AUTHOR www.author.eu

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

CYKLOSERVIS

4
2009
Ročník XVII.
Cena 12 Kč

Shimano Deore

Čtěte na str. 12

HORSKÝ RÁM POD KILO

Čtěte na str. 2

Traction ASL

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

Doporučená cena: 16.990,-

Author kol

AUTHOR

Se závodním duchem

Kolekce Ghost 2009

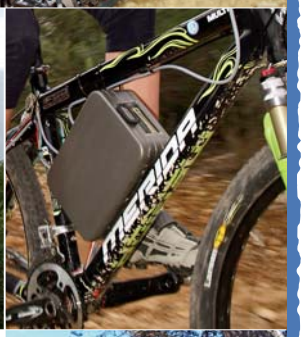
Představit celistvě nabídku značky Ghost pro letošní sezonu, to je vyloženě nadlidský úkol. Zaprvé je kolekce tohoto německého výrobce neskutečně široká, a navíc ani není možné vyzdvihnout jen to nejlepší, neboť Ghost je silný takřka ve všech kategoriích kol, od celoodpružených biků přes dámské modely až po silniční či krosová kola.

Čtěte na str. 8

www.specialized.cz SPECIALIZED

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

HORSKÝ RÁM POD KILO



Mezinárodní tým Merida již tradičně pořádá svou únorovou prezentaci na ostrově Mallorca. Důvod je jasný – v zasněžené Evropě by se bikové fotky do katalogu fotily špatně. Letošní prezentace přinesla spoustu novinek, nejen ve složení týmu, ale hlavně u kol. Tou bezesporu nejzajímavější byl nový pevný karbonový model O.Nine, jenž prolomil hranici jednoho kilogramu u rámu horského kola!

Zcela nový je také aerodynamický stroj Warp, jenž bude použitelný nejen pro časovku, ale po malé modifikaci i pro triatlon. Vylepšení a úprav se pak dočkala i loňská novinka, celoodpružený rám Ninety Six či silniční top model Scultura. Tým Multivan Merida se rozrostl o tři nové muže, zato něžné pohlaví zastupuje již jen Gunn-Rita Dahle. Ta však v době kempu byla již v osmém měsíci těhotenství, takže na Mallorcu nepřijela a prezentace se tak konala pouze v mužské režii.

O.Nine čili Nula.Devět kilo

Většina techniků a inženýrů věhlasných firem si doposud stála za názorem, že u horského rámu se nedá jít pod jeden kilogram hmotnosti. Merida však ústy svého ředitele vývoje Jürgena Falkeho letos představila karbonový rám O.Nine, jenž vznikl na základě spolupráce s technickou univerzitou v Esslingenu a ve velikosti M má vážit pouhých 930 gramů. Nejedná se tedy o žádný výplod snílkovy fantazie, jenž by se hned po prvním pořádném záběru do pedálů rozpadl, ale o rám vyvinutý s využitím vědy a nejmodernějších měřicích přístrojů.

Technici z Meridy si z univerzity zapůjčili speciální měřicí přístroje, které namontovali na rám Carbon FLX. Systém měření povrchového pnutí, jehož pronájem stojí zhruba 2000 euro denně (!), se běžně používá v automobilovém průmyslu a je možné díky němu zjistit, jak která část rámu v terénu pracuje. Z mozku přístroje, umístěného uprostřed rámu, se pomocí analýzy konečných prvků vypočítá zatížení jednotlivých partií v různých režimech jízdy. Kolo během sedmi měsíců prohánělí jezdci týmu a dali mu zabrat jak v těžkém terénu v tréninku, tak i během závodního zatížení na podnicích německé Bundesligy. Výstup z přístroje do počítače ve formě křivky a strohých dat by však byl k ničemu, kdyby nebylo možné výchylky v grafu přiřadit různým terénním pasážím. A tak byla na rámu ještě připevněna kamera, která zaznamenávala profil tratí a průběh jízdy. O celé vyhodnocování se staral inženýr ze zmíněné univerzity Holger Krause, jenž se stal asistentem Jürgena Falkeho a společně s dalším inženýrem v týmu, nově angažovaným maratoncem Hannesem Genzem, navrhli zcela nově koncipovaný rám O.Nine.

Některé části rámu totiž vypadají úplně jinak, než je u horských kol zvykem. Například horní vzpěry zadní stavby jsou nesymetricky tvarované, neboť síly od řetězu při záběru jsou zcela odlišné od těch, které na zadní stavbu působí při brzdění. Při testování se také zjistilo, že sedlová trubka může být velmi lehká, stačí, aby byla objemná u středu, kde její šířku neomezuje objímka přesmykače a směrem vzhůru se ztenčovala až na průměr sedlovky 27,2 mm. Ten má totiž mnohem lepší schopnosti pohlcování vibrací, než oversize průměry sedlové trubky a tak je jízda pohodlnější. Ačkoliv z rámu zmizely nápisy FLX, jezdci se nemusí obávat, že by rám ztvrdnul. S tolik oblíbeným komfortem se počítá i nadále, ale hlavní podíl na pružnosti by měla mít právě ona sedlová trubka.

Merida si je svým výtvorem natolik jistá, že na něj klidně poskytne pětiletou záruku. A to přitom nový rám nebude zatížen žádným váhovým limitem!

Ninety Six ještě tužší

Inovace se dočkal i úspěšný celoodpružený rám Ninety Six, jenž byl v loňské sezóně nejlehčím sériově vyráběným rámem. Přestože měl podle měření nezávislých časopisů absolutně největší tuhost ze všech srovnatelných rámů, pro rok 2010 dostane stejně jako pevný O.Nine větší středové pouzdro pro osu BB30. To dokáže díky většímu průměru ložisek a tudíž i celé středové partie podle výpočtů zvýšit tuhost kola o celých 30%, takže je velmi reálné, že z BB30 se brzy stane zavedený standard. Ačkoliv rám se tímto zvětšením průměru neodlehčí, při použití odpovídajících klik s duralovou osou již u celku k váhové úspoře dojde.

Rozdíl mezi pevným kolem O.Nine a celoodpruženým Ninety Six, osazenými totožnými komponenty, je pouhých devět set gramů. A tak mají jezdci před každým závodem těžké rozhodování, které kolo si vybrat. Sami jezdci pak uvedli, že odpruženou devadesát šestku, jejíž jméno označuje počet milimetrů zadního zdvihu, si budou brát na většinu závodů světového poháru typu Fort William či Offenburg, kde technické pasáže tvoří větší část trati, zatímco pevňák bude ideální na rychlé okruhy, jaký najdeme třeba v Madridu.

Oba rámy ve stejné velikosti, osazené totožnými komponenty a nahuštěné na stejné tlaky pneumatik, jsme měli k dispozici k celodennímu testování, a tak jsme přímo v terénu mohli porovnat přínos či negativa jednotlivých řešení. S jízdními dojmy i rozřešením, zda je rozdíl necelého kila hmotnosti skutečně tak velkým důvodem pro setrvání u pevného rámu, vás seznámíme v podrobném testu v příštím čísle.

Warp pro časovku i triatlon

Návštěvníci veletrhu Eurobike mohli vloni zahlédnout prototyp časovkářského speciálu Warp, jenž je nyní připraven k závodům. Vzhledem k tomu, že prodej kol Ninety Six byl tak úspěšný, umožnila společnost konstruktérovi Jürgenu Falkemu jakoby za odměnu pracovat i na tomto projektu kola, které nikdy nebude masovou záležitostí, ale jedná se o jeho citovou záležitost. Hlavním důvodem však je to, že se Jürgen chce po dvaceti letech vrátit na havajský závod v triatlonu Iron Man, kde by rád zdolal 42 km běhu, 3,5 km plavání a 180 km jízdy na kole. A právě pro cyklistickou část si mohl postavit speciál, u něhož je na prvním místě aerodynamika. Warp však není obyčejným triatlonovým speciálem, ale je to obojživelník, jejž bude možné použít i na klasickou časovku. Například olympijská časovka má 50 km a tak je posed na kole o něco jiný než při 180 km triatlonu. Proto Jürgen navrhl řešení změny výšky hlavové trubky pomocí odnímatelných nástavců na horní rámovou trubku. Ty je možné na rám namontovat ve dvou výškách, a tak jedno kolo používat pro obě disciplíny, což u speciálů pro jedno nebo druhé není tak úplně ideální.

Cena rámu zatím nebyla stanovena, ale nepočítá se s žádným masovým prodejem a tak je nasnadě, že nízká rozhodně nebude.

Tým posílen o maratonce

Jediná zástupkyně něžného pohlaví v teamu Meridy pro tento rok, Norka Gunn-Rita Dahle, se vzhledem k těhotenství prezentace nezúčastnila, ale při tiskové konferenci byla v nadživotní velikosti přítomna alespoň na plátně díky přímému přenosu z jejího rodného Norska. Příchod potomka očekává odhadem počátkem března a celá její sezona je tomu přizpůsobena. Jak nám sama z plátna sdělila, v současnosti už nemůže trénovat na vrcholné úrovni, ale návrat do plného tréninku plánuje již na přelom května a června, tedy záhy po porodu. První závody ji pak čekají již v létě. Prioritou je pro ni, jak několikrát zdůraznila, pochopitelně zdraví dítěte a její život se podstatně změní, ale očividně se na závodní nasazení těší. Pokud půjde vše hladce, mezi její hlavní cíle bude patřit jak mistrovství světa 2010, tak i olympiáda v Londýně. Plány to jsou smělé, a tak jí přejeme hodně sil a podařený comeback.

To José Antonio Hermida letos bude trénovat v Austrálii, aby se konečně zmocnil vytouženého titulu Mistra světa, jenž mu už po několik let jen těsně uniká. Ovšem prozradil, že nastupuje mladá generace a je těžké se prosadit v silné konkurenci. Hlavním jeho krédem je však být nejprve člověkem a teprve až pak závodníkem, takže být přátelský je pro něj přirozené.

Posilou týmu je Holanďan **Rudy Van Houts**, jehož cílem je top ten ve světovém poháru v XC, kde doposud jezdil v týmu Barta Brentjense. Tým dále posílili maratonci **Hannes Genze a Jochen Katz**, kteří mají za úkol tým propagovat na etapových závodech a společně vyhrát alespoň jeden z etapáků Cape Epic, Trans Alp či Trans Germany.

Rozhodně si tedy nenechte ujít příští číslo, kde se podíváme na zoubek rozdílům mezi pevným a celoodpruženým rámem v terénu. Mnozí konzervativci budou možná velmi překvapeni.

(mig)

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

GALAXY
Proteus Fox RLC SRAM

Jihočeši si na nové kolekci dali opravdu záležet, a to jak po technické, tak i designové stránce. Galaxy Proteus je letos nabízen celkem ve čtyřech modifikacích, které se od sebe liší použitou verzí vidlice Fox a osazením Shimano Deore XT nebo Sram X.0. Naším testem prošel model Proteus s vidlicí Fox RLC a s vybavením Sram. Svou koncepcí má oslovit především závodníky, vyžadující kvalitní techniku v odolném balení a navíc za rozumnou pořizovací cenu. Částka 41 990 Kč je vzhledem k použitému osazení rozhodně příznivá.

Rámový základ by se dal nazvat klasikou, ovšem v tom nejlepším slova smyslu. Slitina Al 7005 Ultralight s trojitě zeslabovanou stěnou se v kombinaci s vhodně profilovanými trubkami podepsala na vydařeném poměru nízké hmotnosti a příkladné tuhosti. Tu podporuje především až extrémně bi-axiálně tvarovaná spodní trubka, jejíž spodní konec svou šíří téměř kopíruje šířku středového pouzdra. Velice mohutně se tváří celá hlavová partie s nepřehlédnutelnou výztuhou tvořenou dvěma navařenými pláty. Vzhledem k masivnosti horní, a především spodní trubky se tváří docela subtilně sedlová trubka se sedlovkou průměru 27,2 mm.

Zadní stavba rovněž sází na maximální přenos síly, o čemž vypovídají daleko od sebe posazené řetězové vzpěry v místě napojení na středové pouzdro. Jejich průřez tvaru kapky má zlepšovat pohlcování otřesů, sedlové vzpěry jsou decentně zprohýbanou klasikou s čistě kruhovým průřezem. Oku lahodící jsou frézované můstky zadní stavby.

Spolehlivý závodník

Při prvním usednutí má jezdec pocit spíš celkově kratšího předního trojúhelníku rámu, jde ale jen o pocit. Vyloženě pohodlnou pozici nalezne po krátké chvilce a geometrie sportovně či závodně orientovanému jedinci skvěle padne do ruky. **Kolo je dostatečně živé a nechá se skvěle vést i po úzkých klikatých pěšinách. Zároveň není řízení nadměrně aktivní či neklidné ve sjezdech. Zvolenou geometrii bychom nazvali takřka ideálem pro cross-country.** Se závodním XC však souvisí i celkově nízký předek, tedy níže umístěná řídítka. To je daň za výborné vrchařské schopnosti kola, která se ovšem o něco negativněji projeví v prudkých sjezdech, kde jezdce přinutí jít výrazně za sedlo. Galaxy Proteus ale není bikem pro zdolávání extrémních terénů. Tam, kam je svým zaměřením určen, tedy na závodních XC tratích, si bude vést na výbornou.

Po stránce tuhosti a akcelerace nemáme připomínky. Torzní tuhost rámu snese velice přísná měřítka, to samé platí v oblasti okolo středového pouzdra. **Proteus tedy nabídne skvělou odezvu na záběr i nadprůměrně těžkým jezdcům. Je ale nutné počítat s nepříliš velkým komfortem, tuhost rámu se promítla i do jeho celkové tvrdosti.** Na dobré akceleraci se promítla také kola Mavic CrossRide a pláště Kenda Karma. Ty jsou tím pravým univerzálním obutím na většinu typů povrchu, samozřejmě vyjma vyloženého bahna. Na kolech Mavic nás pouze už standardně zamrzely příliš lacině vypadající upínáky s nepěknými ocelovými maticemi.

V případě vidlice Fox asi není co dodat, charakterizuje ji plynulý chod s vhodnou progresivitou a také skvělá tuhost konstrukce. Pouze s těmi ovládacími prvky jakoby si z nás už konstruktéři foxu dělali legraci. Titěrný červený eloxovaný ovladač na vrchu pravé novy je dobrý tak k vyšťourání bláta zpoza nehtů, nikoli k nastavování zpětného tlumení. Líbil se nám způsob vedení bowdenu lockoutu přes úchyt na středu korunky. Z řídítek ovládaný lockout má maximálně vychytané odaretování, k němuž slouží pouhý dotyk bokem ukazováku. Pro optimální dostupnost aktivační páčky je nutné trochu laborovat s natočením ovladače na řídítkách. Pokud má totiž být v dobrém dosahu, dostává se už do blízkosti hlavní řadicí páčky. Nicméně to jsou jen drobnosti, celkově patří z řídítek ovládaný lockout od foxu k tomu nejlepšímu.

