AUTHOR www.author.eu

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

CYKLOSERVIS

5
2009
Ročník XVII.
Cena 12 Kč

Superrychlý Ridley

Čtěte na str. 14

Ridley Dean Team, tento stroj patřil jednoznačně k uchvacujícím exponátům zářijového veletrhu Eurobike. Aby také ne, toto časovkové kolo je označováno za jedno z nejrychlejších na světě. K jeho vzniku bylo potřeba mnoho hodin strávených optimalizací tvarů pomocí testování v aerodynamickém tunelu a celý projekt Ridley Dean se údajně vyšplhal na částku 1,2 milionu eur, což je přímo astronomická hodnota, vzhledem k faktu, že se jedná „jen“ o kolo.

GALUSKY NATVRDO

Foto: Jana Podvalská

Před dvěma lety jsme uvedli reportáž z otrokovické firmy Tufo, která se zabývá vývojem a výrobou galusek. Tenkrát jsme popsali výhody a nevýhody tohoto technického řešení a samozřejmě jsme se na galuskových kolech pro MTB svezli. Nic ale nedokáže otestovat produkt lépe než dlouhodobé závodní nasazení.

Využili jsme tedy jezdců týmu Axit-Doldy, kteří pár karbonových MTB kol Tufo vozí a na nich střídají tři typy galusek Tufo. Lídrem týmu je Tomáš Doležal, bývalý profesionál, který s námi občas spolupracuje a jehož zkušenosti jsou určitě nejcennější. Jeho kolegové Jakub a Michal jsou „služebně mladší“, ale i oni se pohybují v českém poháru XC, takže vědí, o čem mluví. Poslední oslovený člen týmu Pavel je nejstarší, a je hlavně technikem, který se na kolo dívá z hlediska konstrukčního a hmotnostního.

Galusky zažívají v poslední době renesanci a i přes vyšší pořizovací cenu patří mezi světovou elitou k nejvyhledávanějšímu materiálu. Zmíněné dlouhodobé testování nám tedy pomohlo odhalit proč. Pro informaci dodejme doporučené ceny: zapletená karbonová kola Tufo 43 700 korun za pár, cena galusky 2475 korun, přičemž v nabídce jsou tři modely, lišící se hlavně dezénem. Zapletená kola pro galusky v levnější variantě s ráfky z Alu slitiny se od jiných výrobců dají pořídit okolo 15 000 korun.

Jaký byl tvůj dojem po ujetí prvních kilometrů?

Tomáš Doležal: Bylo to výborné, kdybych před nazutím galusek nejel na pláštích, myslel bych, že jsem v životní formě, hlavně odvalování v terénu bylo neskutečné.

Jakub Janda: První dojem po nazutí kol bylo nekompromisní snížení váhy o víc než kilo. Když jsem nasedl na kolo a vyrazil na projížďku terénem, bylo kolo výrazně tužší a agresivnější, lépe sedí a galusková Tufa se téměř nedají srovnávat s běžnými výplety. Bál jsem se, že při těžších sjezdech v terénu budou karbonové ráfky křehčí a mohly by prasknout, ale když jsem ve sjezdech začal postupně zrychlovat a volil náročnější trasu, ukázalo se, že obavy byly zbytečné.

➨ Pokračování na str. 5

Catlike Sakana

Španělská značka Catlike jde v případě designování svých produktů vždy vlastní cestou. To dokládá i novinka pro letošní sezonu, přilba Catlike Sakana.

Její skelet při bočním pohledu připomíná na sebe navazující pláty, propojené zpevňující trubičkou. Ta tvoří výztuhu nejen celé zadní partie, ale i předního dílu. Touto cestou se kdysi vydala již značka Casco, naopak třeba Giro využívá vnitřní plastovou síť. Moderní, maximálně vylehčené a odvětrané přilby většinou podobnou zpevňující „berličku“ vyžadují, neboť po nárazu zabrání rozlomení těla přilby. Honba za gramy a maximální ventilací se zkrátka musí někde vykompenzovat.

Catlike Sakana je ale absolutní špičkou ve své třídě. Tomu odpovídá jak zpracování, tak efektní tvar, dokonalá ventilace i vyspělý upínací systém. Vnitřek skeletu je hodně hluboký s vhodně rozmístěnými, tvarově jednoduchými výstelkami. Polstrování nechybí ani v zadní partii helmy a na stavitelném mechanismu. Ten je tvořen dvojicí dílců spolupracujících s ozubeným páskem. Nastavení vnitřního obvodu je jednoduché, pouze je zapotřebí tlačítka mačkat o něco silněji a pro přenastavení získat určitý grif.

Z přilby již na první pohled vyloženě dýchá nadprůměrná pevnost, kterou umocňují jak zmiňované zpevňující příčky, tak hodně vysoká zadní partie chránící zátylek. Přední část přilby je designově rozhodně zdařilá a netradiční, ta zadní je pak vyloženě výstřední a nepřehlédnutelná. Nechybí zde ani reflexní samolepka s logem výrobce. Naše sympatie si získaly popruhy svým provedením i přítomností polstrování pod bradou. Zajímavostí přilby Sakana je plastový štítek, jenž se nezacvakává do skořepiny, jak jsme zvyklí, ale zasunuje se do štěrbin v předním podélném průduchu. Takže po jeho odstranění nezbudou na přilbě jakékoli nevzhledné otvory po štítku.

Patnáct ventilačních otvorů zajišťuje výborné odvětrání. Hmotnost přilby ve velikosti SM je 310 gramů, což plně odpovídá její celkové bytelnosti. V nabídce jsou také velikosti MD a LG. Maloobchodní cena činí 3690 korun.

(kad)

\+ design, usazení na hlavě, zpracování, reflexe

– ovládání nastavovacího mechanismu

ERA 3.0

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

Doporučená cena: 49.990,-

Author kd

AUTHOR®

www.specialized.cz SPECIALIZED

SHIMANO 2010

V minulém Cykloservisu jsme vám představili kompletně přepracovanou sadu Deore, ta ovšem není zdaleka jedinou novinkou značky Shimano pro příští rok. Důležité změny se odehrály také v poli silničních komponentů, a to jak na skoro samém vrcholu nabídky, tak i na úplně opačném konci.

Zcela základní silniční sada Shimano 2300 vypadá již dospěleji

Původní, lacině vypadající sada s označením 2200 totiž dostala svého hodně vydařeného nástupce. Nová základní silniční sada nese kódové označení 2300 a je technicky i designově rozhodně blíže komponentům Sora než původním dílům 2200. Takže i levné sportovnější silniční kolo může být osazeno oku lahodícími komponenty.

Samozřejmě se i nadále jedná o sadu spolupracující s osmi pastorky, na rozdíl od devítkové sory.

2300 pro hobby jezdce a turisty

Loni inovovaná sada Sora je v současnosti vzhledově na hodně vysoké úrovni a i po funkční stránce je výše, než byly před pár lety některé komponenty vyšších tříd. „Dva tisíce třístovka" se snaží stále ještě novou soru v mnohém dohnat a například řadicí páky Dual Control jakoby si u obou sad z oka vypadly, tedy až na zmiňovaný devítkový či osmičkový vnitřní mechanismus. Páka 2300 skvěle padne do ruky a nabízí zcela optimální ergonomii řazení, včetně malé, z boku umístěné odřazovací páčky. Nechybí ani decentní displej, informující o zařazeném převodu. Co se týče držení a preciznosti řazení páky, má cykloturista k dispozici téměř stejný komfort jako závodníci. Výhodou je i možnost přiblížení páky k řídítkům pro jezdce s kratšími prsty. Novinkou je oddělení produkce levé páky pro dvoj- a trojpřevodníky, v druhém případě ponese kódové označení 2303. Toto rozdělení se bude ostatně týkat všech sad, nabízejících i trojpřevodník.

Bílé provedení brzdy M 575 je designovou lahůdkou

Oba měniče jsou také někde jinde než v případě předchůdce. Přesmykač svojí hmotností i designem zapadá skutečně jinam než do úplně základní silniční sady. V podstatě se jedná o využití staršího provedení dnes již skoro zapomenuté sady RX100, tedy předchůdce tiagry. Tvar přehazovačky je vyloženě líbivý a o jejím nižším kvalitativním stupni informuje pouze provedení mohutného ramínka a použití nadprůměrně velkých, nepříliš vzhledných kladek.

Kliky sady 2300 by ještě před pár lety byly považovány za komponent přinejmenším střední třídy, tedy až na použití ocelových převodníků. Design klik je hodně zdařilý a oku lahodící. Použití klasického čtyřhranu a zapouzdřené osy BB-UN26 nelze klikám v této cenové relaci vytýkat. K dispozici bude provedení s dvoj- i trojpřevodníkem v délkách 170 a 175 mm, na objednávku i 165 mm pro juniorské jezdce.

MTB zapletená kola

Shimano neustále představuje nová a nová zapletená kola, však se prodej samostatných nábojů ve vyšších patrech nabídky také značně snížil, v případě silniční produkce spíš zcela zastavil.

Posledními přírůstky jsou biková kola WH-MT65 a WH-MT15. V prvním případě se jedná o model na úrovni sady Deore XT, použitelný i pro bezdušové pláště. Možností je jak Center Lock, tak klasické šestišroubové uchycení kotouče. Zpevněný profil ráfku, hvězdicové příruby nábojů a čtyřiadvacet zploštělých drátů s přímou hlavičkou by měly kolům zaručit nadstandardní torzní tuhost i vysokou životnost. Hmotnost páru je 1796 gramů (přední 817, zadní 979 g), což je na danou kategorii vynikající hodnota.

Upravený přesmykač sady Deore XT

Levnější model WH-MT15 by měl být přibližně na cenové úrovni současného typu WH-MT505. Tato kola budou samozřejmě určena na Center Lock uchycení kotouče a váha páru je stále ještě solidních 1982 gramů. Vpředu i vzadu je po osmadvaceti drátech.

E-Thru & 29er

Nový standart patnáctimilimetrové přední osy E-Thru se rozšiřuje i do nižších řad. Vedle sady Deore XT již bude širokou osou alternativně vybavena i sada SLX, dále OEM náboje HB-T708, a dokonce i dynamonáboj DH-T708. E-Thru systém nabízí kvalitnější upevnění náboje v přední vidlici, a zaručí tak vyšší pevnost celku vidlice/přední kolo. Matice upínáku je nedílnou součástí pravé patky vidlice, takže je zaručena jediná poloha náboje v patkách, čímž se zamezí například nedokonalému usazení předního kola a následnému škrtání kotouče o destičky. Systém E-Thru je sice o něco náročnější na čas manipulace, ale z hlediska praktičnosti je rozhodně přínosem, a zlepšuje vedení předního kola v zatáčkách. Nově se objevuje také u nábojů na krosová či trekkingová kola a tomuto standardu zatím přizpůsobil svou nabídku jediný Suntour. Do budoucna lze očekávat reakci i dalších výrobců odpružených vidlic pro krosová kola.

