomem" uprostřed.

Rozšíření se dočkala řada dámských kol. Vydařeným přírůstkem je typ Miranda Lady, tedy vyloženě sportovní bike s dámskou geometrií a osazením Shimano SLX a Deore.

Naopak pro drsné jezdce je určen dirtový model Intruder. Ten se může pochlubit přepracovaným, výrazně zpevněným rámem s upravenou geometrií, vidlicí RST Launch se 130 milimetry zdvihu a nově také klikami Truvativ Ruktion či mechanickými kotoučovými brzdami Avid.

Galaxy cross

Krosová, trekkingová či cestovní kola jsou velice důležitou částí nabídky této domácí značky. Vrcholné krosové modely, tedy Orion cross, Triton cross a Meteor cross odpovídají kvalitativně z velké části svým stejnojmenným MTB obdobám. V případě typu Meteor cross jde o vyloženě luxusní krosový model s rámem z trojitě zeslabovaných trubek a s komponenty Shimano Deore XT a SLX.

Tentýž rám využívá i Triton cross s díly SLX/Deore. Meteor cross pak přidává další komfortní prvky, jako představec se stavitelným sklonem nebo odpruženou sedlovku.

Z dalších důležitých částí nabídky značky Galaxy se nedají nezmínit například dětská kola, kterých je v letošní kolekci celkem osmnáct a tento počet ještě navyšuje řada barevných modifikací. Neustále se rozrůstá také šířka doplňkového sortimentu, tedy textilu, přileb, či nabídka světel a computerů.

(kad)

DT SWISS
Autorizované zastoupení – Servis centrum „Level A"
velkoobchod, maloobchod, zásilkový prodej
BOTTICO s.r.o.
Wolkerova 1273
765 02 Otrokovice
tel.: 577 119 271 fax: 577 119 274
e-mail: bottico@bottico.cz
www.bottico.cz

Novinky od Santa Cruz

Americká firma Santa Cruz představila v prvním měsíci letošního roku hned dvě nová kola.

Prvním je karbonový **Blur Carbon**, jenž je zvěstí toho, že padla asi poslední bašta duralu a také Santa Cruz nastoupil do celosvětového boomu uhlíkových vláken. Rám by měl i s tlumičem vážit pod dvě kila, což je na celoodpružené kolo se 105 mm zdvihu velmi nízká váha. Vývojáři si jsou však svým výtvorem natolik jistí, že na něj neuvalili ani žádné váhové limity! Uvidíme, jak si Blur Carbon povede, cena rámu by měla být na santu celkem slušných šedesát tisíc korun.

Druhým přírůstkem je zcela nový stroj Driver 8 se zdvihem 200 mm, jenž využívá druhé generace odpružení s virtuálním čepem VPP. Velký důraz je kladen na možnost vysunout si sedlovku z rámu, což výrobce uvádí v rozmezí 17 cm. V nejvyšší poloze tak sedlo dosáhne stejné výšky, jako na allmountainovém Nomadovi, v nejnižší pak ještě níž, než na sjezdovém V-10.

Driver 8 je určen hlavně do bikeparků a do nejnáročnějšího terénu, neboť jeho obratnost a odolnost by z něj měla udělat bezkonkurenční stroj na rychlou jízdu z kopce. Tato bestie však není závislá na lanovkách, takže i v našem podnebném pásmu je použitelná, neboť na kole se dá i normálně šlapat a na mnohý kopec si dojet.

Ložiska v nových vahadlech jsou uložena na 15 mm silných osách, horní vahadlo je z karbonu a spodní je vybaveno maznicí. Všech osm ložisek je utěsněno proti vniknutí nečistot a ke kolu bude i mazací pistole.

Blur Carbon by měl být k dispozici na přelomu dubna a května, Driver 8 pak v půlce května.

Víc informací najdete na www.santacruzbicycles.com

(mig)

Foukejte s Lezyne

Americká značka Lezyne má v nabídce několik hodně vydařených minihustilek. My jsme otestovali typ **Lezyne Pressure Drive S**, jejíž skutečná hmotnost je pouhých devadesát gramů. Pak je v nabídce ještě o něco větší model s přídomkem „M“ o hmotnosti 103 gramů.

Charakteristickým znakem těchto minihustilek je precizně frézované duralové tělo s širší pístnicí a rukojetí, umožňující takřka úplné zasunutí, a tudíž maximální zkrácení rozměrů hustilky. To ale není zdaleka jediná specialita hustilek Lezyne. Tou hlavní je v útrobách umístěná hadička, tedy z dob minulých známý „šlaufek“. Podle toho, jakým koncem se na tělo přišroubuje, se reguluje přizpůsobení pro galuskový či autoventilek. Důvodem k tomuto řešení bylo předejití nechtěnému ohnutí ventilku, což je u galuskového provedení občasným problémem. Na druhou stranu je určitou nevýhodou, že musí uživatel tlačit oběma rukama proti sobě, případně si ruku zapřít například o plášť či ráfek.