Totéž platí o brzdách Avid Juicy Seven, které poskytují skvělý výkon za všech podmínek a možnostmi nastavení páčky i vzdálenosti destiček od kotoučů svého majitele přímo rozmazlují.

Zbylé komponenty ani není třeba řešit. **Sram X.9 s páčkami Trigger je z hlediska ovladatelnosti na úplné špičce.** Zvlášť přesmykač se tváří díky širokému vnějšímu rameni hodně masivně a téměř nezničitelně. Kliky Truvativ Stylo svou tuhostí dobře korespondují s rámem.

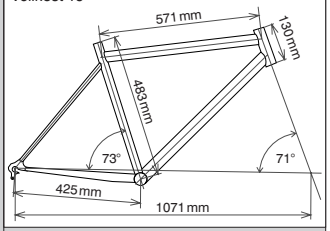
Pochvalu si od nás odneslo i sedlo WTB Shadow V Race, které i přes svůj oproti předchůdcům podstatně sportovnější střih nabídlo solidní dávku pohodlí i při dlouhé vyjížďce.

Takže Galaxy Proteus rozhodně prospěl s vyznamenáním. ■

Technická specifikace:

Rám: Al 7005 Ultralight Triple butted
Vidlice: Fox F100 RLC Lockout
Kliky: Truvativ Stylo 22/32/44 175 mm
Brzdy: Avid Juicy Seven
Řazení: Sram X.9 Trigger
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Sram X.9
Kola: Mavic CrossRide
Pláště: Kenda Karma 2.0
Řídítka: Ritchey Comp
Představec: Ritchey Pro
Sedlovka: Ritchey Comp
Sedlo: WTB Shadow V Race
Hmotnost: 11,7 kg (vel. 19")
Cena: 41 990 Kč

Velikost 19"



+ tuhost, ovladatelnost, vyvážené osazení
− ovládací prvky vidlice, „laciné“ rychloupínáky

PROTECTING PEOPLE

FP1 RACE
váha 240 g / 3.499 Kč

Roll over bar
Roll over bar používá speciální termoplastovou mřížku, která zajišťuje v případě nárazu perfektní rozdělení vzniklého tlaku.

Síťka proti hmyzu
Čelní ventilační otvory jsou kryty speciální síťkou, která za jízdy chrání hlavu od hmyzu ap. Helmy vyráběné technologií Inmould mají síťku vloženou mezi vnější skořepinu a tvrzený polystyren.

IAS – 3D
IAS – 3D umožňuje snadné nastavení vnitřního obvodu helmy a nově i jeho výšky uvnitř skořepiny. Díky tomuto systému lze snadno nastavit individuální velikost.

Monomatic
Upínací mechanizmus umístěný pod bradou má několik poloh a lze jej bez problému regulovat jednou rukou během jízdy.

aspire sports s.r.o. / karásek 11, 621 00 brno, czech republic / **T** +420 532 199 550 / **F** +420 532 199 554 / **mail** aspire@aspire.cz / www.aspire.cz / **www.bikecentrum.cz**

uvex
PROTECTING PEOPLE

Historie slavných značek RACE BIKE

V druhém pokračování historie domácích značek se budeme věnovat jednomu z nejvýznamnějších českých průkopníků horské cyklistiky. Značka Race Bike hned od svých počátků věřila slitinám hliníku a na jejich zpracování si postavila celé renomé, kdy z malé garážové firmičky vyrostla silná společnost, vyrábějící originální rámy pro všechny sféry cyklistiky.

Její zásah je celosvětový, neboť díky svým jezdcům získala i nejcennější medaile. Například Filip Polc se na sjezdovém RB Dragster stal Mistrem Evropy a Jana Horáková se na Monstru HT stala Mistryní světa. Michal Maroši si na erbéčku zase kromě několika významných výsledků ve světovém poháru vyskákal čtvrté místo na RedBull Rampage. Také na veletrzích vždy patří stánek Race Bike k těm nejnavštěvovanějším, vždyť firma se nebojí vyvíjet vlastní systémy odpružení či převodovku integrovanou do rámu.

Race Bike vyrábí kola z českého materiálu Al7020 a o sváření se starají lidé v Jezdkovicích, kam se firma přestěhovala. Důvodem bylo to nejcennější – svářeči. Výchova kvalitního personálu trvá zhruba rok a na Moravě si lidé váží práce a místa tolik neopouštějí. Ruční sváření je strojem nenahraditelné a spolu s následným tepelným zpracováním je náročné na lidský faktor. Na rozdíl od Asie, hlavního centra výroby cyklistických rámů na světě, kde je produkce zaměřená na kvantitu a cenu, se ve společnosti Race Bike vyrobí přes pět set rámů ročně.

Historie firmy RB se datuje od roku **1991**, kdy Roman Bartosz založil u Strakonic svou dílnu v pronajatých prostorách místní školy. Rozhodnutí to bylo tehdy jednoduché. Pro strakonickou ČZ, ve které tehdy pracoval, znamenala 90. léta definitivní úpadek. Se svou ženou se proto rozhodl využít zvýšeného zájmu o kola, na kterém vyrostla řada domácích producentů.

V počátcích jako všichni ostatní nakupoval veškeré díly, včetně rámů, od různých dodavatelů, a z nich následně stavěl a prodával kompletní kola. Jako vyučený strojař však měl řadu výhrad k běžně dostupným rámům, proto se rozhodl využít svých znalostí a vědomostí o zpracování duralu a i přes počáteční skepsi lidí z branže se vrhl na svařování a vývoj vlastních hliníkových rámů s logem RB.

Poprvé na sebe cyklistickou veřejnost jeho firma upozornila v roce 1993 na pražské výstavě Moto-Velo s kolem Free-Boy, které bylo zajímavé precizně zpracovaným mohutným rámem z v té době méně rozšířeného hliníku. Přestože se tehdy jednalo o slitinu pocházející od firmy Oria, její označení bylo 7020. Od té doby zůstal Roman Bartosz této třídě duralu věrný a staví z ní dodnes. Podobných firem byly tehdy stovky. Většina z nich ale zkrachovala a přežilo jen několik málo. Roman Bartosz chtěl na rozjezd větší dílny úvěr, ale byt a trabant nebyly dostatečné ručení. Rozjezd firmy Race Bike s písmeny RB v logu tak musel financovat ze svého.

První úspěch na sebe nenechal dlouho čekat, to když René Andrle na kole s jednoduchým logem RB byl pátý na mistrovství světa. V roce **1997** se firma stěhuje od Strakonic do Jezdkovic u Opavy, kde nalézá ideální zázemí pro další expanzi v podobě prostor v budově bývalého zámku.

Dalším mezníkem v historii firmy bylo setkání Romana Bartosze s Petrem Heiníkem, který v té době jezdil sjezdy a nebyl spokojen se svým kolem. Domluvili se a vznikl první sjezdový rám RB Bandit. Na něm Petr Heiník v roce **1998** skončil sedmý na mistrovství Evropy a v roce **1999** sedmý na mistrovství světa. Tím nastartoval zájem o rámy RB. První úspěchy v závodech mistrovství Evropy a světa s sebou přinesly i první zakázky do zahraničí, konkrétně do Rakouska a Švýcarska.

Firma Race Bike, ve které se Petr Heiník stal společníkem, nadále financuje svůj rozvoj z vlastních zdrojů. Rámům RB důvěřuje více a více zákazníků, objem prodeje rok od roku roste a daří se pronikat na nové zahraniční trhy, jako jsou Německo, Rakousko, Švýcarsko, Itálie, Finsko, Švédsko, Velká Británie, USA a další.

V Kanadě si RB všiml výrobce brzd Hayes, který si nechal postavit kola, na nichž pak prezentoval své produkty na světových výstavách. Druhou významnou zakázku dostal Race Bike od domácího Authora, který v roce **2000** neměl ve své nabídce odpružené rámy. Pro Authora vyrobil Race Bike na devadesát kol. Firma pak odkoupila licenci na typy Funn a Bandit, místo nichž vznikly modely Sovereign a A- Zone.

Přestože kola RB snesou především nejvyšší nároky, co se týká zatížení a pevnosti, řada zákazníků si je nechává dělat jen pro parádu. Třeba domácí Škodovce **2000** navrhl Race Bike kolo ve firemních barvách pro představení fabie i octavie po autosalonech a Automobilka KIA si objednala řadu kol ke svému modelu Sorento.

V roce **2001** byly na trh uvedeny nové stroje Speedster a Monster, které využívají frézované příhradové konstrukce v rámech. Originálním rámem je pak Dragster, jehož příhradový rám dovezl právě Michala Marošího či Filipa Polce ke zmíněným medailím.

V roce **2007** spatřil světlo světa rám Boxter, jenž je určen pro nejtěžší sjezdové zatížení. Společnost Race Bike také představila vlastní řešení převodovky pro kolo. Ve světě je zatím pouze šest firem, které technologii zvládly nebo se o ni pokoušejí. V roce **2008** Race Bike po dvouletém testování uvedl technologii, kdy do rámu je zakomponována devítikolová převodovka a na níž má udělen patent. Do sériové výroby se dostane na stroji Revoluzzer. Pro sezónu **2009** došlo k nahrazení stávajících modelů Speedster novým strojem IQ, jehož tlumič je integrován do horních vzpěr. Rámy Monster dostaly odlehčovací kůru, kdy shodily až 600 gramů.

Jak je vidět, vývoj se ve firmě Race Bike jen tak nezastaví a stále je co vylepšovat. Podle slov Romana Bartosze je však budoucnost v tlumičích a možnostech úpravy charakteristiky jejich chodu. Vždyť když už se může u aut a motorek testovat elektronické ovládání komprese a progresivity v závislosti na režimu jízdy, proč by se něco takového nemělo objevit i u kol? **(mig)**

Kola RB si pro svou prezentaci vybrala nejen Škoda, ale i Hayes

Bandit

Dragster DH

RR

Speedster

Michal Maroši

Revoluzzer

2F = dvojnásobná funkce
= dvojnásobně fit

se značkou 2F vám dopřejeme radost z oblékání

funkční prádlo
termoprádlo
cyklokalhoty
cyklodresy
cyklovesty
cyklobundy

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

POLSKÁ KREV 3

Po problémech s výměnnými patkami rámů a bezdušovými či klasickými plášti, se tentokrát zaměříme na zkušenosti se zapletenými koly, ráfky a výplety obecně. Etapový závod totiž naprosto perfektně prověřil odolnost jednotlivých provedení a také jejich servisovatelnost.

Zapletená kola FRM patří mezi hodně lehké komponenty. Zatímco praskl drát u kazety lze vyměnit bez nutnosti její demontáže, na druhé straně náboje je potřeba vyndat matici na ose a drát prostrčit zevnitř, takže opět komplikace.

Ráfek doslova rozervaný zevnitř, to není příliš běžná závada. Nicméně setkali jsme se s tím jak u kola poškozeného pádem, tak u skoro nového ráfku, kdy majitel prostě jen přefoukl plášť, a ten byl odolnější než ráfek.

Ráfky

Jak jsme již zmínili, na MTB Challenge jezdci dorazili s koly v často dost mizerném stavu. To platí i pro ráfky, které bylo už před startem první etapy nutné někdy výrazně docentrovat. Vzhledem k převaze kotoučových brzd to ale nebyla zase taková tragédie, protože v tomto případě nehrál milimetr stranové výchylky takřka žádnou roli. U věček to bylo ale horší, protože náročnost terénu často rozhodila výplet, který pak jezdce škrtáním špalíků o ráfek dost omezoval. Dalším problémem byly opotřebované bočnice ráfků, kdy se ve dvou případech stalo, že bok prostě prasknul a ráfek bylo třeba vyměnit. Klasický výplet a standardní profil ráfku zde hrál velmi ulehčující roli. Sehnat odpovídající náhradu totiž nebyl problém a leckdy stačilo jen přeplést ráfek napříč, aniž by bylo nutné vytahovat dráty z náboje kvůli náhradě za odpovídající délku.

Problém představovaly pouze atypické počty děr v ráfku, protože sehnat ráfek na 28 či méně děr je problém i ve velkém městě, natož při závodech. Co nás trochu překvapilo, byly netypické destrukce ráfků, které vznikly třeba po pádu. Osmička z předního kola nebyl žádný problém, ale ráfek roztržený vedví uprostřed vnitřní stěny, přesně středem otvorů pro dráty, to už je rarita. Také ráfky pro bezdušové pláště, které dostaly výrazný zásah kamenem a měly promáčklou bočnici, představovaly riziko. Hlavně z důvodu nebezpečí ztráty tlaku v těchto místech, kde plášť nemohl pořádně dosednout.

Někdy se prostě ráfek nevešel ani do rámu, takže nezbylo než uprostřed etapy celé kolo hezky pošlapat, aby mohl dotyčný vůbec dojet do cíle. Zlověstné syčení vzduchu z bezdušáku během „rovnání" nakonec po zásahu nepokračovalo a kolo vydrželo až do cíle.

Asi nejstarší výplety v závodu patřily Ludmile Damkové. Náboje Hügi měly dráty v křížení vždy sletované, aby nedocházelo k jejich vzájemnému pohybu, a celek tak byl tužší. Tahle metoda se praktikovala v devadesátých letech a dnes je to spíše kuriozita, nicméně stále funkční.

Zapletená kola Mavic nabízejí sice snadnou výměnu drátu u kazety, ale vyžadují speciální centrklíč, a hlavně šikovnost a závitník v případě poškození závitu držícího drát v ráfku. V tomto případě je stará dobrá klasika, co se týká servisu, k nezaplacení.

Výplety

To, co platilo pro klasické ráfky, zůstává i pro výplety. Standardní provedení s dráty se zahnutou hlavičkou a počet drátů 32 nebo 36, z hlediska servisu naprosto ideální věc. Většina délek drátů je dostupná, nebo je lze zkrátit a válcovačkou vytvořit nový závit. Navíc pevnost a životnost výpletu je výrazně vyšší než u ultralehkých provedení. V každém případě výměna drátu nepředstavuje větší problém, tedy s odpovídajícím technickým zázemím. Málokdo si do lesa bere bič a tisícihran na kazetu, na servisním stanovišti to ale problém nebyl.