E-Thru systém průměru 15 mm

Samostatnou kapitolou jsou zcela nové komponenty pro 29palcová kola, konkrétně náboje a kazety. Náboje s kódovým označením M629/M529 mají zpevněné tělo pro zvýšení tuhosti, a především zesílené příruby, u nichž dochází oproti klasickým šestadvacítkám k vyššímu pnutí. Nový je i mechanismus ořechu, tzv. Micro-ratchet, jenž má jemnější vnitřní ozubení pláště ořechu, a tím pádem není mezi jednotlivými polohami cítit příliš dlouhá dráha na klikách při záběru. Možné je zvolit jak náboje s osazením pro Center Lock (M629), tak i pro šestišroubé uchycení kotouče (M529).

Co se týče kazet, nad těmi jistě srdce zastánců devětadvacítek zaplesá. Kazety 29-er Drivetrain s označením CS-HG61-9 mají odstupňování od 12 do 36 zubů a jsou kompatibilní se všemi přehazovačkami Shadow sad XTR, Saint, Deore XT, SLX a nově i Deore. Použití pastorku s šestatřiceti zuby musí ale výrobci lehce přizpůsobit geometrii rámů, úhel řetězových vzpěr vůči sedlové trubce by totiž měl být v takovém případě o půl stupně menší oproti standardu.

K dalším novinkám patří brzdové kotouče SM-RT76, určené pro uchycení šesticí šroubů. Jejich výhodou oproti celooceláové klasice je dvoudílné tělo s duralovým unášečem, který výrazně navyšuje tuhost a lépe odvádí teplo z nerezového rotoru. V nabídce budou varianty 160, 180 a 203 milimetrů.

V případě kotoučových brzd je novinkou i postmount adaptér pro 180mm kotouč. Ten původní byl tak trochu nesmyslně závislý na čtveřici šroubů, nový je tvarově podstatně jednodušší, lehčí a využívá pouze dva delší montážní šrouby.

Nová zapletená biková kola WH-MT 65 jsou na úrovni Deore XT, využívají hvězdicové příruby nábojů a v páru váží 1796 gramů

Menší úpravy se dotkly přesmykačů Deore LX a Deore XT, u nichž byl celý posuvný mechanismus s přepákováním zúžen a tím pádem je více místa mezi samotným přesmykačem a pláštěm zadního kola. Některé přesmykače z vyšších pater nabídky rovněž dostaly lépe přístupné dorazové šrouby, jejich osa je více odkloněna od sedlové trubky.

Určitými změnami prošly také některé díly luxusní trekkingové sady Deore LX, týká se to především nábojů, a hlavně hydraulických brzd. Nové jsou jak tvarově jednoduché třmeny, tak především nádherně tvarované páky. I zde se zkvalitnilo odvzdušnění brzdových třmenů, stejně jako v případě minule představené sady Deore.

O dynamonábojích se asi není třeba příliš rozepisovat. Zajímavostí je ale jejich další, a to nemalé odlehčení a také představení modelu Capreo, určeného pro malá kola. Tedy například skládačky typu Dahon a další, jejichž popularita stále stoupá.

Novinkou jsou náboje pro 29" kola

Bílá prostě frčí

Bílá povrchová úprava některých komponentů není žádnou novinkou, zvlášť v případě představců, řídítek či sedlovek. Je ale dost pravděpodobné, že se bílá móda postupně rozšíří třeba i mezi díly řazení a další komponenty. Prvními vlaštovkami u Shimana jsou bílé varianty kotoučových brzd M575 a M486. Bílý je v těchto případech celý brzdový třmen a základ páky. U brzdy M575 je bílá doplněna o luxusně vyhlížející zlatou. Designéři kol pro sezonu 2010 si tedy jistě budou mnout ruce.

A nezůstalo jen u brzd, bílou variantu bude možné zvolit i u oblíbených, cenově dostupných nášlapných pedálů PD-M520. Černá a leštěná varianta samozřejmě zůstane i nadále v nabídce.

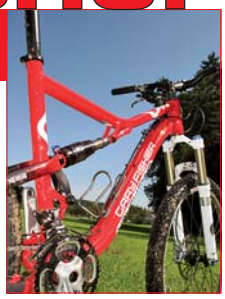
Tolik tedy zatím o nejdůležitějších novinkách značky Shimano. Další porci můžete očekávat až v dubnu, kdy vyprší informační embargo na novou ultegru.

(kad)

CYKLOSERVIS TEST JEZDILI JSME PRO VÁS

Gary Fisher

HiFi Pro



Gary Fisher je tvůrcem a designérem biků vlastní značky a do jisté míry jim dává originální tvář. Nicméně ani on neunikl módní vlně ohnutých trubek, které zdobí i jeho biky HiFi pro příští rok.

Pro-hnutí

Osedlali jsme model HiFi Pro ze středních pater nabídky, která čítá jak duralové stroje, které dostaly prohnutou spodní trubku, tak celokarbonové modely, u nichž zůstalo zachováno rovné provedení. **Nové provedení rámu vychází z osvědčené koncepce s G2 geometrií, tedy s upraveným předsazením korunky vidlice. Změna se dotkla pouze předního rámového trojúhelníku, který nese zmíněné prohnutí.** Dural 6011 je skombinován s horními karbonovými vzpěrami zadní stavby. Systém odpružení spoléhá na klasický jednočep s přepákováním na tlumič, karbon je tedy součástí přepákování. Hlavní ramínko přepákování na tlumič je před sedlovou trubkou, uchycené na vzpěře navařené nad a pod objímkou přesmykače. Ačkoli vzpěra vypadá dost subtilně, celek je tuhý a při záběru se ani ramínko díky svému profilu výrazněji nekroutilo. Výsledný zdvih je díky tlumiči Fox RP 23 stejný jako vpředu, tedy 120 mm. Přední vidlice Fox F 120 RP 24 má sice nezvyklý název, ale jde v podstatě o model F 120 RLC.

Kolo je koncipováno jako rychlý bike pro dlouhé tratě a přesně tak se chová. Posed na něm je spíše natažený a sportovní, takže nejde o žádné výrazné enduro, ale o rozumný kompromis na rychlé maratony či ostřejší vyjížďky. Přesto jsou ale řídítka díky vyšší podložce pod představcem a také jejich prohnutí dostatečně vysoko pro zajištění komfortu.

Při tlaku 160 psi na hmotnost jezdce 85 kg se tlumič výrazněji nezanořil a první šlápnutí do pedálů mělo jasnou odezvu v solidní akceleraci. Rám byl dostatečně tuhý a nebylo patrné výraznější kroucení. Při vyšší frekvenci šlapání byla vidět jen nepatrná výchylka v partii ramínka přepákování. Co se týče tlumiče, i přes tři možnosti nastavení propedalu stačilo ponechat jej na nejvyšší citlivost, protože nijak výrazně nepropružoval. **I přes zdvih 120 mm nebylo propružení příliš hluboké a měkké, spíše byl celý chod jakoby tlumený. Projev byl tedy nehoupavý, tuhý a propružení přišlo pouze v momentě, kdy bylo potřeba. Velké nerovnosti nebo skoky tlumič pohltil dostatečně rychle. HiFi tedy není houpačka nebo extra pohodlné enduro, ale sportovní stroj se vším všudy.**

Co se týče ovladatelnosti kola, přišlo nám prohnutí trubek oproti staršímu provedení jako nepatrně oživující prvek i na tomto poli. Bike lehce získal na točivosti, takže ovládání je na slušné úrovni a není třeba jej do ostřejších zatáček tolik přemlouvat. Přesto se ale nejedná o superobratný stroj, ovládání je vyvážené vůči stabilitě a držení směru, takže zatáčky ano, rychlé kličkování mezi stromy ale už je trochu omezené, a jezdec musí více zabrat za řídítka a kolo sklopit.

Ve sjezdech jezdec ocení dobré vedení směru a klidný projev odpružení. Přední vidlice je trochu vnímavější k nerovnostem než zadní stavba. Delší posed jezdce trochu limituje v prudkých pasážích, ale na to se dá zvyknout. Pomocníkem jsou ve sjezdech brzdy Avid Elixir, jejichž přední kotouč 180 mm poskytl dostatečný brzdný výkon. Pláště Bontrager s jemným vzorkem sice patří mezi kvalitní univerzály na tvrdý a suchý povrch, v blátě ale nepatrně ztrácely. Díky šířce 2,2 palce ale dokázaly přidat na celkovém komfortu tlumení.

Do výjezdů je kolo mnohem ochotnější. Stoupání je díky posedu snadné i do ostřejších stojek, odpružení mnoho sil neubírá, a navíc si lze nastavit tři úrovně propedalu, takže se zamčeným tlumičem i vidlicí jede bike opravdu jako střela.

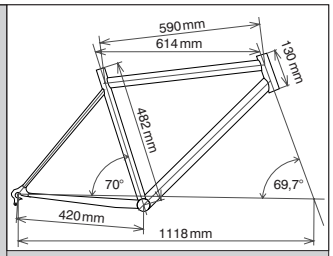
Funkce komponentů řazení je i přes mix sad a kazetu Sram bez problémů a vše chodilo přesně, navíc chválíme použití klasického provedení přesmykače.

Pro-maratonce

Nejvýše postavený duralový model HiFi Pro určitě bude vyhovovat maratoncům a milovníkům delších vyjížděk v ostrém tempu. Klidné odpružení, delší posed a rychlý jízdní projev je určitě nezklamou. ■

Technická specifikace:

Rám: Alu 6011, zdvih 120 mm
Tlumič: Fox RP 23
Vidlice: Fox F120 RP 24
Kliky: Shimano Deore XT
Brzdy: Avid Elixir R 185/160
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano XTR
Přesmykač: Shimano SLX
Kola: Bontrager Rhythm Elite
Pláště: Bontrager XDX 2,2
Řídítka: Bontrager Race Lite OS
Představec: Bontrager Race X Lite OS
Sedlo: Bontrager Race Lite
Sedlovka: Bontrager Race Lite
Hmotnost: 12,4 kg
Cena: 76 999 Kč



+ tuhost, chod odpružení, výjezdy
− dlouhý posed

W.F.O.9

Jet 9

M.C.R.9

NINER 2009

Asi se nemůže psát příhodnější rok pro devětadvacetipalcová kola než tento. Pro americkou značku Niner je to tak ideální datum pro její premiéru na našem trhu.

Ačkoli jsme značku a její filozofii představili již na podzim, kdy jsme uvedli rozhovor s jejím zakladatelem Chrisem Sugaiem a také uvedli test modelu Jet 9, nebude od věci, když si představíme celou kolekci pro letošní rok. Kdo neviděl kola v Brně na stánku jejich dovozce, firmy Ultrasport, udělá si alespoň jasnější obrázek.