Výkon této minihustilky nás mile překvapil. Udávaný maximální tlak 120 psi je sice opravdu na samé hranici zvládnutelnosti a většina jezdců bude například silniční plášť tlakovat pouze „na dojetí“, protože dosažení optimálního tlaku je už hodně vysilující. Ale bikový plášť lze nahustit na provozní tlak za celkem rozumnou dobu. Mezi hustilkami podobně miniaturních rozměrů patří Lezyne Pressure Drive S rozhodně k tomu nejlepšímu. A nejlehčímu. Maximálně vychytaný je také úchyt pod košík s pojistkou proti samovolnému vypadnutí. Cena hustilky je 690 korun.

(kad)

\+ poměr velikost/výkon, zpracování

– držení při nafukování

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen
nám. Jiřího z Poděbrad Ripská 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
NOVÉ VÝRAZNÉ ZLEVNĚNÍ MODELŮ 2008

Basic	~~10 990~~	7 990	Traction ASL	~~16 990~~	11 990
Basic ASL	~~10 990~~	7 990	Stratos	~~11 990~~	8 990
Kinetic	~~13 990~~	9 990	Reflex	~~13 990~~	9 990
Kinetic ASL	~~13 990~~	9 990	Zenit	~~15 990~~	11 990
Traction	~~16 990~~	11 990			

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz

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

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

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

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.HAVEN.CZ
Tel./fax.: 00420 326 397 663
E-mail: info@importeri.com
Haven
DH HELMY
INMOLD HELMY
OUTMOLD HELMY
FREERIDE HELMY
DĚTSKÉ HELMY
RUKAVICE
CHRÁNIČE
XC KRAŤASY
KARIMATKY
TREKOVÉ HOLE
OUTDOOR & BIKE COMPANY

MARIN
Wolf Ridge 6.8

➨ *Dokončení ze str. 1*

Zadní stavba je upravena, aby poskytla o dva centimetry zdvihu více a lineárnější průběh pružení. Na koncích hranatých vzpěr kyvky najdeme odnímatelné patky určené pro pevnou osu s rychloupínákem Maxle, což je skvělý tah pro celkovou tuhost zadní stavby. Ta je výtečná i díky tomu, že je zavěšena na dvou širokých vahadlech, která nějaké to kroucení do stran neumožní. Navíc čepy tvoří průchozí trubičky na průmyslových ložiscích, která jsou ideálně zakryta proti vstupu nečistot krytkami.

Enduro posed i pro XC

Rám má o něco položenější hlavový úhel (67°), což jej přibližuje k freeridovým kolům, nicméně stejně vzpřímený sedlový úhel jako u kol East Peak umisťuje těžiště jezdce kupředu, takže při jízdě do kopce „nepadá na záda“. **Délka rámu a představec je kratší, a tak se ovladatelnost kola spolu s širokými vlaštovkami nesrovnatelně zlepšila,**

kolo je mnohem obratnější a hravější, pouze při jízdě do kopce je přiblížení kokpitu znát.

Osazeno pro univerzalitu

Přitvrzením či blokací a plynulým snížením zdvihu vzduchové vidlice Rock Shox Pike 426 ze 140 mm na 110 mm je možné kolo trochu snížit nad terén a tím pomoci i do prudkých výjezdů, ale vyloženě vrchařské schopnosti u Wolf Ridge nehledejme. Vždyť ani hmotnost 14,9 kg není stoupání nakloněna, ale na kopec se přece jen bez větších potíží dostaneme. Zadní stavbu je totiž možné díky vzduchovému tlumiči Fox RP23 přitvrdit ve třech úrovních tak, aby se nepohupovala ani při šlapání vestoje.

Jakmile dosáhneme vrcholu, začíná ta pravá paráda, pro niž byl Wolf Ridge stvořen. Nejde ani tak o jízdu z prudkých kopců ve stylu sjezdových závodů, jde spíš o hravou jízdu po lese, tu projet ostrou zatáčku, tam se pustit do pasáže plné kořenů, jinde se odrazit od vystouplého balvanu či rovnou přeskočit pasáž posetou ostrými hranami kamenů. **Odpružení fungující na bázi virtuálního čepu, jehož poloha je v průsečíku přímek, procházejících čepy vahadel, tak zdařile zpracovává rázy terénu a dokonce se zdvih zdá být hlubším, než oněch čtrnáct čísel. Jak jsme uvedli již v testu kola East Peak, nedochází k tahání za pedály ani k zamykání pružení vlivem brzdění. Systém je velmi dobře odladěn a jeho chod je ještě lineárnější, než u XC verze, tudíž citlivě reaguje na veškeré podněty terénu.** Díky zdařilé geometrii se na kole velmi slušně dá i zaskákat v bikeparku na hliněných a dřevěných skocích, tlumič nepohlcuje odrazy, ale pomůže k výskoku.