Horší už to měli majitelé zapletených kol, protože v jejich případě byly problémem hlavně náhradní díly. Zapletená kola Mavic CrossMax sice patří mezi lahůdku pro potěchu oka, ale například ohnutý drát po zásahu klackem už byl problém. Výměna bez nutnosti sundat kazetu je velkou výhodou, ale problém byl jinde. Co se týče docentrování, je třeba mít speciální klíč, ten lze mít s sebou při závodu. Ovšem drát vytržený ze závitu v ráfku vyžadoval závitník. Stačilo totiž ohnutý drát vyšroubovat a lehce poškozený závit už nebyl schopen pořádně chytit nipl nového drátu. Navíc sehnat náhradní duralový nebo ocelový drát odpovídající délky bylo skoro nemožné. Ze sto padesáti závodníků mělo velké procento zapletená kola Mavic, ale jen minimum náhradní dráty. Navíc někteří z nich měli dráty pro svůj model zapletených kol a ty nebyly kompatibilní délkou s jinými. Takže kdo jede na závody se zapletenými koly, rozhodně by s sebou měl mít náhradní dráty všech odpovídajících délek pro přední a zadní kolo a také klíč na niply.

Co se týká výpletů s dráty s rovnou hlavičkou, tam nebyl problém upravit klasický drát narovnáním hlavičky, většinou vydržel bez problémů všechny etapy. U zapletených kol Shimano byl problém například se závitem v přírubě náboje, tam ale stačilo poškozený závit nahradit vložkou vyrobenou zbroušením klasického niplu a vlepenou do příruby. Opět je ale potřeba mít zázemí servisu, na trati v lese to prostě jezdec nezvládne. Jeden prasklý drát v klasickém výpletu nemusí znamenat vážnější problém, ale u kol s několika dráty, závislých na jejich přesném napětí, už to někdy znamená stopku v závodu.

Raritou bylo centrování přímo na stanovišti na trati. Lehce rozhozené výplety s neporušenými niply stačilo dotáhnout, ale osmičky vzniklé po pádu už byly oříškem. Naštěstí stačila gumová palička a dva dřevěné špalíky. Přesně mířenými ranami se ráfek postupně srovnal do výchozí polohy. Nešlo o pružnou deformaci, ale vyloženě o ohýbání materiálu za studena. Nutno říci, že takto srovnaný ráfek s docentrováním vydržel v několika případech i tři etapy bez nutnosti jej každý den přecentrovávat. Tuto nouzovku je ale stejně nakonec potřeba vyměnit, protože ráfek už nemá takovou pevnost, a navíc si zachoval i určitou házivost v řádech milimetrů.

Takže shrnuto nakonec, na etapák je určitě dobré mít v pořádku bočnice ráfků, docentrované výplety, nepoškozené niply a v případě speciálních zapletených kol nebo atypických ráfků také vlastnit většinu náhradních drátů či dílů.

(už)

CamelBak M.U.L.E. NV

TEST

Cykloservis si jako první české médium mohl na vlastní kůži proklepnout novinku od americké firmy CamelBak. Ta je vybavena zcela novým systémem odvětrání zad N.V.I.S.™. V minulém roce jsme představili outdoorový model Hoss, jenž byl první vlaštovkou, ukrývající pružnou plastovou vložku D.V.I.S. Tu tvořil krunýř s osmi plochými opěrkami, mezi nimiž byl dostatek prostoru pro proudění vzduchu. Pro cyklobatohy byl systém trochu zjednodušen na pouhých pět výstupků.

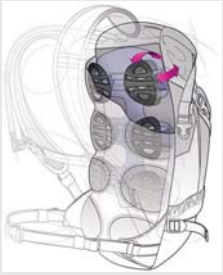
Ty mají za úkol oddálit plochu zad od zadní části batohu a tak zabránit „připláchnutí" na tělo. V kontaktu se zády je pouze prodyšná síťovina a oněch pět opěrek, mezi nimiž může volně proudit vzduch. Ačkoliv jsme batoh nemohli podrobit klasickému letnímu testu přímo na dresu v parném počasí, už teď můžeme uvést, že nová zádová partie nijak netlačí, opěrky jsou měkké a systém se díky pružnosti vložky příjemně usadí na zádech. I když nutno podotknout, že první pocit na zádech je od běžných batohů poněkud odlišný. O stažení se starají hrudní a odnímatelný bederní pás. Popruhy Dynamic Suspension™ jsou pak pro větší prodyšnost síťované.

Mule je oproti běžným batohům pouze trošku větší. To má na svědomí vedle vložky N.V.I.S. i zvětšený úložný prostor, jenž nyní pojme kromě třílitrového rezervoáru Omega Hydrotanium i náklad o objemu deseti litrů.

Na vnější stěně najdeme dvě postranní kapsy a venkovní menší kapsičku pro doklady a větrovku. Samozřejmostí jsou popruhy pro připevnění přilby a reflexní prvky pro zvýšení bezpečnosti. Příjemná je i přítomnost voděodolné kapsičky na mobil či MP3 přehrávač. Proti dešti je možné batoh ochránit i pláštěnkou.

Batoh M.U.L.E. NV se prodává v červené, černé a zelenkavé barvě za 2190 Kč.

(mig)



+ usazení, oddálení od zad, prostor

− nenalezli jsme

Fantom od Gore

Naším tesem prošla bunda **Gore Phantom**, využívající kombinace tenkého windstopperu vpředu a na rukávech a vysoce pružného zadního středového panelu pro optimální termoregulaci. Charakteristickým prvkem bundy Phantom jsou odepínací rukávy. Po jejich odstranění se z bundy nevytvoří vesta, jak bývá obvyklé, ale dres s krátkým rukávem, což je z našeho pohledu praktičtější. Rukávy jsou navíc připnuty našikmo, zip je tedy zakomponován do švu směřujícího k límci. Díky tomu nijak neomezuje v pohybu, nedře a zároveň nepůsobí rušivě z hlediska estetiky.

Ke střihu nemáme připomínky. Přes trup je celkově spíše užší a totéž platí u rukávů. Velice dobrá pružnost jednotlivých panelů a vhodně zvolený tvar s lehce prodlouženým zadním dílem jsou zde zárukou příjemného usazení na těle a skvělého tvarového přizpůsobení. Optimální je délka rukávů včetně jejich úzkého pružného olemování. Totožné zakončení je použito i na spodním dílu bundy. Krátké rukávy po odepnutí těch dlouhých vypadají velice dobře – vhodná je jejich šířka i zakončení, a navíc na nich nechybí reflexní potisk.

Ideální šířku i výšku má límec, který je doplněn o garáž na zip, jenž díky tomu nepřijde do kontaktu s pokožkou na krku či bradě. Hlavní zip je podložený proti profouknutí dostatečně širokým pruhem materiálu, takže nehrozí jeho skřípnutí jezdcem. Trojice zadních kapes je dobře přístupná a především nadprůměrně hluboká. Pružný horní lem kapes zabrání vypadnutí obsahu i při jízdě v hodně členitém hrbolatém terénu, takže zipy zde nejsou potřeba.

Praktický test potvrdil skvělou funkčnost, typickou i pro ostatní textil značky Gore. Vedle dokonalého usazení na těle a dimenzované délky rukávů, které ani při výrazném předklonu neodhalily zápěstí, je největším plusem především prodyšnost středového panelu zad. Ani při vyloženě svižné jízdě jsme se v bundě příliš nezapařili a skvělá odolnost proti profouknutí pak pomohla v dlouhých sjezdech zamezit prochlazení. Celkem nízká gramáž použitého materiálu je po stránce termoregulace rozhodně výhodou a plusem je i z hlediska skladnosti odepnutých rukávů. Ani reflexní prvky nebyly nijak podceněny, nachází se jak na rukávech, tak i na zadních kapsách. Příjemným překvapením se stala jejich kvalita, několikeré vyprání v pračce na nich nezanechalo výrazné stopy. Odepínání rukávů sice může zprvu díky dvěma dvojicím zipů působit složitě, ale v praxi zabere jen malý okamžik. Vzájemné prohození rukávů není možné díky různě dlouhým zipům vpředu a vzadu.

Cena bundy Gore Phantom je 3790 korun. Nabízené velikosti jsou S–XXL. Vedle testované červené je v nabídce také modrá, žlutá a šedá varianta.

(kad)

\+ střih, prodyšnost, odepínací rukávy, velké kapsy

– cena

Vitesse HP

Dámské sedlo Vitesse HP je určeno pro silniční a XC kola. Cílovou skupinou jsou především závodnice a ty cyklistky, které v sedle tráví spousty hodin. Vitesse HP má skořepinu zesílenou karbonovými vlákny a díky rozšířené přední i sedací části je dokonale přizpůsobeno anatomii ženského těla. Příslušnice něžného pohlaví mají totiž zpravidla větší rozteč mezi sedacími kostmi než muži, a tak je nutné zajistit lepší oporu pro tyto partie. Testovaný model tedy plně vyhovuje požadavkům kladeným na dámské sedlo.

Vzpěry jsou vyrobeny z firmou vyvinutého materiálu k:ium, který představuje ideální poměr pevnosti a váhy, která činí slušných 260 gramů. Boky sedla jsou změkčeny technologií Wing Flex, takže se dokonale přizpůsobí plnějšímu tvaru dámských stehen a v případě potřeby pružně reagují na tlak svalů v této oblasti při šlapání. Přední část sedla je pro lepší pohodlí bohatě polstrovaná. Na povrchu nejsou žádné švy, což umožňuje snáze přesunout těžiště na špičku sedla.

Při redakčním testování model potvrdil výrobcem udávané kvality zejména v případě příjemného povrchu a rozšířené zadní části, která dámskému zadečku byla dostatečnou oporou. Jediným nedostatkem, který jsme zaznamenali, byl vyšší tlak na vnitřní stranu stehen v důsledku nedostatečného probrání ve středové části sedla.

Sedlo Vitesse HP je opatřeno praktickým I.C.S. úchytem pro podsedlovou brašničku nebo blikačku fi'zi:k a je k dostání v barevných variantách růžová/bílá, modrá/stříbrná, černá a nejzajímavěji pak působí povrch jakoby z hadích šupinek ve zlaté barvě. Doporučená prodejní cena je 2290 korun. **(pet)**

Absalontní volba

Hutchinson Piranha Tubeless Ready rozměru 2,0 palce je plášť, který si pro svůj triumf na olympiádě v Pekingu vybral Julien Absalon. Díky hmotnosti 560 gramů a celkem hustému vzorku se přesně hodil na kamenitý okruh Laoshan, jenž byl v den závodu suchý. Nízká střední část běhounu má za úkol přinést co nejnižší valivý odpor při zachování skvělé trakce, mohutnější boční výstupky by pak měly dobře podržet v náklonu.

Systém označený Tubeless Ready spojuje výhody obou provedení plášťů – odolnost, pohodlí a přilnavost bezdušovek a velmi nízkou váhu pláštů pro duše.

Pláště Piranha Tubeless Ready tak mohou být v mžiku nahuštěny s pomocí spreje Fast'Air Inflator, jenž kombinuje bombičku pro foukání bezdušových pneumatik s lepicím tmelem. Ten by měl během jedné a půl minuty zacelit defekty do velikosti jednoho milimetru včetně nafoukání pláště, aniž by bylo nutné plášť demontovat. Sprej se pouze nasadí na ventilek a během chvilky je provedena oprava defektu i s nafoukáním. Dokonce je možné jej použít i pro opravu duše.

Pláště Piranha se vyrábí v devíti verzích, které se liší jak rozměrem 2,0" a 2,35", tak i provedením pro duše nebo jako bezdušáky. Zároveň je možné si i vybrat měkčí složení směsi pro vyšší přilnavost k terénu, ale u těchto pláštů je na druhou stranu třeba počítat s rychlejším opotřebením. Cena všech verzí je shodně 990 korun, Fast'Air Inflator pak přijde na 249 Kč.

(mig)

R77 Ultralite AL 7075 T6, 3D kovaný, CNC obráběný, váha: 114g, cena: 970,-

VAŠE DOPISY

Dobrý den, mám dotaz.
Vozím již delší dobu na horském kole bezdrátový computer, konkrétně Sigma BC 1100 doplněný o bezdrátové příslušenství RCS. Pořád bojuju s vybitýma baterkama, vydrží mi většinou jen několik měsíců, maximálně půl roku. Je to normální, nebo je v přístroji nějaká chyba? Je možné použít nějaké jiné kompatibilní baterie, které by mi vydržely delší dobu? Dík za radu.

Michal Veselý

Tady odpověď asi nebude zrovna potěšující. V případě bezdrátového přenosu RCS se jedná o starší generaci systému Sigma Wireless, později překonanou novější technologií RDS a zcela současnou STS. V případě baterií je nutné se držet předpisu výrobce, zde se jakékoli experimenty nevyplatí. Systém RCS se nejčastěji potýkal s rychlejším poklesem napětí baterií ve vysílači, jenž je zároveň snímačem a je umístěn na noze vidlice. Zde skutečně dochází k poměrně rychlému vybíjení baterií. Naopak v přijímači, tedy v nosníku computeru, vydržela baterii dostatečná kapacita i několik let. Nižší životnost baterií tedy u systému RCS berte jako daň jeho určité zastaralosti. A třeba i jako impuls pro pořízení moderního bezdrátového computeru. První generace systému RCS se na trhu objevila již v druhé polovině devadesátých let. Vývoj v této oblasti byl za poslední roky skutečně výrazný a netýkal se jen ochrany proti rušení signálu, ale právě i životnosti baterií v závislosti na systému.

(red)

Zdravím svůj oblíbený časopis.
Chtěl jsem se s vámi poradit ohledně montáže gripů. Neustále bojuju s problémem, že se mi protáčejí, hlavně když někde na vyjížďce zmoknu. Mám anatomické provedení gripů, takže jejich protočení má za následek, že se hrozně nepříjemně drží a pořád je musím i za jízdy srovnávat. Co s tím? Můžu je přilepit třeba chemoprenem?

Dík za radu. Vašek Svoboda

Problém s protáčejícími se gripy je celkem běžnou záležitostí. Tím nejdůležitějším je správná montáž. Řídítka musí být odmaštěná a gripy se na ně nasunují nejčastěji po zvlhčení buďto obyčejnou vodou, nebo raději Ironem či Okenou, tedy přípravkem, který posléze vyschne. Může se ale stát, že se budou gripy protáčet i při dodržení všech zásad správné montáže. Problémem může být nevhodně provedená povrchová úprava řídítek, případně i příliš měkká směs gripů v jejich středové části. Absolutní jistotou je koupě gripů s pojistnými duralovými kroužky, které se stahují nejčastěji malým červíkem. U takových gripů rozhodně již protáčení řešit nebudete. Pokud však chcete své anatomické gripy za každou cenu zachovat, lepidlo, například vámi zmiňovaný chemopren, je také řešením. Problém ale nastane ve chvíli, kdy budete chtít gripy sundat. Jejich znehodnocení se v takovém případě asi nevyhnete.