Ve zkratce tedy jde výhradně o kola a rámy vyznávající parametr 29''. Hlavně kvůli nevysokému vzrůstu zakladatele značky je hlavní důraz kladen na obratnost a dobrou ovladatelnost těchto kol i pro nevysoké jezdce. Kratší zadní stavba má přinést právě zmíněné vlastnosti, kdežto delší stopa předního kola daná velkým průměrem kol naopak stabilnější vedení. Obratnost je vpředu zaručena strmějším úhlem vidlice, takže jde o harmonicky fungující celek, což náš test již potvrdil. Inovace se pro letošek dotkly hlavně celoodpružených modelů, takže mají přednost.

Velká kola, velký zdvih

Největší novinkou je model W.F.O.9, což je enduro stroj postavený na duralovém rámu s masivním průřezem výrazně zahnuté spodní trubky. Zavěšení zadní stavby CVA nabízí zdvih 140 mm a je počítáno s použitím vidlice o zdvihu až 150 mm, takže solidní hodnoty pro tvrdý terén. Vidlici se zdvihem 140 mm již pro značku vyrobila Italská Marzocchi. Bike využívá dvojí průměr hlavové trubky, přesmykač na navářku a zadní stavba disponuje výměnnými patkami pro volbu pevné nebo Maxle osy namísto rychloupínáku. Středové pouzdro také nese závity pro napínák, takže lze použít kliky Truvativ Hammerschmidt. Kompletní stroj s tlumičem Fox RP 23, koly American Classic, doplňky Race Face a sadou SLX bude stát 98 940 korun.

Zdvihově na druhém místě je model R.I.P.9 se svými 110 mm chodu na zadní ose. Rám má zahnutou spodní trubku, výztuhu na bocích u hlavy, ovšem počítá již s jediným průměrem misek hlavového složení a také středové pouzdro je připraveno jen na standardní kliky. Kompletní kolo se sadou SLX, vidlicí Fox a koly American Classic bude za 94 990 korun.

Třetím do hry je XC speciál JET9 se zdvihem 80 mm, což je v kombinaci s velkými koly ideální třeba na maraton. Rám už nenese tak masivní prvky jako jeho dva sourozenci. Přesto má výztuhu u hlavové trubky, která ale designově nijak nekoresponduje s předešlým modelem, prostě co kus, to originál. Bike s komponenty XT, FOX či American Classic bude za 93 540 korun.

Pro všechny stroje je společné zadní odpružení s dvojicí vahadel, tedy virtuální čep. Jeho poloha leží v průsečíku přímek procházejících vahadly, vychází tedy před spodní rámovou trubkou nad úrovní středové spojky. Rozdíl v chování kola by tak při zařazení různých převodníků měl být minimální. Všechny čepy jsou na průmyslových ložiscích, charakteristické je pro ně CNC opracování hlavic šroubů.

Hardtaily všech chutí

Pevné rámy sází hned na tři materiály, protože stavebním materiálem je dural, scandium i ocel. Ocelový rám M.C.R.9 je z materiálu Reynolds 853, což je záležitost pro opravdové fajnšmekry. Bike s tímto rámem jsme protáhli při podzimní prezentaci na Vysočině a materiál spolu s velkými koly nabídl naprosto fantastickou kombinaci tuhosti a vysokého komfortu. Chvílemi to vypadalo, jako bychom měli vzadu tlumič à la softail. Kvalitní ocel tedy rozhodně nezklame. Bike s vidlicí Fox a sadou XT bude za 72 186 korun. Z totožného materiálu je i rám S.I.R.9, který je spíše takovým bonbonkem pro nekonformní jezdce. Středové pouzdro s excentrickým uložením osy umožňuje montáž jediného převodu. Kdo nechce singlespeed, může dozadu použít výměnnou patku s integrovaným hákem přehazovačky. Bike se sadou XT, koly American Classic a pevnou vidlicí Niner bude stát 60 990 korun.

Z materiálu Easton Scandium jsou rámy Air9 a One 9, první má klasické středové pouzdro, druhý opět excentr pro singlespeed. U hlavy prohnutá spodní trubka je pro oba stejná, kult kotouče taktéž. Kompletní bike Air9 s vidlicí Fox a sadou XT bude za 71 618 korun. Posledním kouskem je E.M.D.9 z duralu řady 7005, tedy ekonomičtější provedení za 61 290 korun. Osazen bude sadou SLX a vidlicí Fox, kola opět American Classic. Tvarově je prohnutí spodní trubky stejné jako u předchozích dvou typů, kotoučovky jsou opět samozřejmostí.

Pro sezonu s dvojkou a devítkou má tedy Niner rozhodně co nabídnout. I přes svůj nízký věk značka nabízí vyspělá řešení, a hlavně originalitu a výjimečnost, což je v době, kdy jsou si kola stále více podobná, velkou devízou.

(už)

www.cykl.cz – katalog jízdních kol

GALUSKY NATVRDO

➨ Dokončení ze str. 1

Michal Kaněra: Přechod z pláštů na galusky Tufo byl pro mě velkou změnou. I když jsem zpočátku karbonovým ráfkům moc nevěřil, překvapila mě jejich lehkost, tuhost a skvělá přilnavost galusek i v náročném terénu.

Pavel Vít: Galusky jsem poprvé otestoval po závodě odjetém na klasických pláštích. První pocit byl, jako když mi předtím „drhly“ špalky o ráfek. Opravdu velké překvapení.

Pláště, bezdušovky, galusky..., kdo se v tom má vyznat. Je mezi tím skutečně rozdíl, a nebo je to jen otázka marketingu?

Tomáš Doležal: Tak už jsem zkoušel všechny tři možnosti, co se týče samotných závodů, rozhodně bych už galusky neměnil, kolo je na galuskách s karbonovými ráfky mnohem tužší, lehčí, na každý podnět reaguje okamžitě, a hlavně je nesrovnatelně rychlejší.

Foto: Jana Podvalská

Foto: Jana Podvalská

Jakub Janda: Osobně jsem měl příležitost vyzkoušet jen pláště a galusky, pro závodní účely u mě vede jednoznačně galuska. Jízdní vlastnosti galusky mají navrch v tuhosti kol jako celku, lépe se odvalují, jsou lehčí, lépe sedí a dezén se okamžitě vyčistí (vlastně jsem si ještě nevšiml, že by byl někdy zalepený bahnem). Pláště jsou určitě ekonomičtější, ale také výrazně slabší, co se jízdních vlastností týče.

Michal Kaněra: V první řadě jsou patrné rozdíly v cenách. Ale vyšší náklady v případě galusek jsou zcela na místě, neboť jejich jízdní vlastnosti jsou skutečně mimořádné.

Pavel Vít: Marketing hraje v dnešní době velkou roli a je bezesporu velká spousta věcí, které považuji právě za marketingové vynálezy bez většího vlivu na jízdu. Bikové galusky mezi ně opravdu nepatří.

Podívejme se na stinné stránky. Jak jsou na tom galusky s defekty, životností či dalšími negativy?

Tomáš Doležal: Defekt jsem měl zatím pouze jeden, ale to nemůžu srovnávat s plášti, protože galusky v tréninku nevozím. Myslím, že životnost je plně srovnatelná s plášti, odvíjí se hlavně od povrchu, na kterém se zrovna jede. Jedinou větší nevýhodu vidím ve složité manipulaci při přezouvání a v neposlední řadě pořizovací náklady, ani ne na komplet kol, ale spíš v ceně každé samostatné galusky. Určitě by galuskám prospěla lepší ochrana proti defektům, ať už se jedná o píchnutí či proříznutí.

Jakub Janda: Galusky jezdím převážně jen na závodech ČP-XC a musím říct, že s koly nebyl jediný problém. Jeden příklad za všechny: když se jel hodně rychlý sjezdík po louce, na jehož konci byl obrubník, tak spousta závodníků stejně jako já nestihlo vyskočit zadním kolem. Kdo neměl galusku šel dál pěšky! Sám jsem nemohl uvěřit, že po takové ráně s kolem vůbec nic není.

Michal Kaněra: Jak už jsem se zmínil, největším problémem je asi jejich cena. Co se týče životnosti galusek, záleží na terénu. Na tvrdém povrchu mají tendenci se hodně sjíždět, ale jejich přilnavost je nesrovnatelná. A co se týče defektů, nemohu soudit, protože jsem ještě žádný neměl.

Pavel Vít: Pokud budeme hledat negativa, pak určitě na prvních dvou místech zazní cena a životnost, a je to pravda. Ale pravda je také to, že galusky nejsou určené pro rodinné výlety, ale je to nekompromisní sportovní náčiní. Nakonec pneu u F1 taky nestojí tisícovku a nevydrží 30 000 km. Další negativum, které koluje mezi cyklisty, je obtížné spravování defektů. Tento fakt považuji za mýtus z dřívějších dob. Aplikace preventivního gelu se postará o pomalé defekty, tak že se o nich nedozvíte a gel na opravu zalepí to ostatní. Osobně jsem úspěšně zalepil díru o velikosti 3 mm, na nouzové dojetí pak dokonce 10 mm! Dalším limitem je hmotnost jezdce, tady výrobce uvádí, že by neměla překročit 80 kg (to ale plně koresponduje s tím, že galusky jsou určeny především pro závody).

Když dáte dohromady všechna pro a proti, jakou vidíte budoucnost galusek v MTB?

Tomáš Doležal: Myslím, že budoucnost je jasná, jednoznačně by galusky neměly chybět v závodních týmech, které usilují o dobré výsledky svých závodníků jak v XC, tak v maratonech.

Jakub Janda: Myslím si, že galusky budí na závodech veliký respekt, a kdo je chytrý a má prostředky, určitě je zvolí jako další krok k lepším výkonům.

Michal Kaněra: Jednoznačně je to velký pokrok, který má o svou budoucnost postaráno. O jejich reklamu se stará spousta našich předních bikerů, kteří by určitě mohli povyprávět.

Pavel Vít: Když se podíváme na cyklokros, který je MTB z ostatních cyklistických disciplin nejbližší, budeme pláště hledat marně. Když se dnes podíváme, na čem jezdí elitní patnáctka na ČP MTB, dostaneme další důkaz.

Stručně zhodnoťte nabízené dezény XC1, XC2 a XC3. Jak drží, jaký je mezi nimi rozdíl, co vás překvapilo.

Tomáš Doležal: Zatím jsem zkoušel jen XC 1 a XC 2. Typ XC 1 je vynikající, nepřekonatelný co se odvalování týče, určitě pro mě jasný favorit. Hodně mi vyhovuje, že je alespoň od pohledu širší než zbylé dezény, tím pádem lépe tlumí, což je hlavně při technických XC tratích velkou výhodou. Typ XC 2, v terénu za sucha, taky výborný, jen po silnici se odvalovací schopnosti, a tím i výhoda galusky ztrácí.

Jakub Janda: Někomu by se mohlo zdát, že výběr „jen“ ze tří dezénů je málo, opak je pravdou. XC1 – na té jsem se svezl asi pět kilometrů po silnici a připadal jsem si téměř jako na silničním kole, téměř žádný odpor a skvěle podrží v zatáčkách i v lehčím terénu. XC2 – univerzální vzorek který skvěle sedí v lese, na polních cestách, kořenech, a hlavně na louce. Nemá problémy ani s vodou a bahnem. XC3 – „mačky“ jedinečný dezén do bahna, perfektně se odvaluje (téměř k nerozeznání od XC2), a přitom drží jak přibitý.