Střed je středně nízko, což se projeví na skvělé stabilitě. Kolo má celkově velmi povedenou geometrii, která odpovídá nasazení při enduru, tedy delším jízdám v těžkém terénu, kdy se nezalekne jakéhokoli sjezdu a s grácií jej zdolá, aniž by jezdci odporovalo ve výjezdech. Na divokém ztrestání terénu se kromě zdatného odpružení také podílí mohutné pláště Maxxis HighRoller šíře 2,35". Ty dovolí kolo pustit z kopce hlava nehlava přes překážky. Záběr, přilnavost i odolnost proti průrazu jsou na vysoké úrovni, a tak je i jízda mnohem pohodlnější a zábavnější.

Pro koho

Marin Wolf Ridge udělá velkou radost technicky nadanému jezdci, stejně jako začátečníkovi, jenž se radši pouští z kopce dolů a užívá si rychlou a hravou jízdu, ale nezalekne se ani výjezdu. **Necelých patnáct kilo není žádná extrémní překážka pro svižnou jízdu terénem, do kopce to sice nebude nic rychlého, ale volné vznášení přes lesní překážky v rychlosti se jezdci odmění za námahu euforií při překonávání vlastních hranic**. Není to sjezďák, ani vrchař, je to prostě terénní horské kolo, všeuměl, jenž si poradí s prakticky jakýmkoli terénem. Cena necelých šedesát tisíc není vzhledem k vybavení nijak překotná a za své peníze si jezdec užije spoustu muziky. ■

Technická specifikace:
rám: Al 6061,Quad-Link 2.0 140mm
Vidlice: RockShox Pike 426 U-Turn Air
Tlumič: Fox Float RP23
Náby: SUNringlé Jumping Flea
ráfky: Mavic EN-321, 32 Hole Disc
pláště: Maxxis High Roller 26"×2.35"
řazení: Shimano SLX
přesmykač: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano XT Shadow
Kliky: Shimano SLX
Sedlovka: Syncros Derived OE
Sedlo: WTB Pure V Comp
Řídítka: Syncros AM, Al 2014 20mm průhyb
Představec: Syncros AM
Brzdy: Hayes Stroker Trail
Pedály: Shimano M424
Hmotnost: 14,9 kg
Cena: 59 990 Kč

➕ výtečná geometrie, odpružení
➖ hmotnost

Špička od Rogelli

Naším dlouhodobým testem prošla zimní bunda **Rogelli Torino**, která je svými vlastnostmi i zpracováním špičkou ve své kategorii. Ultralehký softshell vybavený paropropustnou protivětrnou membránou Dynatech R-Star

se zasloužil nejen o velice dobrou prodyšnost, ale zároveň tento materiál s velice nízkou gramáží nabízí vodní sloupec 10 000 mm. I přes vyloženě tenké provedení je bunda vhodná i do teplot pohybujících se kolem bodu mrazu, jinak najde využití v podstatě od podzimu do jara. Hmotnost bundy ve velikosti L je pouhých 350 gramů.

Kromě protivětrné a paropropustné funkce nabízí materiál také nadprůměrnou elasticitu. Zvolený užší střih, který je orientovaný především na závodníky a ostatní vyšvihané jezdce, proto nijak nenarušuje příjemné usazení na těle. Tvarování jednotlivých panelů výborně kopíruje postavu a totéž platí o celkově užších rukávech, které mají navíc hodně dimenzovanou délku.

Po střihové stránce není bundě co vytknout, tedy z pohledu štíhlého jezdce. Ideální šířku i výšku má stojáček, jenž zabraňuje proudění větru pod bundu v okolí krku. Příjemným detailem je i „garáž“ pro jezdec zipu, který tím pádem nepřichází do kontaktu s pokožkou na krku. Spodní zakončení je olemováno pouze tenkou gumou a totéž je použito namísto nepříliš oblíbených manžet rukávů, i tady proto chválíme, neboť použitá guma není zbytečně silná. Podložení předního zipu proti profouknutí je vyřešeno hodně širokým pruhem materiálu, který nemá šanci se chytit do jezdce při zapínání.

Zadní kapsa nabízí slušný objem, i když my bychom možná preferovali dvojici kapes. Nicméně i tak je úložný prostor zcela dostačující. Nepřehlédnutelné je velké reflexní překrytí zipu kapsy, které zvyšuje bezpečnost jezdce. Z reflexního materiálu jsou i grafické motivy a logo vpředu na prsou. Veškeré reflexní prvky navíc bez problémů odolaly několikerému vyprání v pračce.

Velikosti bundy Rogelli Torino jsou od S do 3XL. Její maloobchodní cena je přiměřených 2990 korun.