(red)

Dobrý den, předem mého dotazu vám chci poděkovat za super plátek, co pro nás cykláky vydáváte. Koupil jsem GT Force 1. Dříve jsem sedlal pevňáky, takže moc nevím o funkčnosti tlumiče. Prosím o info, jakým maximálním tlakem mohu tlumič Fox Float RP23 natlačit a která ze tří poloh propedalu je nejaktivnější, co se týče zamezení propružování. Mám tam 175 psi, vážím 65 kg.

Děkuji, Hanák, Vizovice

Díky za přízeň našemu plátku. Přesný tlak v tlumiči nezáleží jen na hmotnosti jezdce, ale také na systému zadního odpružení, tedy přepákování k tlumiči nebo umístění napřímo. Pokud není tlak uveden nikde v manuálu, stačí jednoduchá pomůcka. Na pístnici tlumiče by měla být navlečená gumička. Tu nasuňte co nejblíže k hlavnímu tělu tlumiče, tedy až k těsnění. Potom na kolo nasedněte velmi opatrně, abyste ho příliš nezhoupnul, nejlépe někde u zdi a jednou rukou chyťte řídítka. Jakmile z kola opět opatrně slezete, gumička na pístnici by měla být přibližně ve čtvrtině, maximálně ve třetině její délky, tedy v necelé třetině zdvihu. To je zanoření (sag) odpovídající vaší hmotnosti. O něco tvrdší nastavení bude znamenat méně pohodlí, měkčí naopak zbytečné houpání. Maximální tlak pro tlumič je 300 psi, ale to se pod vámi ani nehne, a zbytečně budete trpět vy i tlumič. Sag je univerzální hodnota pro nastavení tvrdosti všech tlumičů na různých kolech. Nepatrné odchylky pak znamenají jen zvýšení či snížení komfortu.

Propedal a jeho nastavení je jednoduché. Povytažením kolečka z páčky (nikdy neprovádějte za jízdy) nastavíte číslo jedna proti páčce a máte nejmenší účinek tlumení. Naopak trojka proti páčce znamená nejtvrdší projev, tedy největší účinek propedalu.

(red)

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

WHEELER Pro 49

Horská kola v nižších cenových relacích někdy nabízejí kvalitní rámový základ, na němž se dá postupně stavět a vylepšovat. Přesně tohle vystihuje i testovaný model Pro 49 od značky Wheeler.

Rám spoléhá na duralové trubky z materiálu 6061 s nepříliš výraznou profilací. Kruhový průřez je evidentní na spodní trubce, která u hlavy nese tvarovanou spodní výztuhu a naopak u středového pouzdra je rozšířena pro větší tuhost. Horní trubka má vejčitý profil, zadní stavba opět vyznává kruh a samozřejmě esovité prohnutí jak u řetězových, tak u sedlových vzpěr. Pro značku typické patky nesou dvojici závitů pro případnou montáž nosiče nebo blatníků. Přece jen jsme u kola v ceně pod dvacet tisíc, kde se počítá i s rekreačním využitím. Přesto však čisté detaily zpracování rámu, vedení lanek po spodu horní trubky a módní bílá barva dávají kolu sportovnější vzhled.

Kruhový průřez trubek se podepsal hlavně na tuhosti rámu a dobrém přenosu energie. Rám se ani při silovém záběru ze sedla výrazněji nekroutí.

Geometrie je zvolena jako kompromis pro sportovce a začátečníky, takže bike není přehnaně obratný, ale ani příliš lenivý. Dobré vedení směru je tedy ve vyváženém stavu s ochotou zatočit. Ve sjezdech při vyšší rychlosti nebudou muset začátečníci bike příliš krotit, naopak v technických pasážích jim práci trochu ulehčí. Do stoupání jde bike celkem ochotně a neprojevuje přílišnou snahu stavět se na zadní. To je dáno i nižším 80mm zdvihem přední vidlice. Geometrie a ovládání je tedy stejně jako u dražších biků této značky na slušné úrovni.

Co se týče posedu, prohnutá řídítka nabízejí poměrně přirozený úhel úchopu a také dostatečně pohodlný posed pro delší vyjížďky. Posed je středně natažený, takže jezdec může zabrat a silově šlapat v sedle, ale zároveň si rozhodně nepřipadá skloněný jako na závodním kole. Jedinou výtku máme k tloušťce gripů s ergonomickým protažením pro lepší oporu dlaně. V konkurenci ostatních biogripů jsou výrazně silnější a jezdci s drobnějšíma rukama tak možná i přes pohodlné držení budou mít problém je jistěji sevřít v náročnějším terénu. Naopak sedlo sportovního střihu má dostatečně měkké polstrování a příjemný tvar, takže nabídne pohodlné svezení.

Rozumný mix

Komponentové osazení je v tomto případě poměrně pestrou směsicí. Přední vidlice SR Suntour díky zdvihu 80mm dostačuje pro středně těžký terén, ale na hodně rozbitém povrchu už lehce ztrácí. Její projev není tak citlivý k menším nerovnostem, ale díky postupnému lockoutu ji lze ovlivnit i co do citlivosti vůči zanoření při jízdě ze sedla. V zamčeném stavu pak nechává jen minimální ochranný zdvih.

Dobrou volbou jsou hydraulické kotoučovky Quad, které po několika kilometrech nabídly brzdný výkon hodný profesionálů. Delší páčka se velmi dobře ovládá dvěma i jedním prstem a dávkování síly je přesné. Bod dotyku destiček s kotoučem je přesně znatelný a výkon je opravdu na vysoké úrovni. Za tyto brzdy by se nemusel stydět ani mnohem dražší stroj. Kliky Shimano s Octalink osou jsou funkčním a spolehlivým řešením, stejně jako komplet řazení Deore s přehazovačkou SLX. Vše funguje bez problémů tak, jak má. Kola s párovým výpletem jsou také typickým prvkem této značky a jejich pevnost či trvanlivost se od běžných výpletů nijak výrazně neliší. Pláště Cheng Shin v šířce 2,1 svým středně hrubým vzorkem patří mezi univerzály s dobrou tlumicí schopností. V ostrých zatáčkách sice kruhový profil není tak agresivní, ale odvalují a drží slušně.

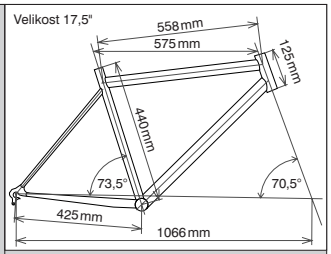
Pro amatéry i náročné

Model Pro 49 bude díky kvalitnímu rámu a vyvážené geometrii sedět spíše rekreačním jezdcům delších tratí nebo začínajícím sportovcům. Všem určitě budou vyhovovat brzdy, kterým patří velká chvála, naopak někteří asi časem sáhnou po vidlici s vyšším zdvihem. ■

Technická specifikace:

Rám: Alu 6061 (T4/T6)
Vidlice: SR Suntour XCM V2
Brzdy: Quad QHD-4 Axis
Kliky: Shimano FC-M442
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: WBP
Ráfky: Alex DP 17
Pláště: Cheng Shin 2,1"
Sedlo: WBP
Sedlovka: WBP
Řídítka: WBP
Představec: WBP
Hmotnost: 13,9 kg
Cena: 16 990 Kč

Velikost 17,5"



+ tuhý rám, posed, brzdy
− silnější gripy

Dokončení ze str. 1

Se závodním duchem

Kolekce Ghost 2009

Přibližme si tedy letošní kolekci Ghost alespoň povšechně a zaměřme se na její nejdůležitější oddíly. A jen tak mimochodem, právě na kole této značky se stala Sabine Spitz olympijskou vítězkou v Pekingu 2008.

RT Lector & Actinum

Byla by škoda nezačít od celoodpružených XC modelů Ghost, které získávají ta nejlepší hodnocení v testech řady magazínů. Pro XC závodníky a maratonce je zde připravena série lehoučkých celoodpružených biků RT.

RT Lector Worldcup

Model RT Lector Team s karbonovým rámem prošel nedávno naším testem, takže asi nebude třeba se o jeho kvalitách blíže rozepisovat. Dostupnější verzí lectora je typ RT Actinum s duralovým rámem, ovšem jinak takřka totožnými parametry. Čtyřčepový systém zadní stavby je pro značku Ghost typický.

AMR & ASX

Série celoodpružených modelů AMR zahrnuje stroje od vyloženě maratonských biků až po čistokrevný all-mountain. Špičkou je zde trojice strojů AMR Lector s karbonovými rámy a následuje čtveřice modelů AMR s totožnou koncepcí i zadní stavbou, ovšem s předním trojúhelníkem z duralu s efektní, čistě tvarovanou výztuhou u hlavy.

Dvojice typů ASX je cenově dostupnější verzí vyšších „áemerek“, s jednoduššími pružicími jednotkami a o něco levnějším osazením. Stále jsou zde ovšem zachovány špičkové jízdní vlastnosti řady AMR.

Vyloženě čistokrevnými all mountain stroji jsou typy řady AMR Plus s delším přepákováním a vertikálně uloženým tlumičem. I zde mají modely s karbonovými rámy v názvu dodatek Lector.

AMR Square, ERT & FR Northshore

Tyto všechny třídy by se daly zařadit do kategorie vysokozdvihových fullů. AMR Square, které jsme prezentovali již z veletrhu Sport Life, nabídne vyznavačům all mountain ježdění maximum vychytávek, neboť je vybaven jak klikami Sram Hammerschmidt s planetovou převodovkou, tak i teleskopickou sedlovkou CrankBrothers Joplin. Přitom se jedná o stroj s hmotností pouhých 14,1 kilogramu! K jeho charakteristickým rysům patří výrazně prohnutá sedlová trubka a zadní patky přizpůsobené pro uchycení pevné osy.

Z trošku jiného a ještě o něco bytelnějšího soudku je pak typ ERT a mezi stroje na to nejdrsnější ježdění patří čistě freeridové typy FR Northshore s pružinovými tlumiči. V nabídce značky ale nechybí ani fourcrossová či dirtová kola.

HTX & SE

Kategorie hardtailů Ghost je hodně široká, jak se ostatně u této značky dalo očekávat. Od špičkových typů HTX Lector s karbonovými rámy, jejichž specialitou je zajímavě tvarovaná monostay vzpěra, a především nekonvenční zadní patky, přes duralové závodní modely HTX Actinum s precizně frézovanými můstky zadní stavby až po sportovní biky řady SE, na jejichž rámech je nepřehlédnutelná výztuha mezi horní a sedlovou trubkou.

Miss

Dámy-bikerky se mohou ze široké nabídky německé značky radovat. Mohou si vybírat celkem ze čtyř celoodpružených maratonských a all mountain biků sérií Miss RT a Miss AMR či z pěti hardtailů. Kromě zkrácené geometrie je pro všechny rámy typický mírný průhyb horní trubky, zlepšující možnost manévrování nad rámem. Fantastické jsou zde designy, kombinující například bílou se zlatou, s „chromem“ či s jedovatě zelenou metalízou.

Silnice a fitness

Silniční modely jsou jakousi výkladní skříní designů značky. Dva nejvyšší typy Race Lector staví na karbonových rámech s tvarově atypickými zadními patkami a útlými podsedlovými vzpěrami. Topmodel se sadou Dura-Ace váží pouhých 6,5 kilogramu.

Následuje model Raceline již s duralovým rámem a pak série Race, která je ideálním náčiním pro amatérské závodníky a vedle skvělého designu nabízí také výhodný poměr ceny a kvality.

Mezi vyloženě silniční modely lze zařadit i typy řady Speedline, což jsou fitness kola v decentním designu s velice nízkou hmotností. Totéž ale platí také o krosových modelech značky Ghost.

Nabídka je opravdu až neskutečně široká, což dokládají mimo jiné i trekingová či dětská kola a celá řada doplňků od triček přes dresy a kalhoty až po sjezdové chrániče, přilby, ponožky či rukavice. Se značkou Ghost se můžete včetně kola vybavit v podstatě od hlavy až k patě.

(kad)

AMR Square

HTX Lector Team

Race Lector Pro

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

HOBBYBASTLER
Udělejte si to sami
Jak na hadičku

Náš seriál o hadičkách kotoučových brzd sice skončil, ale abychom jej uzavřeli úplně, ukážeme si, jak se vlastně hadička brzdy zkracuje. Pokud si pořídíte nové kolo a chcete mít hadičky kratší, lze to provést tímto způsobem, případně pokud koupíte brzdy s hadičkami příliš krátkými, napojení nových v odpovídající délce bude probíhat úplně stejně.

Jako modelový vzor jsme použili brzdy Shimano Deore XT, ale v principu je většina hadiček upevněna do páky či třmene skoro stejně.

V první řadě je třeba přesně změřit požadovanou délku hadičky. V potaz musíme vzít jak krajní polohu řídítek při zatočení, tak případné prohnutí hadičky při propružení vidlice či rámu, pokud jde o celoodpružená kola. Hadička musí mít určitou rezervu, protože při přetočení řídítek by se mohlo stát, že bychom ji z páky vytrhli. To platí hlavně pro některé typy brzd Magura, kde je tělo páky plastové. Těžko se nám stane, že bychom přetrhli hadičku, tedy opět vyjma starších brzd Magura s nízkotlakým provedením hadiček, které nebyly tolik zesílené.

Nejprve si tedy vyzkoušíme přímo na kole vhodnou délku hadičky. Vždy je lepší ponechat několik centimetrů rezervu. V potaz musíme vzít i to, že hadička je zasunuta zhruba centimetr do páky. Zkracovat ji můžeme buďto na páce, nebo na třmenu. Shimano má v tomto směru obojí uchycení stejné. Někteří výrobci naopak jeden konec na hadičku lisují, například u brzd Avid či Magura je banjo objímka, takže tam krátit rozhodně nelze. Pokud krátíme hadičku u páky, výhodou je, že kapalina uvnitř nám zůstane, takže při finálním odvzdušnění máme třmen i hadičku skoro plné a nepotřebujeme tolik nové kapaliny. V tomto případě minerálního oleje.