Michal Kaněra: XC2 – dezén, který se mi asi nejvíce zalíbil, jelikož umožňuje jízdu i na kluzkém povrchu bez větších problémů, skvěle drží na trávě. A valivý odpor je minimální.

XC3 – zkušenosti s tímto dezénem mám pouze z tréninku. Jeho jízdním vlastnostem jsem zpočátku moc nedůvěřoval, přišlo mi, že bude při jízdě pomalý, ale to se ukázalo pouze jako počáteční obava. Skvělý plášť pro blátivý povrch.

Pavel Vít: Jsem především silničář a biky beru jako zpestření. Je logické, že technické pasáže jsou pro mě noční můrou. Potřebuji něco, co dobře drží, pomůže mi se poprat s chybami a na tvrdém povrchu se dobře valí. XC3 má všechny tyhle vlastnosti.

(už)

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

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

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

kenzel
www.kenzel.sk
2009
CROSS DISTANCE
600/400/200
600 vidlice SR SUNTOUR NCX-D LOCK OUT měnič SHIMANO DEORE LX řazení SHIMANO DEORE náboje SHIMANO DEORE ráfky MACH1 240 622X19C pláště SCHWALBE ROAD CRUISER 700x35C paprsky DT SWISS počet rychlostí 27 hmotnost 12.9 kg cena 14.990 Kč / 477 €
400 vidlice SR SUNTOUR NCX-D LOCK OUT měnič SHIMANO DEORE řazení SHIMANO ALIVIO náboje SHIMANO ACERA ráfky KENZEL AERO DOUBLE WALL pláště SCHWALBE ROAD CRUISER 700x35C počet rychlostí 24 hmotnost 13.4 kg cena 11.990 Kč / 399 €
200 vidlice SR SUNTOUR NEX 4610 LOCK OUT měnič SHIMANO ALIVIO řazení SHIMANO ALIVIO náboje SHIMANO ACERA ráfky KENZEL AERO DOUBLE WALL pláště TIOGA CITY SLICKER 700x35C počet rychlostí 24 hmotnost 13.8 kg cena 9.790 Kč / 325 €
Novozámocká cesta 182, 947 01 Hurbanovo, Slovakia tel.: +421 35 7610165, fax: +421 35 7610085, e-mail: kenzel@kenzel.sk

POLSKÁ KREV 4

V minulém ohlédnutí za technickými problémy jezdců při etapáku MTB Challenge jsme probrali zapletená kola a ráfky. Tentokrát si vezmeme na paškál kliky, převodníky a středová složení.

Nadvláda Shimano

Naprostá většina jezdců měla kola osazena sériově, takže nadvláda komponentů Shimano byla jasná. V klikách jasně dominovaly sady XT a XTR. Ať už se jednalo o aktuální či starší provedení, téměř výhradně šlo o modely s integrovanou osou a vně rámu umístěnými ložisky. Na údržbu převodníků a demontáž naprosto jednoduchá záležitost, která ovšem měla i svá úskalí. Hned první den jsme řešili kliky XTR, které ve vzájemné pozici naprosto souběžně přivezl jeden závodník. Když si kliky namontoval, dotáhl je na ose pouze plastovým klíčem proti sobě, ale už nedotáhl imbusy svěrné objímky osy na levé klice. Při prvním záběru do pedálů ze sedla se mu tak kliky protočily, a už měl oba pedály dole. Povolená objímka tak přejela přes tisícihran osy, jako kdyby na něm snad ani nebyly zoubky. Bohužel nebyl čas tento unikát vyfotit, ale opravit jej šlo. Roztažením objímky šroubovákem a vyklepnutím osy s již demontovanou plastovou maticí jsme levou kliku sundali. Tisícihran na ose byl bez poškození a ozubení na vnitřní straně kliky doznalo jen minimální otěr, takže vše nasadit do sebe, naklepat paličkou až nadoraz a důkladně utáhnout šrouby objímky. Kliky se až do konce závodu nehnuly. Z toho plyne ponaučení, kontrolovat dotažení šroubů objímky, ovšem pozor na jejich přetažení.

Elipsovité převodníky Rotor se v pelotonu objevily v poměrně hojné míře. Překonání mrtvého bodu při šlapání jezdcům ulehčí i možnost jejich nastavení v unášeči v několika úrovních.

Dalším problémem bylo opotřebení ložisek a vznik nežádoucích vůlí. Zatímco u starého provedení os s ložisky v rámu nebyl až takový problém a vůle se třeba po několik měsíců příliš nezvětšovala, zde došlo po objevení prvního viklání osy v ložiscích k výraznému nárůstu. Ložisko vylisovat ven z misky jde jen ztěží, a navíc nejsou, takže tento problém vyžadoval investici do nového středového složení. To platilo pro sady Shimano Deore XT a nižší, XTR bylo celkem v pořádku a drželo. U klik konkurenční značky Truvativ se tento problém objevil mnohem řidčeji. Sice nebyly v pelotonu tak četně zastoupeny, ale v poměru počtů a poruch to bylo stejně zřejmé. Bohužel díky nekompatibilitě rozměrů nebylo možné pouzdra s ložisky zaměnit, takže nezbývá než kontrolovat ložiska a vůli a případně si s sebou náhradní misky s ložisky vzít.

Karbonové kliky nepříliš rozšířené značky Token byly sice ozdobou tohoto biku, nicméně střety s kamením a náročným terénem byly na jejich laku hodně vidět.

Ložiska středového složení byla vznikem vůlí jednou z nejčastějších závad. Kontrola vůle před startem se rozhodně vyplatí, stejně jako pořízení jedné náhradní sady.

Ti ostatní

Značky Token, Race Face, FSA nebo Rotor, to jsou další zástupci klik na kolech jezdců. V záplavě klik Shimano a Truvativ to bylo celkem příjemné zpestření, ovšem spíše z hlediska designu než výrazně vyšší funkčnosti. Při tak dlouhém závodu nejde o gramy jako při časovce, takže drahé karbonové kliky jsou spíše ozdobou než extra výhodou. Navíc v extrémním terénu, jakým závod procházel, byl karbon vystaven mnoha nástrahám v podobě volných kamenů či ostrých hran. Nicméně jsme se nesetkali ani s jedněmi karbonovými klikami, které by po nárazu nebyly schopné dalšího provozu. Pouze šrámy na laku naznačovaly, že tenhle designový bonbonek prostě není stavěn na takovéhle zacházení.

Zajímavostí byly kliky Rotor, které jsou dílem španělských výrobců elipsovitých převodníků. Pro překonání mrtvého bodu při šlapání je možné navíc elipsu na unašeči nastavit v několika otvorech, a tím si zvolit míru účinku. Kromě samotných klik rotor měla poměrně početná skupina jezdců jejich samostatné převodníky na klikách Shimano.

Váhový fanatismus z XC závodů v podobě demontáže nejmenšího převodníku se při etapáku neobjevil. Přece jen ujet každý den pořádnou porci kilometrů v těžkém terénu je něco jiného než se dvě hodiny trápit na velkou střední „pilu“. Opotřebení převodníků nebylo díky naprosto suchému terénu znát, ale přesto se některým jezdcům výměna prostředního převodníku nevyhnula. Zda vyrazit na etapový závod s vytahaným řetězem a převodníky zralými na výměnu, to je na zvážení. Každopádně v případě bláta to může znamenat sukování řetězu a takřka nemožnost dojet někdy do cíle etapy. Závod s délkou kolem pěti set kilometrů je bez problémů schopen zničit nový řetěz, kazetu i převodníky, takže vyrazit s ojetým vybavením může výrazně pokazit celkový výsledek i dojem ze závodu. Sice nebyl problém vyměnit každý díl v depu, ovšem někdo preferuje kazetu Sram, jiný Shimano a pak tu máme ještě počty zubů, typy řetězů, převodníků a tak dále. Takže kontrola opotřebení řetězu a vlastně kompletního pohonu před odjezdem na etapák se určitě vyplatí.

(už)

Modernizovaný Pell's

Pevná karbonová vidlice značky Pell's pro horská kola není žádnou novinkou, u spousty závodníků je na závodech s nenáročným povrchem vidět docela často. Pro její koupi totiž mluví nejen nižší váha než u odpružených vidlic a lepší záběr při jízdě ze sedla, ale hlavně částečná schopnost absorbovat rázy. Takže karbon jízdu ve srovnání s pevnou duralovou vidlicí aspoň trochu zjemní. Pořizovací cena do šesti tisíc není nijak závratná, minimálně půl kila rozdílu oproti nejlehčím odpruženým vidlicím za tuto investici rozhodně stojí.

V nabídce brněnského Pell'su najdeme dvě provedení karbonové vidlice XF 2 a XF 3, lišící se použitím čepů pro ráfkové brzdy. Zároveň je také možné si vybrat délku vidlice v ekvivalentu k 80 mm a 100 mm zdvihu odpružené vidlice, aby se nezměnila geometrie kola. Typové označení XF 3 náleží vidlicím s čepy pro ráfkové brzdy, XF 2 je pouze pro kotouč, delší modely jsou označeny přívlastkem Long. Novinkou u těchto vidlic je pak nová verze s patkou pro post mount systém uchycení kotoučovky, jenž ve spojení se současnými typy brzd ušetří hmotnost adaptéru a dvou šroubů.

Cenový rozdíl mezi jednotlivými verzemi se pohybuje pouze ve stokorunách, nejdražší model XF 3 Long přijde na 5970 Kč, nejlevnější je krátký model XF 2 za 4950 Kč.

Vidlice má duralový sloupek s anodizovanou dutou korunkou, do níž jsou vsazeny a vlepeny karbonové nohy úctyhodného průměru 32 mm. Ve spodní části jsou pak na karbonové nohy nalepeny duralové patky, z nichž levá může mít úchyt buď pro international standard, nebo nověji post mount.

Hmotnost vidlice XF 2 Long je s neseříznutým krkem 840 gramů, čili po zkrácení sloupku ještě klesne. Vidlici jsme získali do několikaměsíčního testu, s jehož výsledkem vás včas seznámíme.

(mig)

VAŠE DOPISY

Zdravím Cykloservis.

Potřebuju se poradit. Vyměnil jsem rám a zjistil jsem, že má o něco delší hlavovou trubku než ten předchozí. Přestože jsem odstranil podložky pod představcem, stále ještě mám pocit, že by byl potřeba sloupek delší. Původně procházel sloupek téměř celým představcem a nahoře byl schůdek asi 2 mm, aby nebyla horní krytka v kontaktu s koncem sloupku. Teď mi to vychází tak, že sloupek dosahuje zhruba k hornímu stahovacímu šroubu představce, což je přibližně necelý centimetr pod jeho horní hranu. Pro upřesnění, mám současnou generaci představce Ritchey Pro. Je to nebezpečné, nebo s tím můžu bez obav jezdit?