(kad)

➕ špičkový materiál, střih, design
➖ nenalezli jsme

KAM S HADIČKOU 4

Způsoby uchycení hadičky k rámu a jejich výhody jsme si ukázali v minulém dílu, tentokrát se podíváme na některé systémy odpružení, jaké nabízejí ve vedení hadičky alternativy.

Ať už jde o jakýkoli odpružený rám, na přední stavbě jde hadička vždy po horní nebo spodní trubce, ovšem leckdy se dá jejím umístěním z jedné na druhou docílit i lepšího výsledku v podobě menšího ohybu u přepákování nebo čepu zadní stavby. Samozřejmě vždycky záleží na jejím uchycení k dané trubce, protože pokud bychom ji nezajistili napevno, může její minimální pohyb znamenat odření laku. To v originálním vedení většinou alespoň u předního trojúhelníku tolik nehrozí.

Pokud jde o jednočepové provedení zadní stavby, vše se bude odehrávat hlavně v místě nad hlavním čepem jejího otáčení. Vede-li hadička po spodní trubce, může být tažena až pod středové pouzdro a pak se ukazuje problematika její vhodné délky v tomto místě a také, kudy ji táhnout ke třmenu brzdy. Hadička totiž musí mít dostatečnou rezervu právě pod středovým pouzdrem, aby se při pohybu zadní stavby do zdvihu příliš nenapnula, a nebrousila tak středové pouzdro. Pokud je hadička napevno na zadní stavbě, a totéž platí i pro spodní trubku, je ohyb pod středovým pouzdrem naprosto ideálním řešením a body uchycení jsou jediná místa, kde je třeba hlídat případné riziko otěru materiálu rámu.

Pokud vede hadička pod nebo po horní trubce, bývá svedena kolem sedlové trubky na zadní stavbu. Ohyb v tomto místě pak znamená tření hadičky o horní a sedlovou trubku, takže máme dvě místa vzniku otěru, ovšem hodně viditelná. To u vedení spodem odpadá, protože tam opravdu není vidět.

Jestliže máme víceramenné provedení rámu, v případě vedení spodem je o to složitější, že třmen brzdy může být vůči hlavnímu čepu otáčení ještě oddělen dalším čepem, například FSR řešení značky Specialized. U vedení hadičky spodem to tedy znamená, že hadička je v pohybu ještě vůči řetězové vzpěře zadní stavby. Nenápadný pohyb v tomto místě může znamenat opět úbytek materiálu. Pokud je u tohoto systému hadička vedena po horní trubce, nastává ohyb pouze mezi horní trubkou a sedlovou vzpěrou. Díky úchytům hadičky je to celkem bez kolizí s rámem, až na bok horní a sedlové trubky, tam se tomu nevyhneme. Jediná možnost je zmíněné tažení po spodní trubce.

Co se týče rámů s vahadlem přepákování umístěným na sedlové trubce, záleží na jeho pozici. Toto řešení totiž skýtá také několik variant. Klasikou je tažení po horní trubce a přechod na horní rameno zadní stavby, to tedy v případě krátkého a nízko umístěného vahadla. Pokud jde o stroje s vyšším zdvihem a delším vahadlem, bývá hadička často uchycena ještě k němu. Zde ovšem pozor, právě pohyb vahadla často znamená výrazné broušení nosného materiálu hadičkou. V tomto případě lze hadičku táhnout po spodní trubce a po řetězové vzpěře až ke třmenu. Lepší varianta je ponechat ji na horní trubce a skrz obě ramena vahadla ji vést po sedlové trubce až k čepu otáčení a nad ním ji uchytit opět k řetězové vzpěře. Průhyb hadičky dopředu pak navíc v místě co nejblíže čepu znamená její takřka nulový pohyb. Ovšem pozor, i přesto hadička pracuje a toto provedení může znamenat postupné probroušení třeba objímky přesmykače (vyzkoušeno v praxi), přesto se jedná o velmi elegantní a praktické řešení. Samozřejmě v závislosti na délce hadičky. Ta, pokud nemáme dostatečnou rezervu či nemontujeme zcela nové vedení, nám většinou sváže ruce a odkáže nás k volbě dané výrobcem. Přesto tedy někdy není od věci se zamyslet. Snad vám byl náš seriál k užitku a vaše rámy nebudou zdobit zbytečné šrámy od brzdových hadiček. **(už)**

Specialized Enduro řeší vedení hadičky velmi nenápadně po spodní trubce a pod středovým pouzdrem. Důležitá je dostatečná rezerva délky pod pouzdrem a pak samozřejmě dvojí uchycení na ramenech zadní stavby, jež jsou vůči sobě rozdělena čepem.

Jednočep v podání Pell's nabízí tření hadičky jak o spodní trubku, tak o bok zadní kyvky. Přitom tažení hadičky pod středovým pouzdrem a po spodu kyvky by vše eliminovalo.