Pokud máme naměřenou délku, můžeme hadičku demontovat z páky. Třmen může být klidně na rámu i s kotoučem, případně kolo vyndáme, vytáhneme destičky a mezi pístky vsuneme plastovou rozpěrnou vložku. Shimano brzdy mají hadičku jištěnou dlouhou maticí na plochý klíč č. 8 (obr. 1). Pokud je příliš dotažená a nejde povolit, můžeme hadičku odstřihnout speciálními kleštěmi na lanka a bowdeny (obr. 2) a následně nasadit na matici očkový klíč, který bude šetrnější k jejím hranám. Matice je na klasický pravý závit, takže se povoluje směrem proti chodu hodinových ručiček. Vyšroubovanou matici vytáhneme a s ní i zbytek hadičky. Někdy je zaseknutá, takže je potřeba zabrat, pokud nejde, pomůže lehké stisknutí brzdové páky při zacpaném otvoru v uskřípnuté hadičce. Pokud jsme ji nepřeštípli, vložka mezi pístky také brání pohybu kapaliny, takže stačí jen stisknout. Pozor ovšem, olej pod tlakem vystřikne, takže chránit obličej a případně díly kola před potřísněním.

1

2

3

4

5

6

Máme-li hadičku venku z páky, zkrátíme ji na potřebnou délku. Důležité je rovné zakončení řezu pro kvalitní dosednutí těsnicích dílů. Následuje opětovná implantace hadičky do páky. V první řadě nasadíme na hadičku gumový návlek, který kryje matici, potom samotnou matici, následuje olivka a nakonec vnitřní těsnicí vložka (obr. 3). Tu je potřeba nasunout nadoraz do hadičky. Shimano u svých brzd dodává dvojici plastových držáků hadičky, které celou tuto operaci usnadňují. Hadička se všemi nasazenými díly se vloží mezi držáky a stáhne ve svěráku, případně ji lze vzít do kleští. Napevno uchycená hadička pak umožní vnitřní vložku jednoduše naklepnout gumovou paličkou dovnitř (obr. 4).

Brzdy Avid mají tento systém vyřešen našroubováním vložky, která má hlavu na torx klíč. Kromě klíče tak není potřeba žádné speciální nářadí (obr. 5) a celá operace je mnohem jednodušší. Olivky jsou sice většinou samostatné, ale například Hayes má olivku v jednom kuse s vnitřní vložkou (obr. 6). To zaručuje přesnější spojení bez možnosti zkroucení olivky uvnitř matice.

Jestliže máme vše pečlivě nasazeno na hadičce a v ní zaraženou vložku, můžeme hadičku našroubovat do páky. Hadičku vsuneme až nadoraz a našroubujeme matici. Závit musí jít přesně a zpočátku lehce. Při dotahování se začne deformovat olivka, která vlastně funguje jako těsnění kolem hadičky. Matici dotáhneme silou zhruba přes polovinu celkové délky závitu. Pokud při dotahování začíná matice přidrhávat již zkraje, může být závit šikmo nebo se nám zkroutila olivka a nedosedla rovnoměrně na matici. Stačí vše tedy vyšroubovat a zkontrolovat. V nejhorším případě vyměníme olivku za novou. Dotaženou matici nepřekrýváme ještě gumou, abychom viděli případné netěsnosti.

7

8

Následuje odvzdušnění systému, tedy demontáž krytu páky pomocí křížového šroubováku (obr. 7) a potom naplnění systému minerálním olejem přes odvzdušňovací šroub na třmenu (obr. 8). Ten je na plochý klíč č. 7 a povolujeme jej až po nasazení stříkačky s hadičkou, abychom mohli hned tlačit olej směrem do páky. Tam, pokud nemáme speciální kleště s krytem nádobky uzpůsobené pro odtékání oleje, musíme druhou stříkačkou odsávat olej. To celé opakujeme oběma směry pomalu několikrát za sebou, až se nám neobjevují v oleji vzduchové bublinky. Potom dotáhneme odvzdušňovací šroub, sejmeme hadičku a plnou nádobku na páce zaděláme víčkem. Přebytečný olej setřeme a několikerým promáčknutím páky vyzkoušíme funkčnost systému, a hlavně těsnost spojení hadičky s pákou. Pokud by zde olej unikal, musíme hadičku napojit znovu s novou olivkou a vložkou.

Takže při úpravách hadiček pozor, není to tak jednoduché, jak to vypadá, a vždy platí, dvakrát měř a jednou střihej.

(už)

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

PAVLAČ

Američan Lance Armstrong, jehož návrat do závodního pole prožívají jeho fandové velice bouřlivě, nezažívá právě ty nejpříjemnější začátky svého comebacku. Po tři a půlleté pauze prožil při závodě Kolem Kalifornie údajně jeden z nejhorších dnů svého života. Hned úvod závodu byl nepříjemný tím, že Armstrongovi ukradli kolo a následující den si Lance dvakrát ustlal na mokré vozovce. Tím to však neskončilo a třetí den závodu došlo ke kolizi s motorkou, která vezla fotografa vlastní stáje Astana. Z další nehody sice vyvázl Armstrong bez pádu, ale k zemi se poroučel jeho týmový kolega a současně lídr závodu Leipheimer. I přes nepříznivé počasí byl Armstrong pro diváky stále obrovským tahákem, Američani pořád touží po svém hrdinovi, jenž překonal rakovinu a dokázal sedmkrát ovládnout Tour de France. Nejen pády jsou tak pro Armstronga novinkou, ale i to, že pomáhá ostatním. Zdá se, že ani jedno mu nevadí. Celkově na závodě Kolem Kalifornie obsadil Armstrong sedmé místo. Snad tedy svého návratu nebude brzy litovat a doufejme, že smůlu si vybral již teď na začátku.

Bikerka Kateřina Hanušová-Nash se v letošní sezóně již nechce účastnit závodů a vážně uvažuje o konci kariéry. Členka týmu Luna Woman v současnosti tráví většinu času v České republice a užívá si především lyží, rodiny a svých přátel, tedy toho, co musela během své ryze závodní kariéry částečně omezovat. Chtěla by se soustředit na nové pracovní příležitosti v oblasti marketingu a především na rodinu, případně se i vrátit ke studiu. Jednu spekulaci by ale ráda roztýlila, a sice tu o údajném těhotenství. Každopádně v jedenatřiceti letech se nelze divit, že zvažuje konec kariéry, její úspěšná závodní éra totiž trvala dlouhou řadu let a vedle cross-country se dokázala prosadit i v cyklokrosu. Je zatím jedinou českou bikerkou, která se dostala na stupně vítězů v závodu Světového poháru, když obsadila třetí místo v Bromontu a na loňském evropském šampionátu v cyklokrosu vybojovala skvělou bronzovou medaili. Každopádně sbohem závodní cyklistice zatím ještě neřekla. Sice si chce letos odpočinout, ale zároveň dodává: „Nikdy neříkej nikdy." Takže je možné, že se v sezóně 2010 s naší stálicí bikového nebe znovu na tratích setkáme.

Tak takové „vymakané" semafory mají například v rakouském Salzburku. Piktogram cyklisty samozřejmě najdeme i na semaforech našich cyklostezek ve velkých městech, ale že při červené je cyklista sesednutý z kola, a nohou se tedy opírá o zem, a při zelené je v jedoucí pozici, to je prostě super. Takže i barvoslepý cyklista má po starostech…

Americký prezident Barrack Obama je stále populárnější. V zemi svých předků, tedy v Africe, je příkladem člověka, který se vlastní pílí vypracoval až na post nejvlivnějšího muže světa. Pro americké cyklisty je také oblíbencem číslo jedna, protože v rámci omezení produkce zplodin z dopravy a podpory zaměstnanosti přidělil rezortu dopravy 825 milionů dolarů. Část z těchto peněz má být určena právě na tvorbu a rozvoj cyklostezek a dalších prvků pro rozvoj ekologické přepravy. Kdyby se taková částka objevila v rozpočtu u nás, byla by celá republika protkána sítí cyklostezek.

Cyklistická humanitární organizace World Bicycle Relief podepsala se zambijským ministerstvem školství dohodu o spolupráci, z níž by měla vzejít dodávka kol do některých z pěti set místních škol. Tato organizace podporovaná světovými cyklistickými výrobci už několik let ulehčuje život lidem v rozvojových zemích, aby byli schopni snadněji překonávat vzdálenosti do školy či nemocnic nebo k potřebným.

Nový tým Černí koně, který je útočištěm pro hendikepované sportovce, hledá nový slogan či větu, která vystihne celý projekt. Tento slogan bude tým provázet po celou dobu realizace projektu, a proto se jeho zakladatel Tomáš Pouch obrací na všechny příznivce týmu, aby zasílali své návrhy na tomasauto@seznam.cz. Autor vítězného sloganu získá kšiltovku a civilní triko s výšivkou černých koní a vítězným sloganem, případně si autor může jako výhru zvolit cyklistický dres vyrobený firmou Lawi. Ve čtvrtek 12. března se pak bude natáčet spot o týmu, kde by již měl slogan zaznít.

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

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

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

Specialized Tactic

Tactic je novinkou mezi XC přilbami značky Specialized. Spoléhá na odolnou konstrukci a především na atraktivní design, vycházející ze závodních modelů. I přes svou určitou robustnost je skelet slušně odvětraný a opticky působí velice lehkým dojmem. Hmotnost 350 gramů není zrovna nízká, odráží však nejen příznivou cenu 1690 korun, ale především celkovou masivnost, s níž jde samozřejmě ruku v ruce bezpečnost.

Díky výraznější šířce stěn působí přilba při usazení na hlavě o něco mělčím dojmem. I přesto ale sedí pevně na svém místě, na čemž má zásluhu optimální vnitřní tvar, výrazné polstrování, a především spolehlivý upínací systém s velkoplošnými díly na zátylku. Dojem z přilby je tedy po této stránce více než příznivý.

Design s osmadvaceti ventilačními otvory je hodně povedený, přilba působí daleko luxusnějším dojmem, než je v dané cenové kategorii obvyklé. Kompletní pokrytí skořepinou je plusem po pevnostní stránce, zadní díl s velkým nápisem Specialized díky tomu navíc vypadá opravdu efektně. Z hlediska odvětrání nelze očekávat zázraky, ventilace odpovídá standardu dané třídy. I přesto, že průduchy vypadají zvenku dost velké, jejich funkční plocha je díky masivnímu skeletu o poznání menší.

Štítek působí na první pohled hodně rozměrně, díky vyššímu usazení ale ve výhledu nepřekáží. Po jeho odstranění se objeví široký čelní průduch, tedy typický znak přileb této značky. Jeho určité maskování štítkem je chytrým řešením, neboť právě tento prvek bývá někdy u přileb Specialized příčinou rozporuplných reakcí. Vydařeným detailem je malé logo „S“, zasazené do štítku v místě středového průduchu.

Náš verdikt? Za danou cenu je přilba Tactic hodně vydařenou novinkou, která jistě osloví řadu zájemců.

(kad)

\+ design, robustnost, cena, usazení na hlavě

– hmotnost, mělčí skelet

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

:: Větru odolné rukavice pro závodní použití.
:: Vyztužení mezi palcem a ukazováčkem z materiálu Amara.
:: Materiál Windster udržuje teplo uvnitř a chlad vně rukavic. Extrémně lehké!
:: Vyztužení dlaně z materiálu Amara, antiskluzový silikonový potisk.
:: Dlaň vyztužená materiálem Rubbertec pro lepší úchop.
:: Na hřbetu rukavice fleece k utírání potu.
:: Zapínání na suchý zip s logem.
:: Velikosti: S, M, L, XL, XXL.
:: Cena: 690,- Kč

Další modely:

Weatherproof II - BWG-05 790,- Kč
Coldshield - BWG-02 495,- Kč

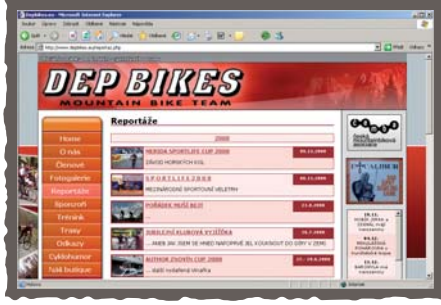
BBB
www.BBBparts.com
Pro více informací kontaktujte dovozce:
CZ: www.jmctrading.cz tel: 583 431 293
SK: www.skprofibike.sk tel: 484 151 001

NA SÍTI

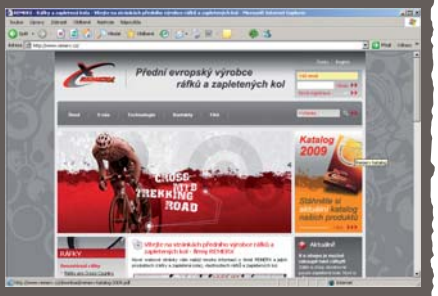
Protože je zima a protože s ní jsou spojené deprese, obzvláště u cyklistů toužících po jarním slunci, vybrali jsme stránky brněnského týmu Dep bikes. Úvodní stránce na adrese **www.depbikes.eu** dominuje reklama na knihu Markéty Navrátilové. Pod ní už je stránka věnována závodům spojeným s veletrhem Sportlife a veletrhu samotnému v podobě množství fotografií. Dole už je pouze bikový pokec, který je společný pro tento tým a spřátelený klub Brněnští Bikoví Hobíci, kteří mají na hlavní stránce svůj odkaz vpravo dole. Levá část stránky skrývá sloupec různých odkazů do jednotlivých sekcí, takže tam najdeme stručnou historii týmu, který byl založen v roce 2001, přehled všech jeho členů, někteří mají svůj profil doplněn větším počtem fotek a dotazníkem a další odkazy.

Fotogalerie je přehledně rozdělená na jednotlivé podniky jako Starobrno Frří tour nebo Vinařskou padesátku či starší podniky sezony 2007, kterých je podstatně víc. Reportáže jsou buďto stručným vyprávěním, k němuž patří fotky v galerii, nebo se jedná pouze o fotky. Popis akcí ale nepostrádá smysl pro humor a podle leckdy alkoholního duchu je jasné, že členové týmu se cyklistikou hlavně baví a neberou to přehnaně vážně.

Nechybí výčet sponzorů týmu a zajímavé jsou tipy na trénink, které je možné si stáhnout ve formátu pdf. Jde spíše o základní rady, co a jak dělat v zimě, a ne o systematicky propracovaný tréninkový model. Odkazy na cyklistické weby jsou klasikou, co nás ale nejvíce zaujalo, je cyklistický humor. Právě ten se v tomto smutném zimním čase rozhodně hodí. Množství veselých fotek s cyklistickou tématikou rozhodně pobaví. Informace o aktuálním počasí v Brně Tuřanech pak uzavírají celou nabídku.