Díky za radu.

@Pavel Švec

Tak upřímně, v případě jakékoli rady se zde pouštíme na docela tenký led. Skutečnost je taková, že má sloupek vidlice dosahovat v představci co nejvýš a jeho „utopení“ má být opravdu pouze takové, aby bylo možné seřízení vůle hlavového složení, tedy v řádu dvou až tří milimetrů. V ostatních případech, bude-li sloupek výrazně kratší, je samozřejmě riziko poškození představce či přímo jeho vylomení. Síla stažení by měla být logicky rozložena na co největší plochu. Ve vašem případě, pokud sahá konec sloupku alespoň lehce nad horní stahovací šroub, pak by teoreticky neměl být důvod k obavám. Slovo teoreticky zde ale hraje velký význam. Závisí na stylu jízdy, na hmotnosti jezdce i na síle stažení. Zvlášť v případě horního šroubu bude docházet okolo sloupku k nežádoucímu nerovnoměrnému pnutí materiálu. Nouzově by tedy teoreticky nemuselo vámi popsané řešení vadit, ale my bychom raději sáhli po nové vidlici s dostatečně dlouhým sloupkem. Jistota je jistota.

(kad)

Dobrý den.

Zajímala by mě nová kolekce značky Amulet, o níž jste psali již v reportáži ze Sport Lifu i pak v samostatném článku. Kdy chystáte test některé z novinek značky Amulet? Především by mě zajímal nový horský topmodel s karbonovým rámem.

@rbiker

Co se týče testu některého z nejvyšších celokarbonových modelů, pak si budete muset ještě chvilku počkat. Nicméně test karbonové novinky je letos v plánu. V současnosti připravujeme test, konkrétněji už se přímo testuje typ 11 400 ve verzi s kotoučovými brzdami. Tento stroj můžete očekávat v některém z příštích čísel Cykloservisu.

(kad)

GALAXY KOLA CO LETÍ

MTB HIGH CLASS
Proteus FOX RL Shimano

PROTEUS FOX RL Shimano
Vidlice: Fox F100RL Remote lockout, 100mm
Cena: 47 990 Kč

PROTEUS FOX RLC Shimano
Vidlice: Fox F100RLC, 100mm, lockout
Cena: 46 990 Kč

PROTEUS FOX RL SRAM
Vidlice: FOX F100RL Remote lockout, 100mm
Vybavení: SRAM X.9
Cena: 44 990 Kč

PROTEUS FOX RLC SRAM
Vidlice: Fox F100RLC, 100mm, lockout
Vybavení: SRAM X.9
Cena: 43 990 Kč

Rám	Al 7005 Ultralight Triple butted	Měnič	Shimano Deore XT	Kliky	Truvativ Stylo
Brzdy	Shimano Deore XT hydraulic disc	Řazení	Shimano Deore XT	Kola	Mavic Crossride
		Přesmyk	Shimano Deore XT	Pláště	Kenda Karma

MTB HIGH CLASS
Orion disc
cena 28 990 Kč

Rám	Al 7005 Triple butted	Měnič	Shimano Deore XT	Kliky	Truvativ Firex
Vidlice	Rock Shox Tora SL, 100 mm, lockout	Řazení	Shimano SLX	Ráfky	RODI Excalibur
Brzdy	Shimano SLX	Přesmyk	Shimano SLX	Pláště	Kenda Karma

FOX Racing Shox servisní centrum
jediné autorizované servisní centrum FOX Racing Shox v ČR
Písek, Harantova 1317, tel. 382 221 175

CYKLO ŠVEC www.cyklosvec.cz
Písek, Sedláčkova 472,
tel.: 382 206 440, fax: 382 206 442,
e-mail: obchod@cyklosvec.cz

KENDA Deda RODI BLACKJACK CHOSEN cotlike

www.galaxy-bike.cz

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

Float má patnáct

Vidlice Fox Float sice letos nedostane občanku, ale novou osu s průměrem 15 mm. Tento nový standard určený pro all mountain a enduro vidlice zavádí více výrobců a každý si s ním poradil po svém. Foxu nelze upřít jednoduchost a originalitu systému, který spolu s vidlicí prošel zatěžkávacím testem.

Základem vidlice Float RLC v ceně 21 290 korun jsou duralové vnitřní nohy průměru 32 mm, tedy stejně jako u XC vidlic. Lehce přepracovaná korunka a duralový sloupek vychází taktéž ze standardu, zachován zůstal loňský zdvih 140 mm. Vnější nohy získaly nově tvarované patky, které tvoří masivní objímky pro nový formát pevné osy. Obě patky mají vnější osazení a hladký vnitřní otvor. Zatímco levá je průchozí pro osu, do pravé je nasazena duralová vložka s vnitřním závitem a vnějším vroubkováním. Právě v tom je ukryt celý fígl dotažení osy náboje. Ta má na levém konci masivní rychloupínák, kterým se osa pouze zašroubuje do vložky na druhé straně a upínák se dotáhne.

Pro jeho dostatečné dotažení v požadovaném místě slouží možnost nastavení závitové vložky. Ta má po obvodu stupnici s osmnácti čísly a vroubky zapadají do několika miniaturních výstupků na boku patky. To zabraňuje protáčení vložky během dotahování. Aby nevypadla z patky, je navíc překryta podložkou s imbusovým šroubem. Stačí povolit podložku, nastavit vhodnou pozici vložky podle umístění dotaženého rychloupínáku a vše opět zajistit podložkou.

Jednoduchý systém má za následek precizní umístění páčky rychloupínáku, která jde dobře uchopit, a navíc osu lze nasadit opravdu snadno, proti klasice s přesahem patek v tom není výraznější časový rozdíl.

Pevná osa znamenala v praxi jediné, výraznější nárůst tuhosti. Zatímco lehký jezdec to při běžné jízdě až tolik nepocítí, něco přes osmdesát kilo a ostřejší trať se zatáčkami už dokáže tuto konstrukci prověřit. Vidlice je výrazně tužší v uzavřených vracečkách, kde je potřeba točit pod brzděním. Síla přicházející více z boku pak jasně ukáže větší tuhost, kdy se přední kolo nevychýlí tolik do strany a točení je preciznější. Silová jízda ze sedla nebo ostré zatáčky také znamenají přesnější vedení, o technických pasážích nemluvě. Patnáctka tedy svoje výhody rozhodně má. Hmotnostní rozdíl a potřeba nového náboje jsou sice drobná omezení, ale není to nic dramatického.

Chod vidlice byl tradičně sametový, reagující už na nejmenší nerovnosti a s kvalitním nárůstem progresivity. Dostat ji na dno zdvihu se nám při odpovídajícím tlaku nepodařilo. Pravá noha s otevřenou olejovou lázní disponuje na korunce nastavení odskoku červeným a nízkorychlostní kompresе, modrým kolečkem. Obě jsou trochu hůře uchopitelné, ale to už je Fox. Páčka lockoutu má výraznější hrany, ale taktéž jde o minimalistické provedení. Na spodku nohy lze dobře ovladatelným válečkem nastavit sílu lockoutu. Všechny tyto ovladače nabízejí možnost udělat z vidlice citlivý kousek, který se zbytečně nezanořuje pod brzděním a v zamčeném stavu má i při maximálním nastavení lockoutu dostatečnou rezervu pro pohlcení nárazu. Ve spojení s pevnou osou vidlice rozhodně nemá v těžším terénu slabinu a navíc s hmotností 1846 gramů a jednoduchostí montáže osy je použitelná i pro maratonské ježdění.

(už)

\+ tuhost, montáž osy, nastavení upínáku

– velikost ovladačů

DT bez duše

Jistě si vzpomínáte na Dlouhánovu poradnu z čísla 3, kde jsme se věnovali problematice pláštů a jejich dušového a bezdušového provedení.

Zmínka padla o možnosti udělat si z klasického ráfku s dušovým pláštěm bezdušové provedení. A jednou z firem, které tuto možnost nabízejí, je i DT Swiss. Její Tubeless Kit se skládá ze speciální lepicí pásky, vložky, ventilku a tmelu. Nejprve je nutné vybrat vhodný kit, protože značka nabízí několik provedení podle typu jejích ráfků. Jde hlavně o odpovídající šířku, aby vše kvalitně dosedlo a těsnilo. Lepicí páskou se nejprve zalepí otvory pro niply a nechá se pouze otvor pro ventilek. Pak se z pásky odstraní papírový obal a vše se otře hadříkem. Následuje nasazení ventilku do gumové těsnicí vložky a nasazení celku do ráfku. Vnitřní gumová vložka má na starosti důkladné utěsnění spojení pláště a ráfku. Její kvalitní usazení v ráfku je zásadní pro dobrou těsnost celého systému. Opět vše otřeme hadříkem a nasadíme plášť, jehož vnitřek jsme také vyčistili. Po nasazení a přesném urovnání pláště na ráfku už jen stačí nalít ventilkem dovnitř speciální těsnicí tmel, který zaručí jak nepropustnost pláště, tak kvalitní utěsnění spoje pláště s vnitřní gumovou vložkou.

Použitím tohoto kitu získáme vlastnosti bezdušových systémů, tedy odolnost vůči drobným průpichům a vyšší komfort v tlumení rázů. Nevýhodou je horší manipulace v případě velkého defektu, kdy nakonec budeme nuceni stejně pro dojezd nasadit duši a tmel uvnitř bude nepříjemným znečišťovatelem. Ale to je úděl všech bezdušových systémů. Vždy je něco za něco. Cena kompletního kitu na jeden ráfek je 885 korun, náhradní tmel stojí 342 korun. Hmotnostní rozdíl proti klasickému provedení s duší záleží na tom, jak lehkou duši vozíme a kolik použijeme těsnícího tmelu. V každém případě ale několik gramů proti klasice ušetříme.

(už)

HAWK
Top
Mountain
Bikes 2009

Apache Bicycles
Top Mountain Bikes 2009

HAWK
jestřáb
Kč 25.990,-

NOVÁ KOLEKCE

Rám **Alloy U6 Ultralight**
Vidlice **Marzocchi 33LO 100 mm Al steer tube**
Převodník **Shimano SLX FC-M660 44/32/22**
Středová osa **SM-BB70**
Řazení **Shimano SLX SL-M660**
Měnič **Shimano Deore XT RD-M771**
Přesmyk **Shimano SLX FD-M661**
Kazeta **Shimano HG 50 11-32/9**
Řetěz **Shimano HG-53**
Brzdy **Avid Single Digit 5 + BL Sped Dial 7**
Přední náboj **Shimano WH-M505**
Zadní náboj **Shimano WH-M505**
Ráfky **Shimano WH-M505**
Pneu **Michelin Country Mud 26×2.0**
Pedály **Shimano PD M-505**
Madla **Ritchey WCS**
Řídítka **Truvativ XR 31,8 mm**
Představec **Truvativ XR 31,8 mm**
Sedlovka **Truvativ XR 31,6 mm**
Sedlo **Fizi:k Nisene**
Velikost **16,5“ · 19“ · 21,5“**

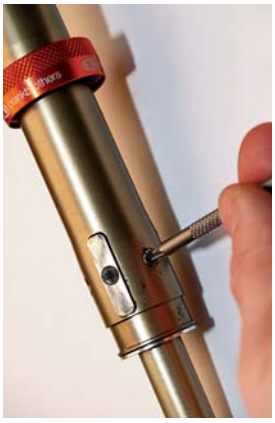
TOP MOUNTAIN BIKES
www.apache-bike.cz

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

Údržba teleskopické sedlovky

O přínosu teleskopické sedlovky jsme již psali. Nejedná se o odpružení, nýbrž o možnost snížit sedlo ve sjezdu, kdy se nesrovnatelně zlepší ovládání kola. Tyto sedlovky se na kolech velmi rozmáhají i přes poměrně vysokou cenu, která se zatím pohybuje od čtyř tisíc korun výš.