Vahadlo přepákování na modelu Author Era je dostatečně nízko, aby mohla vést hadička pohodlně vrchem. I přesto je ale možnost protáhnout ji skrz vahadlo a napojit na zadní stavbu ze sedlové trubky až nad hlavním čepem.

Ačkoli toto způsobil bowden přehazovačky, úplně stejné následky by měla příliš krátká hadička pod středovým pouzdrem. V tomto případě Specialized FSR XC.

Kliky Truvativ Noir

Americká firma Sram, zastřešující značky Avid, Rock Shox, Zipp či Truvativ, se chystá v létě představit zcela novou bikovou sadu XX, která má spojit do jednoho celku to nejlepší od zmíněných koncernových značek. Sada však bude k dispozici až příští rok, takže v současné době lze koupit pouze komponenty jednotlivých značek.

Nejvyšší sada značky Truvativ se jmenuje Noir, což ve francouzštině znamená černý a obsahuje ty nejlehčí a nejvyspělejší komponenty jako řídítka, představce, sedlovky či kliky. A právě kliky Noir nás zaujaly jak svým provedením, tak i hmotností 800 gramů včetně osy, která atakuje hranici nastavenou ještě o třicet gramů lehčími klikami Shimano XTR. Závodníci, kteří se chtějí vymanit z područí japonské duralové školy, tak mají možnost volby a kolo si mohou vyšperkovat luxusně vyhlížejícím karbonovým skvostem.

Základem kliky je kovaná duralová vložka, která uvnitř spojuje závit pro pedál s osou, a tak rozptýlí obavy o soudržnost karbonových vláken jednoho z nejnamáhanějších komponentů na kole. Povrch má design jednosměrně skládané karbonové pleteniny a grafitový lesklý lak. Pod dopadajícím sluncem tak kliky pod měnícím se úhlem pohledu hází různé odlesky.

Osa systému Giga X Pipe je integrována do pravé kliky a levá se nasazuje na tisícihranné zakončení osy. O stažení se stará jeden velký šroub na imbus č. 8, jenž je uložen v samostahovací vložce M 15, a tak pro sejmutí kliky není třeba používat externí stahovák.

Kliky se vyrábí v délkách 170 a 175 mm. Převodníky mají již tradičně 44–32–22 zubů a všechny tři jsou vyrobeny z duralu Al 7075 T6. Pro co nejnižší hmotnost jsou maximálně odfrézovány a také šroubky jsou z duralu.

Doporučená cena klik i s osou je těsně pod deset tisíc korun. **(mig)**

2F CoolMax FRESH

Naším testem prošel další z produktů domácí značky 2F, a sice spodní triko ze série CoolMax Fresh. Test jeho vlastností probíhal jak s dalšími vrstvami jiných značek, tak i v kombinaci s mikinou 2F Noblesse Thermo, jejíž test vyšel v minulém vydání Cykloservisu. A právě v kombinaci obou produktů téhož výrobce se funkce v transportu potu předvedla na výtečnou, a totéž lze říci také o usazení na těle či o velice příjemném pocitu z materiálů samotných.

Spodní triko 2F CoolMax Fresh sází na špičkový materiál uvedený již v samotném názvu. Ten z 92% tvoří polyester, jenž je ve vlákně obohacen o ionty stříbra. Další složkou je klasická lycra, která dává materiálu dostatečnou pružnost. Triko je koncipováno i designováno tak, aby mohlo v létě sloužit jako jediná vrstva. Jinak je samozřejmě počítáno s tím, že bude přes zimu sloužit jako spodní triko pod další vrstvy.

Samotné vlastnosti použitého materiálu CoolMax Fresh zajišťují triku rychlý odvod potu od pokožky a stabilizují tělesné mikroklima. Ionty stříbra obsažené ve vláknech zabraňují množení bakterií, a tím omezují pach propoceného trika.

Střihově je vše optimální. To se týká jak šířky trupu, tak i dostatečně dimenzované délky rukávů či vhodně tvarovaného stojáčku. Zadní díl je oproti přednímu lehce prodloužený, usazení na těle je velice dobré, a to jak u vyšvihanějšího jezdce, tak u jedince z řad hobby cyklistů. Pružnost materiálu po této stránce vykoná hodně. Všudypřítomné ploché švy v kombinaci černé a fosforově zelné působí velice pěkně. Plusem jsou i širší manžety na rukávech, jimž nechybí otvor pro palec, a tudíž ani při předklonu nedochází k odkrytí zápěstí.

Triko 2F CoolMax Fresh je nabízeno celkem ve čtyřech barevných kombinacích za cenu 740 korun. **(kad)**

\+ odvod potu, délka rukávů

– nenalezli jsme

NAŠE KOPCE

Svatobor (845 m n. m.)