Komerční stránky tentokrát zastupuje domácí výrobce ráfků, firma Remerx. Její nové stránky **www.remerx.cz** jsou nabité spoustou užitečných informací, které se týkají tohoto komponentu. Úvodní stránka je nahoře členěna do jednotlivých kategorií, ovšem informace a odkazy jsou doslova všude. Nechybí historie firmy nebo například technologie výroby



ráfků. Ta velmi zajímavě popisuje to, co firma vyrábí a proč to tak vyrábí. Jednotlivé bezpečnostní a konstrukční prvky jsou stručně popsány a vysvětleny, takže cyklista získá důležité informace, kdy je ráfek ještě bezpečný, kdy je opotřebován a jaká by měl splňovat kritéria.

Vpravo na hlavní stránce je možné kliknout na aktuální katalog v pdf formátu, samostatné kategorie ráfků jsou pak roztříděny podle způsobu určení na levé straně. U každého modelu nechybí nákres profilu a rozměry a technická specifikace či druh použití. Protože firma produkuje i zapletená kola, mají na stránce také svůj odkaz, kde jsou zobrazena a pečlivě popsána.

Zapomenout nesmíme ani sekci novinek, která se věnuje aktuálním informacím o produktech a dění kolem značky.

Kdo váhá, jaký ráfek pro své kolo a styl ježdění zvolit, rozhodně mu pomůže speciální tabulka na spodu stránky. Stačí zadat druh kola, použité brzdy a styl ježdění a hned se zobrazí několik modelů z nabídky, odpovídajících daným parametrům.

Za vzhled stránek, technické informace, ale hlavně za tuhle chytrou tabulku stránky rozhodně chválíme.

(už)

4EVER Virus SXC 2

Kolem české značky 4Ever, konkrétně kolekce pro rok 2009, se strhl doslova humbuk. Přírůstek do jejího sortimentu ve formě celoodpružených karbonových kol Virus SXC totiž mohutně rozvířil vody domácího bikového designu a svým zdařilým provedením uchvátil celé řady bikerů. O úrovni designu hovoří i ocenění Bike Brno Prestige, které 4Ever získal na veletrhu Sportlife 2008.

Do testu jsme si vyžádali prostřední model v řadě – SXC 2, jenž je osazen sadou Shimano Deore XT a stojí 92 tisíc. V nabídce je ještě základní SXC 3 na Shimano SLX za 71 tisíc a nejvyšší SXC 1 se sadou XTR za 126 tisíc korun. Kromě karbonových rámů jsou pak k dispozici také levnější modely SXA na duralových rámech.

Rám

Přední trojúhelník je vyroben jako kompozitový monokok s použitím vláken s vysokým modulem pevnosti 40T v těch nejnamáhanějších partiích. Celková tuhost rámu je na průměrné úrovni, neboť kromě solidního přenosu energie se materiál postará hlavně o slušný komfort jízdy. Hmotnost celého rámu bez tlumiče je ve velikosti 17,7" pouhých 1,8 kilogramu, což je vynikající hodnota.

Závěs

Zadní stavba je založena na jednočepu s přepákováním tlumiče, neboť zadní kolo je uloženo na karbonových řetězových vzpěrách. Karbonové horní vzpěry jsou od patek odděleny druhým čepem, takže nedochází k nepřirozenému ohýbání vzpěr a nerovnoměrnému tlaku na tlumič.

Karbonové vahadlo, zavěšené v horní rámové trubce, zprostředkovává přepákování na tlumič, čímž zvyšuje tlak na pístnici a tím zlepšuje i citlivost tlumiče. Zároveň má určitý přínos ve formě bočního zpevnění celé partie.

Odpružení

Testovaný model Virus SXC 2 je osazen vzduchovou vidlicí Manitou R7 Super Absolute o zdvihu 100 mm a zadním tlumičem S-Type SLR téhož výrobce. Ačkoli se vidlice Manitou svého času potýkaly s nedostatky, které značce nedělaly příliš dobré renomé, jednalo se pouze o levnější typy vidlic vyráběné na Taiwanu, tedy ne o produkty z nejvyššího patra nabídky, kam právě R7 a S-Type patří. Chod obou jednotek lze upravit podle jízdního režimu od otevřeného až po plně zablokovaný. U červeného ladícího kolečka Absolute Platform na vidlici je možné v sedmi pozicích zvyšovat kompresi, a tak upravit práh odtržení z klidu. Je nasnadě, že ačkoli je k dispozici poloh víc, každý jezdec si najde tu svou, která bude odpovídat jeho hmotnosti a tudíž udržovat vidlici uzavřenou do chvíle, než dostane ráz odspodu.

Tlumič má na těle modrou páčku, kterou je možné jej opět zablokovat, pootevřít, anebo nechat plně pružit. To se nám jeví jako ideální stav pro použití při cross-country, neboť díky tvrdému lockoutu je možné kolo zcela přitvrdit pro silovou jízdu ze sedla na pevném povrchu. S lehce rozbitým terénem si lépe poradí režim s částečnou kompresí a pro technické pasáže a sjezdy bude ideálem otevřený chod. Ten se nám mimochodem v terénu subjektivně jevil jako hlubší, než pouze oněch udávaných 100 mm.

Na příjemném pohlcování nerovností se totiž kromě chodu tlumiče částečně podílí i samotný rám, neboť uhlíková vlákna mají mnohem vyšší schopnost pohlcovat rázy a vibrace, než slitiny hliníku.

Posed

Posed je ideálně vyvážen pro svižnou jízdu i manévrování s kolem. Rovná karbonová řídítka jsou umístěna ve střední poloze, aby ve výjezdu ještě umožnila rozumný posed nad předním kolem, a přitom aby jezdec ve sjezdu „neryl nosem v zemi". Kvitujeme i použití hlavového úhlu 70°, jenž oproti klasice 71° kolo trochu zklidňuje ve sjezdech a zároveň ve výjezdu ještě umožní optimální vedení.

Na dobré ovladatelnosti se podílí také na „celopéro" kratší délka zadní stavby 425 mm, která umožní lehčí nadhození předního kola či proplétání se v klikatých zatáčkách. Zároveň je ale snazší kolo utrhnout do smyku.

Jízda

Rámy Virus SXC jsou určeny pro náročné cross-country a maratony, čemuž odpovídá jak posed, tak i systém odpružení a možnosti naladění chodu odpružení. Tento univerzál tak může být jak superrychlou raketou, vždyť hmotnost 11,2 kilo je u celoodpruženého kola víc než příznivá, tak i dobře ovladatelnou žehličkou. Vše je v rukách jezdce, jak si kolo v tom kterém režimu nastaví.

Tento jednočepový systém odpružení není navržen tak, aby rozeznával síly šlapání od rázů terénu, a tak záleží právě na nastavení tlumiče. Pod blokací se zadní stavba prakticky nehne, takže umožní maximální záběr do pedálů. S otevřeným chodem pak lze využít dostatek komfortu. Tlumič jsme si nafoukali o 10 psi měkčí, než je doporučeno pro hmotnost jezdce, aby byl co nejcitlivější. Potěšilo, že při běžné vyjížďce ani jednou nešel nadoraz, a přitom citlivost byla na vysoké úrovni. Jakoby si nechával na konci zdvihu poslední milimetry chodu pro nepřiměřeně velkou ránu.

Otevřený chod jsme využili i v členitých výjezdech, kdy se kolo sice díky nižšímu tlaku mírně zaklonilo, ale nemuseli jsme si moc lámat hlavu s výběrem stopy. Virus pod sebou většinu překážek eliminoval a držel kola v prakticky stálém záběru.

Pro test jsme využili i vlastní teleskopickou sedlovku Joplin (ta není součástí dodávky!), která ovladatelnost ve sjezdu posunula ještě o řád výše. Techničtěji založení jezdci pravděpodobně sáhnou po vlaštovkách XC šíře, karbonová rovná řídítka však mají zcela tradiční zahnutí, dobře padnoucí do ruky. Chvilku jsme laborovali s nastavením sklonu sedla Pavé, jež je vybaveno dvojím sklonem povrchu. Nakonec zvítězilo sklopení kupředu. Jediný malý nedostatek se projevil u tlumení Absolute ve vidlici, když vnitřní molitanové kroužky nasákly část oleje, čímž klesla jeho hladina a zablokovaná vidlice tak získala zhruba centimetrový chod před plným uzavřením. Vše vyřešilo pouhé doplnění oleje na výšku hladiny 95 mm od okraje.

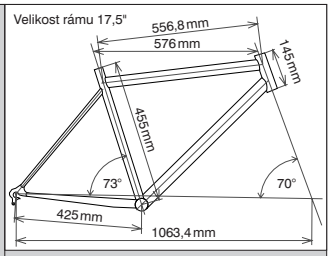
Pro koho

Určitě pro závodníky, ale klidně jej můžeme doporučit i hobby nadšencům, kteří za své peníze získají opravdu hodně muziky. Kolo je obratné a hravé, přizpůsobí se všemožným jízdním situacím a z pevné rakety se pouhým uvolněním páček lockoutu stane zdatná žehlička. ■

Technická specifikace:

Rám: Carbon High Modulus, 100 mm
Vidlice: Manitou R7 Super LO 100mm
Tlumič: Manitou S-Type SRL
Kliky: Shimano XT
Řazení: Shimano XT
Přehazovačka: Shimano XT
Přesmyk: Shimano XT
Kazeta: Shimano HG80
Brzdy: Shimano XT
Zapletená kola: Mavic Crosstrail
Pláště: Schwalbe Racing Ralph Evo
Řídítka: FSA HB-MK-130 os
Představec: FSA ST-XC-150XT os
Sedlovka: FSA SP-FR-200
Sedlo: Fi'zi:k PAVE CX Sport
Hmotnost: 11,2 kg (bez pedálů)
Cena: 92 000 Kč

Velikost rámu 17,5"



+ komfort, obratnost, citlivé odpružení, plný lockout, design

– průměrná torzní tuhost

VICTORIO
Road Bike
Full Carbon
2009

Apache Bicycles
Road Bikes Full Carbon 2009

VICTORIO
indiánský náčelník
Kč 59.990,-

NOVÁ KOLEKCE

ROAD BIKES FULL CARBON
www.apache-bike.cz

Rám Full Carbon R5 Tube to Tube
Vidlice Carbon/Carbon
Převodník Shimano Ultegra 53×39/175 mm
Řazení Shimano Ultegra 2×10 Dual
Měnič Shimano Ultegra
Přesmyk Shimano Ultegra
Kazeta Shimano Ultegra 12-23/10
Řetěz Shimano Ultegra
Brzdy Shimano Ultegra
Přední náboj Mavic Ksyrium Elite Black
Zadní náboj Mavic Ksyrium Elite Black
Ráfky Mavic Ksyrium Elite Black
Pneu Schwalbe Stelvio 23-622
Pedály –
Madla –
Řídítka Ritchey Road Pro 31,8 mm
Představec Ritchey Road Pro 31,8 mm
Sedlovka Ritchey Pro Al 31,6
Sedlo Selle Italia C2 Trans Am
Velikost 54 · 57 · 60 cm

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

New Shimano Deore

Jako předešlé roky, i letos jsme byli v půlce února pozváni na prezentaci novinek Shimano, určených pro následující rok. A jako již skoro tradičně byla cesta do továrny Shimano v Karviné opravdovou radostí.

Nebylo to totiž zdaleka poprvé, kdy se v den prezentace změnilo počasí a my jsme přes 400 kilometrů tam a totéž zpátky museli absolvovat ve sněhu a náledí. Přežili jsme a díky tomu vám můžeme ukázat jednu z nejdůležitějších novinek příští sezóny, zcela přepracovanou sadu Deore.

Deore i nadále představuje střední třídu s určením pro sportovní kola a příchod nové generace jsme očekávali. Bylo skutečně více než pravděpodobné, že bude pro sezonu 2010 nové deore představeno a že bude využívat některých konstrukčních prvků vyšších sad. Proto není divu, že je v mnoha ohledech velice podobné letos novému SLX, po jehož loňském představení bylo na řadě s modernizací právě deore. A téměř to samé proběhlo i ve světě silničních komponentů Shimano, kde se nová Dura-Ace stala vzorem pro kompletní přepracování Ultegry. Na ní je ale zatím přísné informační embargo, takže si na technické informace a fotografie budete muset počkat až do dubna.

Opět o stupínek výš

Ve srovnání designu nového deore a SLX nepůsobí nižší sada samozřejmě tak luxusně. Ale po funkční stránce si dovolíme tvrdit, že bude sada Deore s „eselikskem“ téměř srovnatelná. Výrazně se zlepšila ergonomie řazení a brzdových pák, snížila se hmotnost řady dílů, se současnou verzí bude nové deore po všech stránkách o velký kus dál.

Nové deore je zároveň posledním hřebíčkem do rakve bikové varianty řazení Dual Control. Takže dualy se v terénu ukázaly slepou cestou vývoje, což jsme jim my prorokovali již v samotných počátcích. Deore bude tedy k mání pouze s řazením Rapidfire, a to jak s klasickou přehazovačkou, tak i s typem Shadow. Technologie Shadow se tím pádem rozšiřuje o další stupínek níže.

V případě inovované sady jsou zásadní především nové hydraulické páky a také provedení řazení Rapidfire. Zde se nejvíce projevila inspirace vyššími sadami. Ale nejen zde...

A teď už konkrétně

Začněme tradičně u systému řazení. Tvarově i hmotnostně je nová přehazovačka někde na pomezí dosavadního provedení a typu SLX. Byly u ní rozšířeny čepy a celkově se zkrátila obě ramena paralelogramu. Hmotnost byla snížena o patnáct gramů, čímž se nová přehazovačka dostala pod hodnotu 300 gramů. Vedle přepracování klasické verze je však daleko důležitější příchod měniče typu Shadow, jehož technokratický vzhled si dovolíme označit za alespoň tak zdařilý, jako nabízí sada XT. Hmotnost varianty Shadow je 286 gramů.

V případě přesmykače bylo odlehčeno pouhých 6,5 gramu, daleko důležitější je ale jeho vyšší torzní tuhost, použití širokého vodítka a řetězové linky s hodnotou 50 mm. Díky tomu vzniklo více prostoru mezi vodítkem přesmykače a zadním kolem, z čehož pramení možnost montáže o něco širšího pláště.

Řazení Rapidfire, vybavené technologií 2-Way Release, má delší hlavní páčku a je celkově více vyoseno od řídítek, čímž se dostává do ergonomičtější polohy. Mnohem dokonaleji tvarově propracované je i zakončení páček. Větší je displej indikující zařazený převod. Hmotnost páru řazení Deore Rapidfire je 273 gramů, čímž se dostává téměř na hodnotu vyšší sady SLX.