Teleskopická sedlovka je vystavena vodě a nečistotám, které na ni létají od zadního kola. Proto je pro její stoprocentní funkci nutná pravidelná údržba, kterou s běžným nářadím zvládneme i v domácím prostředí.



Narozdíl od klasické sedlovky však teleskopická vyžaduje údržbu, neboť na ni od zadního kola létají nečistoty a stříká voda. Na redakční sedlovce, kterou vozíme na enduro stroji Ibis Mojo, si už vyjížďku bez „joplinky“ ani nedovedeme představit, protože pouhým stiskem páky sedlo sjede o 75 mm níž a nepřekáží v prudkých sjezdech. A tak jsme ji nesundávali ani v zimě, kdy je její provoz nejrizikovější. Každé snížení zdvihu s sebou totiž nese nebezpečí navzlínání vody pod těsnění, což se zanedlouho projeví zhoršením chodu sedlovky. To ale není žádná tragédie, pokud jí dopřejeme pravidelnou očistu a promazání.

Provedení rozborky najdeme na oficiálních stránkách www.crankbrothers.com, po kliknutí na sekci *tech*, kde si vybereme mezi produkty *seatpost* a soubor údržba – *maintenance*. V nejbližší době se manuál a návod objeví i na českých stránkách www.progresscycle.cz. K celkové rozborce jsou potřeba kromě klasického nářadí, které najdeme v dobře vybavené dílně, i několik specifických nástrojů, dodávaných v Joplin kitu (prodává se samostatně). Ten je potřeba k totálnímu rozebrání pístu, ale běžnou domácí údržbu a promazání zvládneme i bez něj.

V tomto článku se zaměříme na to, na co si dát při servisu pozor. Proto tento článek neberte jako klasického hobbybastlera typu „povol tohle, sejmi tamto“, ale spíše pomoc při údržbě. Uvnitř sedlovky je totiž patrona se stlačeným vzduchem, a pokud neprovedeme demontáž přesně podle návodu a povolíme jisticí šroubky dříve, než vypustíme vzduch, jeho tlak může uvolnit olejovou zátku a vyteče nám ven olej!

Demontáž

Nejprve musíme z vnějšího těla sedlovky vyjmout vnitřní trubici tak, že povolíme trubkovým oříškem č. 10 matici uvnitř sedlovky a pak rukou povolíme červený prstenec. Vnitřní tělo s pístnicí vyjmeme.

Na spodu najdeme čtyři šroubky torx, z nichž jeden připevňuje vodící plíšek. Povolíme pouze tento šroubek, nikoli zbylé tři! Jinak nám pístnice tlakem vzduchu vyjde ven a všechen olej vyteče!

Dále sejmeme oba plastové bílé kroužky a na konci pístnice uvolníme šroubek, ukrývající ventilek vzduchové komory. Sedlovku otočíme vzhůru nohama a pak stiskneme páčku změny výšky sedlovky, aby se vzduch posunul k ventilku. Pumpičkou na tlumiče ze sedlovky pomalu vypouštíme malé množství vzduchu. Opět stiskneme páčku a vypouštíme znovu. Opakujeme, dokud ze sedlovky neuniká více oleje než vzduchu.

Po vyšroubování těla ventilku z pístnice teprve můžeme sedlovku otočit zpět a vypumpujeme z ní všechen olej. Nakonec stiskneme páčku a z horní komory vypustíme poslední zbytky vzduchu. Je třeba dávat pozor, tento poslední únik je pod tlakem.

Nyní teprve můžeme vyšroubovat zbylé tři šroubky na spodu vnitřní nohy a vyjmeme vnitřní obložení, které zajišťuje uvnitř pístnici. Zkontrolujeme těsnění a případně vyměníme. Další postup, jenž je v manuálu uveden od bodu 11 do bodu 17, již k pokračování v rozborce vyžaduje právě onen Joplin Kit. Rozebírat přepouštěcí ventil je však nutné pouze v případě jeho poškození, nečistoty zvenčí by se k němu neměly u správně fungující sedlovky dostat.

Sestavení

Po očištění vnitřností a případné výměně těsnění můžeme opět vrátit pístnici do vnitřní trubky a obložení zajistit třemi šroubky torx. Do stříkačky nabereme 55 ml tlumičového oleje. Ten nalijeme do sedlovky, upnuté vzhůru nohama, skrz ventilek. Okolo ústí stříkačky je potřeba nechat trochu prostoru pro unikající vzduch. Při napouštění oleje je dobré několikrát stisknout páčku změny výšky sedlovky, aby mohl protéct až dolů do hlavice. Po napuštění olejem opět zašroubujeme ventilek a nafoukneme sedlovku na 70–75 psi. Stiskneme páčku, tlak poklesne díky přepuštění vzduchu. Opět nahustíme 70–75 psi a přepustíme páčkou vzduch. Tento postup opakujeme, dokud se tlak nevyrovná v obou komorách a nezůstane na 75 psi.

Na vnitřní nohu opět natáhneme červený prstenec, v němž jsme nejprve očistili či vyměnili těsnění. Pak můžeme namazat vnitřní nohu univerzálním mazivem a sedlovku sesadit dohromady. Nakonec nesmíme zapomenout sedlovku stáhnout matkou. Pozor na to, že pístnice, na níž se matka šroubuje, se může volně protáčet, a tak se matka může protáčet s ní. Zároveň překročení síly 4 Nm může strhnout závity.

Sedlovka je opět pohromadě a čistá, a tak by měla znovu fungovat jemně a bezproblémově. Pokud k tomu nedojde, nejspíš je v nepořádku přepouštěcí ventil.

(mig)

salzkammergut mountainbiking

Hory – jezera – (cyklistický) požitek – to jsou tři slůvka, která dokonale přiléhají k cyklistickému ráji **Bike-Eldorado Salzkammergut**. Vyjádřeno slovy: **76 jezer Solné komory – 1.300 km** výborně označených **tras pro horská kola –** nejnáročnější maratón v Rakousku, **Salzkammergut Mountainbiketrophy** s více než 3.400 účastníky **–** už 5 let 30 **specializovaných zařízení pro milovníky mountain bike –** ubytovny, chaty, půjčovny kol, kyvadlová doprava, průvodci a mnoho dalšího.

O nabídce mountain bike v Solné komoře se dozvíte více od 30.dubna 2009.

Veškeré informace k trasám pro mountain bike v Solné komoře a o specializovaných zařízeních získáte na: www.biken.at • www.salzkammergut-mtb.cz

§ Každý má právo na kvalitní kolo...

WHEELER WORLDWIDE

PÁNSKÉ HORSKÉ KOLO

PRO

Univerzální horské kolo/allround

Použití: jednoduché výlety, běžné jízdy a dojíždění do práce nebo do školy

Terén: upravené cesty, zpevněné ulice, single traily

Styl jízdy: sportovní jízda nezávodního charakteru

Zdvih: 80-100 mm (celoodpružené kolo/hardtail)

Očekávejte: variabilitu využití kola, spolehlivé a nekomplikované ovládání komponentů. Pokud je pro vás jízda na horském kole odpočinkem, potom řada PRO je určen právě vám. Modely nabízejí širokou možnost převodů, silné brzdy a spolehlivé komponenty. Pro turistiku lze doplnit výbavou zahrnující blatníky, světla, nosiče, stojánky atd…

Pro 79 — 29.990 Kč

Pro 69 — 24.990 Kč

VELO CZ s.r.o.
Pospíšilova 314, 500 03 Hradec Králové
tel.: 495 271 379, fax: 495 269 198
e-mail: info@wheeler.cz
www.wheeler.cz

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

Pell's Bizzare

Brýle Bizzare jsou novinkou domácí značky Pell's a musíme přiznat, že skutečně povedenou novinkou. Dvojice zorníků zde supluje rámečky, samotná skla jsou tedy v tomto případě nosnou částí brýlí. Díky tomu je tento model velice lehký a zároveň skvěle tvarově přizpůsobitelný různým šířkám obličeje. Za cenu 570 korun získáte nejen designově výstřední, ale především velice odolné a dobře padnoucí brýle.

Polykarbonátové zorníky se 100% UV filtrem mají tvrzený povrch, tedy zvýšenou odolnost proti poškrábání. Do středového dílu s gumovým nánosníkem jsou zorníky zasazeny a přišroubovány. Tomuto spoji je však záměrně ponechána určitá pružnost pro lepší tvarovou přizpůsobivost, tedy vzájemnou roztažitelnost nožiček. Nánosník, tedy středová plastová část, je celkově širší, nicméně nijak výrazněji neomezuje zorný úhel. Dvojice vertikálně orientovaných nápisů Pell's působí nevšedně a dodává již tak zdařilému designu na atraktivitě.

Provedení nožiček je stejně výstřední jako celé brýle. Na výrazné postranice navazují velice útlé sklopné nožičky, na něž jsou přišroubována pružnější plochá zakončení s gumovými protiskluzovými inserty.

Usazení na obličeji je v případě brýlí Bizzare velice pohodlné a po chvilce si ani neuvědomujete, že je máte na obličeji. Širší nánosník umožňuje dobré dosednutí na kořen nosu, takže brýle nejsou zbytečně vysoko, a tudíž pod ně při jízdě ani příliš nefouká. Absence klasického rámečku se zasloužila o téměř neomezený výhled, který jen lehce narušuje zmiňovaný středový díl. Kouřové zabarvení zorníků je příjemné. Není zbytečně tmavé, takže bychom se nebáli tyto brýle použít i pro jízdu v terénu. Zkreslení pohledu jsme u zorníků nezaznamenali.

V nabídce je verze s červenými či černými nožičkami. Brýle se standardně dodávají i s transportním neoprenovým obalem se zapínáním na zip. Nechybí ani speciální antistatická utěrka na leštění skel.

(kad)

\+ usazení na obličeji, design

− širší středový díl

PAVLAČ

Silniční exprofesionál Jan Hruška přesedlal na horská kola a hned v první sezóně vybojoval kromě několika vítězství v podnicích Českého poháru v maratonu i celkové vítězství v českém poháru v půlmaratonu. V letošní sezóně přesedlá z Colnaga na titanového Litespeeda Ocoee.