Město Sušice je považováno za jednu z bran Šumavy. Jen pár kilometrů odsud se nachází Kašperské Hory, Hartmanice a celé Povydří, tedy téměř srdce zdejšího národního parku. Rozhraní mezi mírně zvlněnou oblastí jižně od Horažďovic, s dominantou zříceniny hradu Rabí, a již výrazněji kopcovitou šumavskou krajinou, tvoří právě Sušice. A Sušici jsme si vybrali i my pro zdolání vrcholu, nacházejícího se přímo nad městem.

Pohled na Svatobor od Petrovic.

Vrch Svatobor doslova láká k pokoření. Jeho východní úbočí, ostře spadající do údolí Otavy k Sušici, je svým tvarem charakteristické a zrovna z této strany se s námi na vrchol můžete vydat.

Zalesněný rulový vrch nabízí několik přístupových cest, vhodných především pro horská kola a o něco zdatnější jezdce. Majitelům krosových či trekingových kol nebude Svatobor rovněž zapovězen. Ti mohou využít úzkou asfaltovou silničku s nepříliš kvalitním povrchem, vedoucí na vrchol od Hrádku a Odolenova. My se ale zaměříme na terénní cesty, využívající turistické značení.

Červená bývá obtížnější...

Jako první cestu k výjezdu na Svatobor jsme zvolili červenou turistickou značku. Ta prochází k okraji města Sušice a ze silnice od posledních domků uhýbá příkře vzhůru po úzké asfaltce. Zde začíná náš výjezd. Již prvních tři sta metrů dá neroztočeným nohám řádně zabrat, sklon silničky je opravdu nadprůměrný a možná přijde ke slovu i nejlehčí převod. Za zdolání tohoto výjezdu vám bude odměnou krásný výhled na město a následující klasická širší lesní cesta s pouze mírným stoupáním a šotolinovým povrchem. Stoupání se pozvolna přiostřuje a střídají se různé povrchy cesty, nejprve hlína a kameny a o něco později pak přibývá hůře sjízdný štěrk. S narůstajícím sklonem se zvětšuje i počet kamenů, sjízdnost některých pasáží je horší a vyžaduje sucho. Cesta pokračuje mírnější serpentinou s možností ještě hůře sjízdných zkratek. Některé úseky jsou téměř na hranici výjezdnosti, nutná je zde spíše švihová jízda a dostatečná rychlost. Na pohodové zdolání výjezdu pomalým tempem zapomeňte, projetí techničtějších pasáží vyžaduje plné nasazení. Na dvouapůltém kilometru se zničehonic objevuje povrch z úplně nového, dokonale uválcovaného asfaltu. Jeho náhlé zjevení je stejně nepochopitelné jako následné ukončení, které přichází asi po dvou stech metrech. Dále pokračuje opět naše stará známá kamenitá lesní cesta. Červená značka poté uhýbá prudce vlevo po úzké pěšině. My doporučujeme tuto odbočku minout, pokračovat dál po širší cestě, a až na těčku, které je zhruba na třetím kilometru, uhnout doleva po lesní asfaltce. Po ní je to již na vrchol kopce pouhých 540 metrů. Od kraje Sušice je to až na vrchol po námi zvolené cestě 3,6 kilometru. Doba jízdy se pohybuje okolo půl hodiny.

Pokud se rozhodnete držet stále původní červenou značku, po odbočení ze širší cesty následují opravdu těžké pasáže. Kamenné schody zde přimějí i ostřileného bikera vzít kolo potupně na rameno. Červená značka se připojuje na námi preferovanou úzkou asfaltku těsně pod vrcholem. Budete-li se ale držet silniční varianty závěru výjezdu, doporučujeme na červenou pod vrcholem alespoň na okamžik uhnout. Po sto metrech vás totiž čeká úchvatný výhled na Sušici a možnost odpočinku na dřevěné lavičce. Techničtěji zaměření jezdci pak mohou po červené pokračovat směrem dolů po již zmiňovaných kamenných schodech. Je zde ale nutná obezřetnost, neboť právě tudy stoupají na vrchol i někteří pěší turisté. Stejná opatrnost je zapotřebí na lesní asfaltové silničce. Zatáčky nedovolují dobrý přehled o provozu a „turistů", kteří se na vrchol Svatoboru vydají autem, bohužel přibývá…

Původní rozhledna z roku 1900 se o čtyřiatřicet let později kvůli poškození zřítila a byla nahrazena novou, 26 metrů vysokou kamennou stavbou s restaurací.

Je docela paradoxní, že námi popsaný výjezd je zároveň značenou cyklotrasou č. 2031. Musíme podotknout, že i pro zkušeného bikera je stoupání mnohdy na samé hranici výjezdnosti. K extrémnějším patří většina cyklotras v okolí Svatoboru. Pokud s sebou na námi zvolenou cestu vezmete celou rodinku na trekingových kolech, budete rozhodně terčem kritiky. Svatobor je důkazem, že značená cyklotrasa rozhodně není vždy určena primárně pro cykloturisty.