Kliky prošly především faceliftem, konstrukčně zůstávají téměř shodné s dosavadním provedením. Viditelný rozdíl je pouze v méně „bachratém“ a tedy elegantnějším tvaru samotných klik.

Nejzásadnější změny se týkají brzdových pák a třmenů kotoučovek. Minulostí jsou jak dualy, tak protáhlé tělo s podélnou expanzní nádržkou. Nové páky jsou tvarově téměř shodné s SLX. Využívají kolmo k řídítkům umístěnou expanzku, radiální píst, servo wave mechanismus a rozvírací objímku s čepem, která umožňuje jednoduché sejmutí z řídítek bez nutnosti stahování gripů. Nechybí také zpředu skvěle přístupný šroubek s velkou plastovou hlavicí, jímž se seřizuje vzdálenost páky od gripu. Oproti předchůdcům nabízí nové páky o 5% vyšší účinnost a mnohem citlivější dávkování. Hmotnost páru je údajně 220 gramů, což je dokonce o plných 42 gramů méně než u SLX.

Úpravy zasáhly také brzdové třmeny, především jejich „vnitřnosti“. Dvoupístový mechanismus je nově doplněn o jednosměrný okruh brzdové kapaliny, který předchází přítomnosti vzduchových bublin v samotném třmenu, tedy v bezprostřední blízkosti pístků. Původní verze totiž ani po odvzdušnění nezaručila odstranění vzduchu právě z těchto míst. Provedení třmenů zajišťuje vzájemnou kompatibilitu s pákami sad XTR, XT i SLX. Volitelné jsou pryskyřičové či kovové destičky.

Určitým úpravám se nevyhnuly také náboje s dokonalejším labyrintovým těsněním či brzdové páčky pro V-brzdy, které byly doplněny o „Bumber Stop“, což je pružná dorazová krytka, zamezující kovovému klapnutí zpětného dorazu. Téměř o padesát gramů byly odlehčeny také samotné V-brzdy.

V případě nové sady Deore, přestože to není na první pohled až tak patrné, téměř nezůstal kámen na kameni. V řadě inovací se sice jedná o detaily, celkově je ale sada opravdu o nemalý kus dále, což hobby jezdci rozhodně ocení. V nabídce je sada Deore také v provedení pro trekkingová kola. Z novinek Shimano pro rok 2010 to ale zdaleka není vše. V příštím čísle vám přineseme další porci, například zcela novou základní silniční sadu Shimano 2300 a další nové komponenty.

(kad)

Nové u KTM a jen 8.300 gramů.
MYROON.

KTM BIKE INDUSTRIES

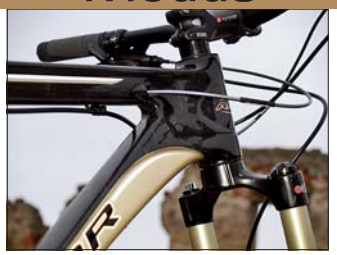
Silnička do hor!

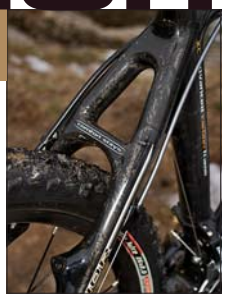
KTM Myroon je lehčí než většina silničních kol. Nově definovaná technologie od KTM, carbon-monocogue umožňuje KTM-hardtail s tím nejlepším poměrem tuhost/váha (STW). Ten rozdíl dělá nový nákladný a promyšlený KTM HE-FC-M-R-rám, ca. 1000 gramů (při velikosti rámu 48). Revoluční: žhavě nové, postmount – 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

AUTHOR Modus





Bike s kvalitním karbonovým rámem a skvěle funkčním osazením za třicet tisíc korun! To znělo donedávna jako utopie. V případě Authora Modus modelové kolekce 2009 se to stává realitou a za 29 990 korun můžete vlastnit bike s totožným rámem, jaký využívá i prestižní typ Introvert, stojící více jak trojnásobek. Takže za „třicitku" máte před sebou luxusně vypadající i fungující stroj, který bez problémů snese i XC či maratonské nasazení.

V loňském roce prošel naším testem typ Master, jenž je v hierarchii značky hned pod introvertem. Takže na tomtéž rámu, na jakém je postavem Modus 09, jsme se již v minulosti svezli, byť s odlišným osazením. Ani tentokrát se tedy v případě karbonového authora nedočkáte slov kritiky. Jeho geometrie musí okamžitě padnout do ruky jezdci zvyklému na výbornou ovladatelnost a zároveň sportovní posed. Rám není zbytečně dlouhý a sto milimetrů zdvihu vpředu zaručí jezdci dostatečné vyžití a radost z jízdy. Řídítka totiž nejsou tak nízko, jak bývá u závodních XC kol obvyklé, navíc mají tvar lehce zvednutých vlaštovek. Takže práce s kolem v techničtějších pasážích je velice příjemná a o něco širší řídítka jsou zde přínosem.

V točivých pasážích si modus počíná nebývale suverénně. Jeho ovladatelnost je jednoduše vynikající, poslouchá na slovo a při proplétání po klikaté stezce mezi stromy může být limitní snad pouze šířka řídítek. Vidlice jinak poskytuje vzhledem k určení kola dostatečnou zdvihovou rezervu. Stejně tak světlá výška v oblasti pod převodníky je velice dobrá, takže prostupnost členitým terénem rozhodně nebude pro moduse překážkou.

Mix jízdních vlastností rovněž není nevýhodou ve sjezdech, kde je bike i ve vyšších rychlostech stále skvěle ovladatelný a ochotně vede zvolenou stopu. **Ani hodně kamenitá pasáž jej hned tak nerozskáče, jízda je kultivovaná a nemalá část rázů je znatelně utlumena.** Jedinou připomínku máme k trochu drnčícím řadicím bowdenům, vedeným vnitřkem horní trubky.

Ve výjezdech mohou být výše umístěná řídítka trochu na obtíž, takže je zde zapotřebí trocha umu a práce s těžištěm. Samozřejmě máme na mysli opravdu strmé výjezdy. Jinak je možné i odebrat nějaké podložky pod představcem, případně vyměnit řídítka za rovná a doplnit je o rohy. Vrchařské schopnosti jsou ale vždy logicky především o jezdci a nikoli o kole. Modus rozhodně nemá zbytečně velké tendence ke zvedání předního kola a pláště Author Beetle Juice jsou i v mokrých výjezdech skvělými společníky.

Tuhost rámu si dovolíme hodnotit jako vynikající. Ani při vyloženě silové jízdě ze sedla není patrný jakýkoli náznak kroucení, a to jak v torzi, tak i kolem středu. Tuhostí patří tento karbonový rám rozhodně k tomu nejlepšímu, což samozřejmě pozitivně ovlivňuje i akceleraci. Té není překážkou ani celková hmotnost 12,4 kilogramu, která je vzhledem k ceně kola absolutně přiměřená.

Po stránce jízdního komfortu jsme možná očekávali o něco více, než dokázal modus nabídnout. Jeho konstrukce ale jasně nahrává především skvělému přenosu síly a je nutné vzít v potaz, že tentýž rám je použit na topmodelech, určených pro ryze závodní nasazení. A tam je přenos síly prioritní. Přesto však rám nepatří k vyloženě tvrdým. Komfortu by rozhodně pomohla třeba instalace karbonové sedlovky, jíž jsou některé vyšší modely vybaveny. Sedlo Author Super Sport s gelovou výplní se sice tváří hodně závodně a až spartánsky, ovšem i při delší jízdě jsme si na jeho tvar nemohli stěžovat.

F1RST na jedničku

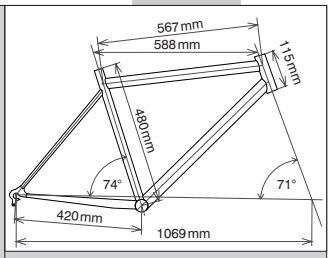
Ani po stránce osazení nelze mít ke kolu výhrady. Vidlice RST F1 je vzhledem ke své ceně vynikajícím komponentem a je silnou konkurencí mnoha dražším modelům. Její chod je plynulý a v našem případě nepotřebovala příliš kilometrů na zajetí. **Po stránce zpracování, hmotnosti, tuhosti i ovládacích prvků se může RST F1 směle rovnat i některým dvojnásobně dražším vidlicím.** Vyhovovalo nám, že při nejnižším nastavení tlumení nebyla vidlice přetlumená, na což jsme z některých levnějších modelů RST či Suntour zvyklí.

Spokojenost vládla i s hydraulickými kotoučovými brzdami Tektro Auriga. Jejich výkon sice nebyl úplně omračující a potřebovaly o něco delší čas na zajetí, ale celkově se předvedly v příznivém světle s dobrou dávkovatelností a v XC mezích zcela dostačujícím účinkem.

Ke kladům kola řadíme i příjemné gripy či standardní vybavení kvalitními nášlapnými pedály Shimano. **Author Modus rozhodně stojí za pozornost, a pokud jste donedávna zvažovali otázku, zda karbon ano, či ne, nyní je odpověď jasná.** V případě modelu Modus získáte s kvalitním osazením opravdu kvalitní karbonový rám, což je za třicet tisíc hodně lákavá nabídka. ■

Technická specifikace:

Rám: Author carbon monocoque 26
Vidlice: RST F1 Air (100 mm)
Kliky: FSA Moto MegaExo 22/32/44
Brzdy: Tektro Auriga Comp hydraulické
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: Author Xenon Disc
Ráfky: Alex ACE 24
Pláště: Author Beetle Juice 2.0
Řídítka: Author 15 mm riser
Představec: Author
Sedlo: Author Super Sport
Hmotnost: 12,4 kg (vel. 19")
Cena: 29 990 Kč



\+ tuhost, ovladatelnost, funkce vidlice, pohodlí karbonu, cena

− drnčení bowdenů v rámu

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

SR SUNTOUR SUSPENSION 2009

Použití: MTB XC, marathon
Zdvih: 120/100/80/60 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (ELD – elektronické), tlak vzduchu, tlumení odskoku
Pozn.: varianta s 15 mm pevnou osou
Hmotnost: 1600 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 120/100/80/60 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), (regulace pružení a tlumení
Pozn.: varianta s 15 mm pevnou osou
Hmotnost: 1700 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: stavitelný 100 - 140 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: nastavení zdvihu z řídítek, regulace pružení a tlumení
Hmotnost: 1900 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 80, 100, 120 nebo 140 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace pružení
Hmotnost: 1900 g

Použití: freeride, enduro,all mountain
Zdvih: nastavitelný 180 - 140 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al7050, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, tlak vzduchu, nastavení zdvihu
Pozn.: sloupek 1.5" / 1 1/8"
Hmotnost: 2400 / 2600 g

Použití: freeride, dirt jump
Zdvih: 150 mm
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, předpětí pružiny
Hmotnost: 2890 g

Výprodej modelů EPICON 2008: RLD – 3.990,- / LOD – 3.490,-

BP LUMEN
VELKOOBCHOD CYKLO A SPORT

Oficiální zastoupení pro ČR:
BP Lumen - velkoobchod cyklo a sport, Puškinova 546, Úpice 542 32, Tel.: 499 881 327, 499 882 793, info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

on-line prodej: bike4u.cz

TLUMIČE 5

V předchozích dílech jsme si prošli části tlumičů, odskok, kompresi, ovlivnění komprese tlakem vzduchu i mechanickými prvky. Po detailním rozboru funkcí tlumičů Fox je na řadě další odpruženářský gigant, značka Rock Shox.

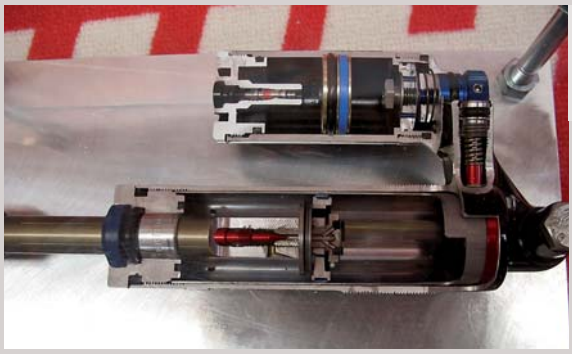
Zatímco Rock Shox patřil se svojí první sériovou odpruženou vidlicí R1 k průkopníkům předního bikového odpružení, minule zmiňovaný Fox je bernou mincí v oblasti zadních tlumičů, hlavně díky zkušenostem z motokrosu. Rock Shox patřil v době svojí slávy také k významným producentům zadního odpružení, vždyť v devadesátých letech byly jeho tlumiče Coupe De Luxe či Super De Luxe jedněmi z nejkvalitnějších na trhu. Nicméně v té době byly tlumiče vybaveny pouze tlumením odskoku a o nějakých speciálních řešeních nemohla být příliš řeč. Tedy s výjimkou tlumičů K2 Smart Shock s piezoelektrickou jednotkou řídící průtok oleje. Jenže tehdy elektronika spíše předběhla dobu a také Rock Shox ztratil vítr z plachet. Pod křídly firmy Sram se z něj ale stal opět plnohodnotný konkurent ostatním výrobcům, který přenesl moderní prvky ze svých vidlic i na tlumiče.

Co se týče tlumení komprese, patří tlumiče Rock Shox mezi klasiku vyznávající mechanické řešení regulace průtoku oleje. Po svém znovuzrození implantoval v roce 2005 do tlumičů Pearl vymoženosti z předních vidlic, takže systém Motion Control najdeme i u zadního odpružení. Motion Control je v podstatě systém ovlivňující intenzitu průtoku oleje pomocí děrovaného plastového tubusu uvnitř těla tlumiče. Dostane-li tlumič v zamčeném stavu příliš velký náraz, tubus je schopen se částečně stlačit, a umožnit tak průtok oleje, aby došlo k zanoření do zdvihu. Tento systém byl u tlumičů Pearl skombinován se specialitou Flood Gate, což je vlastně jakási „průtoková branka“. Flood Gate pochází z vidlic a jde o nastavení míry citlivosti lockoutu na intenzitu nárazu. Nejde o inteligentní systém, který by rozpoznal druh terénu a sám se uzavřel nebo otevřel v případě nárazu. Jde o to, že v případě zamčené vidlice nebo tlumiče lze nastavit sílu požadovanou k jejich odemčení a zanoření do zdvihu. S „brankou“ nastavenou na minimum účinnosti lze i uzamčený tlumič dostat celkem snadno do zdvihu, což je ideální pro stoupání v rozbitém terénu. Kdežto s maximálním nastavením lze z tlumiče v zamčeném stavu udělat naprosto nepohyblivý kousek. Flood Gate je u řady vzduchových XC a enduro tlumičů Monarch. Tato možnost nastavení vnímavosti vůči terénu v zamčeném stavu je podobná jako u vidlic Fox, kde lze také nastavit intenzitu lockoutu. Nicméně tlumiče Fox mají tento systém řešen propedalem, který je již výrobcem nastaven na tři polohy, a tedy účinnosti. V tomto ohledu je Flood Gate mnohem vnímavější ke konkrétním potřebám jezdce, který si jej nastaví přesně dle svých představ.