Vyhrát jízdu svého života, tak přesně tohle nabízejí pořadatelé série sjezdových závodů MegAvalanche ve spolupráci s magazínem MBUK. Tyto závody s hromadným startem trvající něco kolem hodiny se konají ve Francii, v Peru a na ostrově Réunion. A právě možnost závodit na ostrově Réunion a k tomu kolo Iron Horse MK III CompX může vyhrát někdo z účastníků speciální soutěže. Stačí se registrovat a zaslat video o sobě, jak jezdím, jaké mám úspěchy, kde jezdím a zaslat jej na adresu redakce MBUK, kde jsou také všechny detaily o soutěži. Na základě informací a video profilu pak pořadatelé určí vítěze. První cena zní tedy opravdu lákavě, za druhé místo je jen pár treter a za třetí pár pláštů, takže opravdu hodně získá jen ten největší drsňák.

Hans Rey se svojí nadací Wheels 4 Life zase navštívil Afriku, kde konkrétně v Tanzanii opět naděloval kola všem potřebným. Rozdal celkem přes padesát kol a navíc otevřel dva cyklistické servisy. V nich by měli pracovat mechanici vyškoleni z místních obyvatel. Stavba jednoduchých budov servisů byla financována hlavně z darů místních obyvatel. Na slavnostní otevření servisu ve vesnici Kivisini přišlo i z okolních vesnic dohromady přes dvě stě lidí a pro všechny bylo připraveno jednoduché pohoštění. Tomu se říká otvíračka ve velkém stylu.

Silničář David Zabriskie, medailista z olympiády v Pekingu, byl během své účasti na závodu Kolem Kalifornie okraden. Ne však na závodech, ale zloději vyplenili jeho dům v Salt Lake City. Nenechavci odvezli jeho dvě auta a třináct kol, včetně časovkářského speciálu z olympiády. Sebrali také upomínkové předměty z olympiády včetně speciálního prstenu, nebo sbírku sošek filmových postaviček. Výše celkové škody se vyšplhala na něco přes čtyři a půl miliónu korun. Doufejme, že prémie za druhé místo ve zmíněném závodu pokryla alespoň část zmíněné škody. Bohužel památky z olympiády asi nic nenahradí.

Stavíte si vlastní tratě pro horská kola? Nebo se chystáte zprovoznit bikepark či bikrosku? Pak vás určitě zaujmou stránky www.hoots.ca kanadského jezdce Jaye Hootse, jenž pro města či organizace projektuje a staví právě taková biku-libá sportoviště. Nejlepší je pak si pro inspiraci jeho dílo prohlédnout na video kanálu www.youtube.com, kde necháme vyhledat termíny Hoots Parks.

Michal Maroši alias Marosana představil své třetí video Marosana Never Dies. Ve videu shlédneme záběry, které Michal sbírá po celém světě, souhrnně by se to však dalo nazvat Kola, Ženy, Rampage. Jeho trailer je možné shlédnout na stránkách www.redbull.cz/marosi či www.youtube.com/jozic, kompletní film pak přijde do prodeje na podzim.

Velká hvězda malého vzrůstu, Kanaďan Robbie „Big Air" Bourdon se po letech spolupráce se značkou Kona upsal americké firmě Intense. Tenhle sympatický chlapík se za každé situace usmívá, a to dokonce i po hrůzostrašných pádech, které lze vidět na většině videí typu Kranked či NWD. Jeho Kona byla vždy té nejmenší velikosti a sami jsme viděli, jak moc měl odřené sedlo od kontaktu se zadním pláštěm. Doufejme, že mu úsměv na tváři zůstane i s novým kolem.

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

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

BBB MINIPUMPY

:: Lehké kompaktní minipumpy vyrobené z hliníkové slitiny 6061 T6.
:: Průměr těla 25 mm pro velkou kapacitu.
:: Snadné pumpování do 100 psi / 7 bar.
:: Kovový píst je zárukou snadného pumpování i na vyšší tlak.
:: Ručka typu T. Pumpujte rychleji a snáz.
:: Unikátní DualHead, dvojitá hlava. Snadno si poradíte s klasickým, moto i galuskovým ventilem.
:: Krytka dvojité hlavy udržuje pumpu čistou.
:: U modelů BMP-17/18: spolehlivý a přesný in-line manometr.

MTB OFFICIAL TEAM GEWISS Bianchi

BBB je oficiálním dodavatel pumpiček pro tým Gewiss-Bianchi MTB.

BBB TODAY'S BIKE PARTS

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

Hydrapak Aqualine

TEST

Značka Hydrapak je proslulá především svými vodními rezervoáry s patentovaným systémem uzavírání. Namísto šroubovacího uzávěru, který využívá drtivá většina konkurence, sází Hydrapak na speciální přehýbací systém se zpevněním pomocí převlečného U-profilu. Toto řešení nahradilo donedávna používaný rolovací uzávěr, jištěný suchým zipem. Nutno připustit, že nové řešení je dle našeho názoru praktičtější, a především skvěle funkční.

Naším testem prošel nový dámský model Aqualine, který je charakteristický svým kompaktním tvarem, připomínajícím holčičí školní batůžek. To byl však záměr designérů a Aqualine působí přímo roztomile. Jeho zádová část využívá dvojici postranních půlměsícovitých polstrování, která ideálně rozkládají tlak kolem páteře. Totožným polstrováním jsou vybaveny i oba hlavní popruhy, jež jsou doplněny o výškově nastavitelný hrudní pás. Hlavní komora je rozdělena přepážkou pro vložení rezervoáru, který má v tomto případě objem rovné dva litry, což je vzhledem k malým rozměrům batohu úctyhodné. Celkový objem batohu je 3,2 litru. Zevnitř se na čelní stěně nachází ještě dvojice kapes s uzavíráním na zip, takže doklady, peníze, šminky, vše má své místo. Přední kapsa má rovněž samostatné přihrádky, například na mobil či malé nářadí.

Po praktické stránce je model Aqualine velice zdařilý. Jeho usazení na zádech je i při zcela naplněném rezervoáru příjemné a díky hrudnímu pásu nemá batoh tendence se ve sjezdech posunovat příliš ke krku. Líbilo se nám i zajištění volných konců hlavních popruhů, aby nevzhledně neplandaly, stejně tak je propracované uchycení popruhů proti nežádoucímu vytržení. Jedinou výtku máme k příliš velkému otvoru pro vyvedení hadičky. Tím by se daly prostrčit minimálně dva prsty, možná i tři, takže pořádný déšť zajistí vniknutí vody do útrob batohu.

Co se týče náustku, ten má své příznivce i odpůrce. Stejně jako jde Hydrapak jinou cestou v uzavírání rezervoáru, má svůj patent i zde. Nutno ale uznat, že náustky jsou skvěle funkční, nemají problém s těsností a umožňují slušný průtok nápoje. Takže jakákoli nedůvěra zde nemá opodstatnění. Chválíme také reflexní poutko, které lze použít k uchycení blikačky.

Cena batohu Hydrapak Aqualine je 1250 korun.

(kad)

\+ design, provedení zad, uzavírání rezervoáru

− příliš velký otvor vyvedení hadičky

LUXUS

Lopes Link

O přestupu fourcrossové legendy Briana Lopese pod křídla značky Ibis jsme již informovali a hned první jeho vylepšení se projevilo na dalším nárůstu tuhosti celoodpružených karbonových rámů Ibis Mojo. Zadní stavba typu DW Link je u sériových strojů zavěšena na dvojici vahadel, která jsou rozdělena vždy na dvě části. Brianův nápad spojit tyto části do jednoho kovaného dílce se projeví vyšší boční tuhostí kolem středového pouzdra.

Prvních pár kousků vahadel Lopes Link pro rámy Ibis Mojo a Mojo SL dorazilo do České republiky, a tak majitelé těchto skvostů mohou upgradovat své miláčky za pouhých 1790 Kč. K dispozici jsou samozřejmě barvy anodizace, odpovídající běžným barvám původních vahadel.

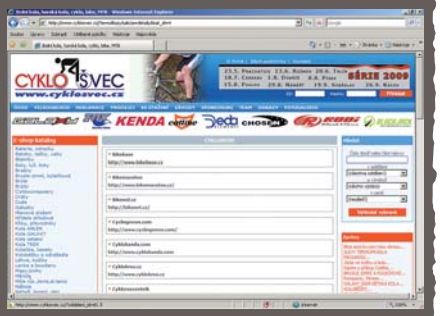
(mig)

NA SÍTI

Ačkoli se věnujeme hlavně stránkám amatérských týmů či závodníků, tentokrát jsme zabrousili na adresu známého cyklistického fotografa. Na adrese **http://grahamwatson.com** lze totiž najít nepřeberné množství obrázků s tématikou silniční cyklistiky. Ačkoli jsou stránky v angličtině, snadno se v nich zorientuje každý. Fotky jsou členěny dle provedení a také podle let jednotlivých závodů a také podle světových podniků. Úžasné momentky z Tour nebo Gira jsou doplněny scenériemi z trati. Většinu fotek si lze objednat i v zarámovaném provedení, ovšem ceny nejsou nejnižší. Prohlédnout si nabídku i z pohodlí domova však stojí za to. Kromě fotek jsou v nabídce i dresy s potiskem právě zmíněnými fotkami, no kdo by nechtěl mít na sobě peloton při průjezdu slunečnicovým polem nebo pod Eiffelovkou. Zajímavostí jsou i dárky, které obsahují přívěsky s cyklistickými motivy nebo podložky pod myš opět s potiskem fotografií od autora. Raritou je ale plastikový kryt elektrického spínače světla, opět s potiskem. Hrníčky už jsou spíše standardem. Kdo tedy miluje silniční cyklistiku v její ryzí podobě, ať určitě neváhá a potěší se všemi obrázky na těchto stránkách.

Komerční stránky najdete pro tentokrát na adrese **www.cyklosvec.cz** a patří jihočeské firmě Cyklo Švec. Ta je u nás synonymem odpružení Fox, protože značku dováží a hlavně servisuje.

Úvodní stránce dominují loga jednotlivých dovážených značek, přičemž kliknutím na ně se lze dostat do jednotlivých sekcí e-shopu a zorientovat se tak v produktech. Samotný e-shop má členění podle dílů umístěné na stránce vlevo. Hned pod akční nabídkou jsou aktuality z domova i ze světa týkající se jak jednotlivých značek, tak třeba závodníků s nimi spojených. Většinou jde o stručné zprávy doplněné několika fotkami. Na pravé straně jsou odkazy na další aktuality z cyklistického světa. Pod nimi je další zboží z nabídky a dále pak nenápadné okénko „Stáhněte si“. To rozhodně doporučujeme, protože



obsahuje manuály k vidlicím a tlumičům Fox nebo třeba tabulku pro výpočet síly pružiny v tlumiči. Kdo nesleduje náš seriál o tlumičích nebo prostě jen neví, jak si své odpružení Fox přesně naladit, najde tam vše. Od garančních podmínek až po správné nastavení tlaku podle hmotnosti jezdce. Záruční list doma většinou každý někam zastrčí a pak tápe co a jak nastavit. Tenhle odkaz tedy ulehčí práci jak začátečníkům, tak pokročilým. Zcela dole jsou fotogalerie z výstav, které jsou nabité obrázky produktů i zajímavostí ze světových i domácích cyklistických veletrhů.