Zřícenina nedalekého hradu Velhartice je výjimečná mohutným mostem se čtveřicí gotických hrotitých oblouků.

Kamenitý sjezd z vrcholu Svatoboru po červené značce, směrem na Velhartice.

Po minutí vysílače Českých radiokomunikací vás cesta dovede ke kamenné rozhledně s přilehlou chatou, nabízející občerstvení v menší stylové restauraci. Otevírací doba rozhledny je denně od jedenácti do devatenácti hodin a vstupné činí pouhých patnáct korun.

Po modré to také jde

Druhou možností, kudy se vydat ze Sušice na vrchol Svatoboru, je modrá turistická značka, jíž kopíruje cyklotrasa č. 2079. Po této cestě je to až na vrchol rovné čtyři kilometry. Přestože se také, vzhledem ke sklonu stoupání, nejedná o procházku růžovou zahradou, celkově je při srovnání s červenou značkou tento výjezd o něco méně náročný. Ovšem není tolik zábavný, takže my preferujeme předchozí „červenou variantu".

Modrá značka vede opět od kraje Sušice. Prochází mezi zahrádkami a jen mírně kříží vrstevnice. Následuje výjezd po okraji louky a pak již cesta ústí do lesa. V jeden okamžik dochází k rozdvojení značené trasy na více a méně náročnou. V případě sjezdu bychom zvolili kratší a prudší variantu, ve výjezdu jsme přece jen preferovali o něco pozvolnější stoupání. Cesta vede do rozcestí Úbočí Svatoboru, kde se k vrcholu uhýbá doprava po širší lesní kamenité cestě. Odtud je to k rozhledně dva kilometry.

Kam v okolí?

Když už se člověk vydrápe na nejvyšší vrchol v okolí Sušice, možností následné cesty je zde celá řada. Jednou z nejhezčích je pokračovat dál po červené značce, která vás po dalších deseti kilometrech dovede k hradu Velhartice. Z vrcholu Svatoboru si můžete vychutnat půl kilometru dlouhý sjezd terénem, po úzké pěšině plné kořenů a místy i větších kamenů. Je zde ale opět nutná opatrnost. Pěší turista, na nějž se v zatáčce vyřítíte, vás rozhodně nebude mít v lásce. Možnost nebezpečí souvisejícího s divokou rychlou jízdou asi není nutné zdůrazňovat. Po napojení na úzkou asfaltku cesta ještě chvilku klesá a poté uhýbá opět do terénu. Následná cesta k Velharticím je opravdu krásná, vede mezi loukami, občas lesem a ke konci podél říčky Ostružná. Po náročném výjezdu na Svatobor je tato pasáž vyloženou odměnou. Zajímavostí je zde i částečně zrekonstruovaná tvrz v obci Svojšice.

Výjezd od Sušice po červené turistické značce je místy hodně náročný.

Ke zřícenině hradu Velhartice je nutné vystoupat od údolí říčky Ostružné. V podhradí se nachází postupně se rozrůstající skanzen lidové architektury. Samotný hrad Velhartice rozhodně stojí za prohlídku. Díky své poloze není tak přeplněn turisty jako například zmiňované Rabí. Dominantou hradu je původní palác, propojený s protější hranolovou věží mohutným kamenným mostem, jenž je zcela ojedinělým řešením v evropské hradní architektuře. Tento gotický hrad sehrál nemalou úlohu v české historii, na přechodnou dobu zde dokonce byly uloženy korunovační klenoty.

Z Velhartic je možné pokračovat dál po modré značce na Čachrov, kde se nachází zřícenina gotické tvrze. My jsme však z modré turistické značky uhnuli na Chotěšov, po silnici známé účastníkům silničního Krále Šumavy, a napojili jsme se na žlutou a poté zelenou značku, vedoucí na Keply. Odtud již vedla opět modrá přes Kochánov a poté na Petrovice u Sušice. Následovala cesta pod úbočím Svatoboru, kde logicky přibyly nějaké ty kopečky. Po sjezdu zpět do Sušice ukázal computer délku celé trasy 45 kilometrů.

Další z variant tras v okolí Svatoboru je cesta na Hartmanice, kam se dá dostat z rozcestí Úbočí Svatoboru po zelené či po modré a následně žluté značce. Zpáteční cesta převážně po červené značce, vedoucí z větší části podél Otavy, také stojí za to. Ze Sušice se ale dá na horském kole vydat třeba i na hrad Kašperk či po zelené k hradu Rabí.

Sušice a Svatobor mají zkrátka ideální polohu na rozhraní méně náročného pošumavského terénu a více kopcovitého, čistě šumavského profilu. Svůj terén si zde najde každý, od cykloturisty, přes hobby jezdce, až po vyznavače vyšších zdvihů.