Tlumiče Monarch i jejich sjezdový sourozenec Vivid musely nutně zareagovat na vývoj konkurence. Pod názvem Dual Flow se totiž skrývají dva okruhy tlumení odskoku. Regulaci začátku odskoku je možné nastavit z vnějšku a jedná se vlastně o nastavení rychlosti první fáze roztažení tlumiče do původní délky po malých rázech či vlivem šlapání, kterými byl stlačen pouze do části zdvihu. Regulace druhé fáze návratu do nestlačené délky tlumiče je ovlivnění rychlosti odskoku po stlačení do maximálního zdvihu po dopadech ze skoků a velkých rázech.

Ačkoli tlumiče Rock Shox nabízejí podobná řešení nastavení jako konkurenční Fox, díky několikaleté odmlce si svoje místo na slunci musí stále budovat. Většina celoodpružených kol dnes totiž používá výrobky konkurenční značky.

(už)



Řez sjezdovým tlumičem Vivid odkrývá systém vnitřních planžet, kanálků a trysek, který má na starosti dvě regulace zpětného odskoku v různých částech zdvihu tlumiče.

Vzduchové tlumiče Monarch disponují jak Dual Flow systémem odděleného tlumení zpětného odskoku, tak regulací Flood Gate ovlivňující citlivost na zanoření.

Tlumiče Pearl jako první disponovaly vnitřním systémem tlumení oleje Motion Control pomocí plastového tubusu. Citlivost lockoutu ovládaného modrou páčkou bylo možné nastavit zlatým kolečkem Flood Gate, a tím ovlivnit i vliv šlapání či sílu nárazu na zanoření tlumiče.

Na prachovky i převodníky

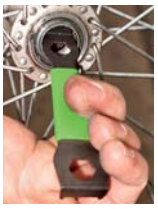
Při posezónním servisu kola často dojde i na náboje, které během provozu nasály nějaké nečistoty, jejich kónusy se netočí, jak by měly, a je prostě potřeba jim dodat novou mízu. Rozborku nábojů jsme si ukazovali, stejně jako seřízení kónusů, ale jeden detail stále trápí mnoho domácích servismanů.

Při rozborce náboje je totiž často potřeba vyloupnout z těla náboje plechové prachovky. Ty jsou sice zlehka nalisované, ale vyloupnutí šroubovákem je často provázeno jejich promáčknutím, prohnutím stěny a následně při zpětné montáži drhnutím kónusu o prachovku. Chytit prachovku do klešti nebo si prostě jenom dát pozor není možné, následky jsou stále stejné. Speciální klíč na prachovky je přitom tak jednoduchá věcička, která celou operaci usnadní. V nabídce jej má i značka Acor, pro jejíž nářadí je typická zelená barva neklouzavých pryžových rukojetí nebo návleků. Klíč je plechový, délka těla je zhruba 100 mm a na obou koncích má zahnutí do pravého úhlu. Toto zahnutí je zakončeno na širším konci dvojicí zobáčků po stranách. Stačí zasunout klíč zahnutím do náboje, zobáčky se zapřou o vnitřní pevnou stěnu prachovky, potom zapáčit a prachovka je venku. Nepatrné zapření klíče o vnitřní stranu prachovky sice proběhne, ale nijak ji to nepoškodilo, takže po následné montáži bylo vše zase v pořádku.

Širší strana je určena zadnímu náboji, druhý konec je pro přední náboj. Kromě vyndání prachovky z předního náboje je určen také matkám převodníků. Díky trojici zobáčků zapadne do drážky v matce převodníku, a zabrání tak protáčení celého šroubu při dotahování. Aby bylo tělo klíče využito na maximum, jsou do něho vytvořeny dva odlehčovací otvory ve tvaru šestihranných šroubů velikosti 9 a 10.

Tenhle šikovný miniaturní pomocník stojí 59 korun, což je opravdu minimum za to, kolik ušetří času proti rovnání zkřivené prachovky po zásahu šroubovákem nebo při boji s protáčející se maticí převodníku.

(už)



funkčnost, cena, jednoduchost

nenalezli jsme

Klenot od Lezyne

Existuje nářadí a NÁŘADÍ. To od americké značky Lezyne patří mezi absolutní špičku ve své kategorii a testovaný multiklíč **Lezyne V10** je možná více šperkem než jen obyčejným nářadím. Zpracování je fantasticky čisté a frézované díly do sebe dokonale zapadají. Jednotlivé klíče, tedy imbusy či torxy, jsou rovněž vyfrézovány a navíc tvarově vystředěny, takže manipulace s konkrétními klíči je velice pohodlná a precizní.

Základem multiklíče o rozměrech jen o málo větších, než jaké má běžná krabička od zápalek, jsou bočnice z vytvrzeného duralu, v nichž nechybí výrazné gravírované logo značky. Kované, CNC opracované „bity“ jsou z vysoce kvalitní nerezové oceli. Výrobce si je použitým materiálem natolik jistý, že nejširší 8mm imbus si dovolil udělat kompletně dutý. V případě utahování klik je přitom právě na tento klíč kladeno vysoké zatížení, použitá ocel mu však během našeho testu bez problémů odolala. Dále jsou k dispozici imbusy 2, 3, 4, 5 a 6 mm, klíče Torx T25 a T30, křížový šroubovák a luxusně pojatá nýtovačka na řetěz, vyrobená ze za studena kovaného leštěného duralu. Oprava řetězu s ní sice vyžaduje trochu zručnosti a trpělivosti, v nouzi ale rozhodně přijde vhod a zkrácení „přetrženého“ řetězu je s ní i přes téměř miniaturní rozměry skutečně možné.

Hmotnost mutliklíče Lezyne V10 je pouhých 102 gramů. Cena 699 korun zahrnuje neoprenový obal, díky němuž nebude transport multiklíče nepříjemný ani v kapse dresu.

(kad)

rozměry, hmotnost, zpracování

cena, obtížnější práce s nýtovačem

www.cykl.cz – technické novinky

LUXUS

DT Swiss netradičně

Rychloupínáky RWS značky DT Swiss vzbudily při svém představení celkem rozruch. Jejich zcela atypické ovládání je totiž pasuje do role čehosi výstředního. A právě takové komponenty leckdy nemívají cestu k zákazníkovi zrovna jednoduchou, neboť často rozdělí potenciální uživatele na dva tábory.

Rychloupínáky DT Swiss nás však během testu přesvědčily o své skvělé funkci a vysoké pevnosti upnutí náboje v patkách. Jejich ovládání je sice oproti klasické sklopné páčce zcela odlišné a z počátku vyžaduje trochu zvyku na získání potřebné rychlosti upnutí, ale rozhodně představuje skvěle promyšlené řešení. U něj výrobce garantuje až o padesát procent vyšší tuhost oproti standardním rychloupínákům a podle konkrétního typu jsou použita táhla z vysoce kvalitní švýcarské oceli, případně titanu či duralu.

A v čem tkví výjimečnost konstrukce upínáků DT Swiss RWS? Není zde žádná výklopná páčka s excentrem, jak jsme zvyklí z klasických řešení. Zatímco matice i osa upínáku jsou zcela standardní, tedy až na nadprůměrně precizní zpracování, namísto hlavice s excentrickým uložením páčky se zde nachází rovněž matice. Na jejím osazení je nasunuta dotahovací páčka z uhlíkových vláken s přísadou polyamidu, jejíž odolnost nesnižuje například nízká teplota. Páčkou se při dotahování otáčí v podstatě jako s klasickým „motýlkem“, jejž známe z dob minulých. Takže v praxi vypadá dotažení kola tak, že se samostatná matice dotáhne co nejvíc k patce a páčkou se provede finální a pevné utažení. Červeně eloxovaná hlavice slouží k opoře palce, a tedy nadzvednutí samotné páčky, jíž lze pak libovolně otáčet a nastavit ji tak do jakékoli polohy. Takže v případě zadní patky, v jejímž okolí nejsou většinou vzpěry zadní stavby příliš bočně přesazené, je možné otáčet páčkou až k úplnému dotažení a poté se páčka umístí do libovolné, samozřejmě té nejestetičtější a zároveň nejméně zranitelné polohy.

V případě přední odpružené vidlice je už manipulace s rychloupínákem DT Swiss o něco zdlouhavější, neboť díky výraznější šířce vnějších nohou většinou nelze otáčet páčkou dokola. Takže se důkladné dotažení provede třeba nadvakrát s následným vrácením páčky do výchozí polohy. Stoupání závitu je ale optimální, takže utahování není zbytečně pomalé a zároveň je dotažení opravdu pevné. Obě koncové duralové matice jsou vybaveny ocelovým prstencem, který je na straně páčky otočný, a tak šetří lak na patkách.

Rychloupínáky DT Swiss RWS patří k velice lehkým a zároveň konstrukčně atypickým komponentům, které jistě osloví příznivce podobných netradičních, a přitom ryze funkčních řešení. Námi testovaný pár byl základní verzí typu RWS MTB, tedy s ocelovou osou a hmotností 43 g (přední) a 48 g (zadní). Cena za jeden kus je v tomto případě 981 korun. Pokud byste raději sáhli po ještě luxusnější variantě s titanovou osou, pak si připravte částku 1496 korun za kus a počítejte s tím, že dohromady odlehčíte asi deset gramů.

Dále je v nabídce i bikové provedení RWS Thru Bolt s osou šířky 9 a 10 mm. Silničáře pak jistě nadchne tvarově elegantní varianta RWS Road Titan.

(kad)

\+ nízká hmotnost, výjimečnost konstrukce

− cena

Galaxy Aerotex

Zimní membránové rukavice jsou novinkou v nabídce jihočeské značky. Za pouhých 449 korun v tomto případě získáte poměrně univerzální rukavice, použitelné mimo kola třeba i na běžky. Samozřejmě se nejedná o žádné „drtiče mrazu“, ale i při teplotách jen lehce nad nulou nabídnou dostatečný tepelný komfort. V terénu bychom se nebáli tyto rukavice vozit i při nižší teplotě, ale samozřejmě záleží na době vyjížďky, a především na intenzitě jízdy samotné.

Konstrukčně se jedná o klasiku, využívající materiál s protivětrnou membránou na celém hřbetním dílu, a to včetně palce. Sice zde někomu může scházet froté na utírání nosu, my v tom ale nespatřujeme nevýhodu. Mezi panely je zakomponován reflexní proužek a funkci odrazky má také logo značky. Membrána Aerotex má z vnitřní části flísový povrch, takže je rukavice na ruce velice příjemná. Podélné panely mezi prsty jsou tvořeny silnější lycrou, není zde tedy řešena primárně nepromokavost, ale především tvarová přizpůsobivost. A nutno přiznat, že po této stránce není rukavicím co vytknout. Střih je v poměru k jednotlivým velikostem spíš užší, a nedochází tedy ke krabacení materiálu na dlani. Tvar rukavice je ideální a totéž platí o délce prstů, jejichž horní hrana se pozvolna svažuje k malíku a přesně kopíruje ruku.

Dlaň tvoří syntetická kůže Amara a z téhož materiálu je výztuha v ohybu mezi palcem a ukazovákem. Polstrování je méně výrazné, silnější pružné inserty jsou použity pouze v dolní části dlaně. Prošívání je efektní a test ukázal, že i trvanlivé. Celkově jednodušší je klasický pružný náplet, který je ovšem maximálně funkční, a jeho délka je dostatečná pro překrytí s rukávem bundy. Náplet má ale jako jediný schopnost nasakovat vodu, jinak je vodědodolnost hřbetní části rukavice velice dobrá.

Za necelou pětistovku jsou zimní rukavice Galaxy rozhodně dobrou koupí. V nabídce je modro-černé a šedo-černé provedení ve velikostech M až XXL.

(kad)

\+ střih, reflexe, cena

− nenalezli jsme

Author Redspot

Velmi výkonná zadní blikačka s půlwattovou hlavní diodou a dvojicí LED diod, tak by se dala stručně charakterizovat novinka značky Author nazvaná Redspot. Hlavní dioda je navíc doplněna o účinnou parabolu a světelný výkon navyšující optiku, takže je její viditelnost vyloženě nadstandardní. Velikostně se jedná o klasiku, výkonově je ale Author Redspot nad průměrem své, nejen cenové kategorie. Za částku od 280 korun získáte v tomto případě maximálně účinnou zadní blikačku. Nám se výborně osvědčila v kombinaci s předním světlem Author Flat 3, které prošlo naším testem loni.

Celkové zpracování blikačky se zdá velice bytelné, utěsnění útrob je více než dostačující. K napájení diod slouží dvojice menších tužkových baterií AAA, které jsou součástí balení. Potěšila nás plastová klipsa na zadní stěně, díky níž je možné blikačku jednoduše zaháknout třeba za poutko na batohu. Držák se stavitelným řemínkem pro obejmutí sedlovky je vybaven drážkovanou kolíbkou pro seřízení sklonu, a především otočnými ližinami pro vsunutí klipsy, takže je možné světlo nastavit do horizontální či vertikální polohy. Uchycení k sedlovce pomocí řemínku a plastového šroubu se „šnekem“ je maximálně funkční a umožňuje rychlou montáž či demontáž.

Celkově hodnotíme světlo Redspot jako velice zdařilé. Jeho viditelnost je nadprůměrná, a to i při sníženém stavu napětí v bateriích. Určitou nevýhodou je pouze menší viditelnost světla z boku, neboť paraboly diod jsou směřovány pro maximální výkon přímým směrem. Spínač je umístěn na horní hraně světla a je dobře přístupný. K dispozici jsou dva různé režimy blikání a stálé svícení. Údaj od výrobce, že baterie vydrží 100 hodin blikání či 50 hodin stálého svícení, není nereálný, je ale nutné počítat s pozvolným úbytkem světelné intenzity. Celkově od nás světlo Author Redspot dostává za jedna.

(kad)

\+ vysoký výkon, odolnost konstrukce, utěsnění, cena

− menší viditelnost z boku

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
AUTHOR MERIDA SPECIALIZED HARDY

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

CTM bikecollection
CROSS COUNTRY
Caliber
The best at Your price!
NEW MODEL
829,- EUR
24.974,- Sk
20.790,- Czk
Doporučená MOC s DPH
© STRATOS

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