(kad)

Foto: Lucie Mašínová a autor

Základní údaje:

Délka výjezdu po červené značce: 3,6 km od kraje Sušice

Délka výjezdu po modré a žluté značce: 4 km od kraje Sušice

Doba jízdy: v obou případech kolem půl hodiny, v závislosti na zvoleném tempu

Nejčastěji užívané převody: všechny lehké, výjimečně i nejlehčí

Vhodné pro kola: pouze MTB!
(pro krosová a trekingová kola výjezd po asfaltu od Hrádku)

Možnosti občerstvení: restaurace na vrcholu Svatoboru, v Sušici, v obci Velhartice

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

V karbonovém hávu

Pumpička na silniční kolo by měla být tenká, elegantní, miniaturní a lehká. Tohle všechno splňuje model **BBB FiberRoad**.

Pumpička s tělem délky 180 mm na první pohled zaujme materiálem. Její povrch je téměř kompletně potažen karbonem. Plastová hlavice tvoří pouzdro, do nějž je vlepen duralový píst. Rovněž základ rukojeti je duralový, karbon je tedy pouze krycí vrstvou, zvyšující atraktivitu. Otvor pro ventilek je zapuštěn do hlavice a duralová matice vyčnívá jen minimálně. Jejím vyšroubováním a přehozením redukcí uvnitř lze kombinovat auto a galuskový ventil. Proti vnikání nečistot je otvor chráněn gumovou zátkou. Rukojeť má dostatečně silný průměr, takže jde dobře uchopit. Proti otevření pumpičky během převozu slouží gumový kroužek nasunutý na pístu. Při huštění je třeba jej stáhnout trochu níže, aby se nám do něj rukojeť nezasekávala. Manipulace je standardní, drobné skosení rukojeti nemá výraznější vliv na funkci. Pouze přechod karbonu a plastu na rukojeti působí při špatném úchopu bez rukavic při huštění trochu ostřejším dojmem.

I přes absenci pojistky na ventilku drží hlavice solidně, ale i přesto je třeba počítat s nutností pumpičku na něj více tlačit. To platí hlavně pro auto provedení, galuskový drží dobře. Výkon pumpičky dosahuje až 100 psi, samozřejmě díky tenčímu tělu se jezdec zapotí, než nahustí třeba bikový plášť. Silniční určení je tedy nutností, pokud se nechcete příliš ohřát.

Pro převoz je pumpička vybavena plastovým držákem pod košík a samozřejmě pojistnou páskou na suchý zip. Hmotnost i s držákem je 97 gramů, cena pak 839 korun, což není málo, ale za karbonový vzhled to určitě stojí. **(už)**

\+ hmotnost, krytka, změna ventilku

− hrana rukojeti

LUXUS

Sexy redukce

Se změnou kotouče, vidlice nebo celé brzdy přichází hlavně problém kompatibility všech roztečí a způsobů uchycení. To vše řeší speciální redukce, které jsou v drtivé většině z duralu. Klasické hranaté tvary nijak neoslňují nebo nezaujmou, proč taky, je to jen redukce, abychom dosáhli svého cíle. Tedy vyššího výkonu brzdy díky většímu kotouči, nebo montáží staré brzdy na novou vidlici. Nicméně i redukce může mít perfektní, nebo dokonce luxusní vzhled.

Značka Ashima se zabývá výrobou kotoučových brzd, kotoučů a redukcí. Její zvlněné kotouče s hranatými otvory letos zdobí většinu kol hrajících na nízkou hmotnost či designovou originalitu. A nejinak je tomu i s redukcí pro systém PM, který se stal vyrovnaným soupeřem verzi IS. Zatímco klasické redukce mají plnější tvary, zde je všechen přebytečný materiál odfrézován pryč. Průchozí válečky pro šrouby mají uvnitř čtyři odlehčující drážky a středová část kromě ladného prohnutí disponuje třemi odlehčovacími otvory, takže ji tvoří jen dvě tenké bočnice a dvě zpevňující příčná žebra. Kdybychom měli volit Miss mezi redukcemi, je Ashima jasnou vítězkou. Dodává se v rozměrech pro přechod

kotouče 160/180 a 180/200 mm. Díky odfrézování sice nebude disponovat takovou tuhostí jako masivnější výrobky, ale na druhou stranu masivní redukce a kloubové podložky, to také není zrovna nejstabilnější řešení.

Hmotnost tohoto kousku na kotouč 180 mm je včetně šroubů 22 gramů, lehčí už to snad udělat nejde, leda odstranit středovou část. Cena 199 korun sice neřadí toto zboží mezi luxusní, spíše naopak, luxusem je ale to, že někoho napadlo udělat i tenhle celkem nezajímavý díl v opravdu exkluzivně vypadajícím designu. **(už)**