Vraťme se ale ještě k odkazům na řádku nad logy značek, kromě obchodních a záručních podmínek je tam totiž přehled závodů a další zajímavosti. Závody jsou datumově rozčleněny podle jednotlivých seriálů a jsou nabité domácími i světovými podniky. Sponzoring je pak o týmech používajících vybavení Fox a dalších dovážených značek. Team nabízí přehled členů vlastních týmů firmy, a že jich není málo. Sympatické jsou pečlivě roztříděné odkazy na cyklistické weby a nakonec nechybí fotogalerie. Stránky firmy Cyklo Švec tedy po zorientování nabídnou návštěvníkovi pestrou paletu informací.

(už)

CYKLOSERVIS TEST JEZDILI JSME PRO VÁS

KONA Lisa HT

Sportovně střižený hardtail určený přímo pro ženy má již dnes v nabídce drtivá většina značek. Americká Kona samozřejmě není výjimkou a naším testem prošel dámský typ Lisa HT. K jeho kladům patří vedle vyloženě líbivého designu především celkové sjednocení komponentů a vyzrálý projev ryze sportovního biku, použitelného třeba i pro maratonské použití. **Za cenu 23 990 korun dostanete solidně vybavený bike s vyloženě univerzálním obutím, skvělými brzdami, nášlapnými pedály a superpohodlným sedlem.** Takže milé dámy, stačí nasednout a vyrazit klidně i na závod.

Jednoduše a účelně

Již v devadesátých letech minulého století razila Kona cestu maximální jednoduchosti konstrukce a skvělé ovladatelnosti. Dámská Lisa HT jakoby pokračovala v tomto trendu. Nehraje si na nějaké zbytečně lákavé křivky, a naopak sází na kruhový či jen lehce ovalizovaný průřez hlavních trubek a klasické pojetí hlavové trubky s výztuhou v podobě navařeného plátu zespodu.

Výrazný sloping relativně krátkého předního trojúhelníku je přesně tím, co ženy pro sportovnější jízdu požadují, zde je to ještě podtrženo vedením bowdenů řazení a hadičky brzdy zespodu horní trubky. Takže si při odpočinku může bikerka na trubku zboku sednout, aniž by hrozilo například zatržení kalhot. Nehledě na estetický přínos takového řešení.

I přesto, že testovaná Kona byla ve velikosti 17 palců, se dají do rámu bez problémů umístit dva košíky s lahvemi. Stejně tak je v této kategorii rozhodně výhodou instalace závitů pro připevnění nosiče na zadní stavbu. Ta má klasickou konstrukci s celkem mohutnými můstky a dostatkem prostoru okolo pláště.

Ovladatelnost na prvním místě

Řada dámských sportovních modelů preferuje především stabilitu a konstruktéři tak nějak počítají s umírněnějším jízdním stylem dambikerek. Kona na to jde z opačného konce a chce poskytnout dokonalou ovladatelnost, ovšem aniž by příliš slevovala z jistoty vedení kola. Výsledkem je fakt, že Lisa HT poslouchá přímo na slovo. **Ovladatelnost je v rámci třídy jednoznačně nadstandardní a kolo jede přesně tam, kam jej jezdkyně nasměruje. Skvěle si počíná v zatáčkovitých pasážích a nechá si líbit i výrazný náklon při průjezdu ostrým obloukem. Vyloženou radost z jízdy poskytuje i v klopených zatáčkách. Takže pokud některé dámy chtějí posunovat svou jezdeckou techniku, Kona Lisa HT je pro ně tím pravým strojem.** Krátký rám, dostatečně vysoko umístěná širší řídítka, to vše poskytuje onu potřebnou jistotu i v náročnějším terénu. Celková hmotnost 12,9 kilogramu odpovídá ceně kola a akceleraci nijak zbytečně negativně neovlivňuje.

Pláště Maxxis Ignitor jsou ideální volbou, neboť dámy pravděpodobně nebudou chtít řešit přezouvání gum podle povahy konkrétní trati a tyto univerzály jim budou naprosto vyhovovat za všech podmínek, byť třeba na asfaltu nebo šotolině nepatří rozhodně k nejrychlejším. Zajímavá je jejich kombinace s bytelnějšími ráfky Sun Rims, u nichž by se jakoby počítalo s drsnějším stylem jízdy, čemuž odpovídá o něco vyšší profil ráfku.

Trochu zklamáním se pro nás stala vidlice Rock Shox Tora se 100 mm zdvihu. Její kvality jsou dostatečné, ale vzhledem k montáži na dámské kolo bychom očekávali instalaci měkčí pružiny. Ta zde použitá je i při nastavení nejnižšího předpětí vhodná tak pro jezdce okolo sedmdesáti kilogramů, ne o moc méně. Je však možné, že se jednalo o předsériový kus a že standardně bude montována pružina měkčí.

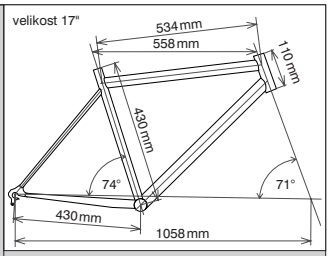
Maximální pochvalu si od nás odnáší řazení, a především brzdy. **V podstatě základní hydraulické provedení Shimano BR-M575 nabízí velice dobrý výkon, páčka je příjemná i do něžné dámské ručky a rovněž dávkovatelnost brzdného účinku se nám jevila vzhledem k určení jako optimální.**

Co se týče dalších dílů, tak designovou připomínku máme ke klikám FSA. Tuhostí jsou kliky vynikající, ale podle našeho názoru by se ke kolu lépe hodilo černé provedení namísto leštěného. Správnou volbou je rozhodně sedlovka se zámkem umístěným přímo v ose, čímž se sedlo posouvá více dopředu. Samotné sedlo bychom pak nazvali spíš křeslem. Sice na kole může vypadat už trochu nesportovně, ale pohodlí nabídne nadbytek jak při krátkých vyjížďkách, tak třeba i při již zmiňovaném maratonu. Celé středové vybrání je hodně výrazné a maximálně tak sníží tlak na citlivé partie, které nejsou k sezení vlastně vůbec určeny.

Příjemné jsou i útlé gripy s velice jemnou strukturou a stylizovanými pusinkami. Tytéž pusinky, na bočních růžových špuntech, ale působí trochu kýčovitě. Trojice podložek pod představcem je optimální, takže řídítka by měla být dostatečně vysoko i pro ty jezdkyně, které na kole sedí rády jako za stolem. Celkově je Kona Lisa HT pro ženy plně připravena. Tomu odpovídají i takové detaily, jako třeba duše s autoventilky. Většina bikerek jistě raději zajede dofouknout kola na blízkou benzinku, než aby si ničily manikúru s duopístem v ruce. ■

Technická specifikace:

Rám: 7005 Aluminium Butted
Vidlice: Rock Shox Tora SL 100 mm
Kliky: FSA Moto 22/32/44
Brzdy: Shimano M 575 hydraulic
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: Formula / Shimano
Ráfky: Sun Black Eye
Pláště: Maxxis Ignitor 2,1
Řidítka: Kona XC/BC Riser
Představec: Kona XC/BC
Sedlo: Velo VL-4126 Womans
Hmotnost: 12,9 kg (vel. 17")
Cena: 23 990 Kč



\+ ovladatelnost, pohodlné sedlo, výkon brzd, univerzální pláště

− příliš tvrdá vidlice

Dlouhánova poradna

Jak na řazení a bowdeny

Ve třetím díle poradny mechanika ČS MTB Teamu a české reprezentace Dlouhána, se budeme věnovat další často opomíjené součásti kola. Při koupi kola totiž každý řeší komponenty jako řazení a přehazovačku, ale opomíná nejdůležitější součást, která může jezdci zhoršením přenosu povelů k měničům hodně znepříjemnit jízdu, tedy bowdeny a lanka. A těch Dlouhán za sezónu spotřebuje neuvěřitelné množství.

Při spodním vedení lanek je důležité, aby smyk byl co nejtvrdší

Jagwire řeší utěsnění bowdenů použitím trubiček, v nichž se k lanku nečistoty nedostanou

Proč?

Protože bowden se v terénu velmi snadno zanese nečistotami. Ať je utěsněn sebelíp, ušpiněné lanko díky svému pohybu při řazení projde těsnícími zátkami tolikrát, že písek a bláto prostě těsnění probrousí a pak se dostane dovnitř. Tím se naruší vnitřní kluzné prostředí a pohyb lanka uvnitř se zhorší. Proto Dlouhán všem svým svěřencům, jichž má na každém vrcholném závodě minimálně deset, před startem pro jistotu mění lanka a bowdeny u obou měničů. Dokud se používaly ráfkové lankové brzdy, měnily se bowdeny i u nich, což naštěstí s příchodem hydraulických kotoučovek odpadlo.

A tak jsme se opět za Dlouhánem vydali do jeho firmy 9395bikes, která sídlí na pražském Zahradním městě, abychom probrali systém řazení jako celek.

První otázka je tedy nasnadě: Jaké bowdeny a lanka na kola závodníků týmu ČS a reprezentantů ČR používáš?

Za mou kariéru se mi nejvíce osvědčily bowdeny a lanka od Shimana, konkrétně používám řadící vedení SP41 a teflonem potažená lanka černé barvy. Uvnitř bowdenu je vazelína, která se u nového vedení stará o absolutně bezproblémový a jemný chod řazení.

Při použití obyčejných bowdenů je možné lanka máznout vazelínou, třeba já používám opět Shimano SP-41 nebo Rocknroll. Občas se setkám s tím, že někdo bowdeny prostříkne olejem, což může pomoci chvilkově, ale to většinou nemá dlouhého trvání. Pokud už je po závodě či vyjížďce v bowdenu cítit vyšší tření, ihned s ním pryč. Je to lepší, než čekat s výměnou a kazit si tím radost z jízdy.

A co bowdeny firem Jagwire či systémy typu Nokon, jaké máš zkušenosti s nimi?

Nokony složené z hliníkových článků jsou dokonce lehčí a zajistí dobré utěsnění i minimální podélnou pružnost po celé délce, takže proti nim nic nelze namítat. Navíc si tím člověk může i barevně doladit svůj stroj. Jediným problémem pro nezkušené jezdce může být občasná nutnost výměny vnitřní teflonové vložky, což nemusí být pro každého úplně jednoduché. Firma Jagwire má také slušné bowdeny. Velmi povedený je jejich systém prodloužení koncovek, z nichž ústí úzké trubičky, na které se nasadí průhledné hadičky, zabraňující přístupu nečistot k lanku (viz obr. JAGWIRE). To jsme uvedli pouze jako příklad, výrobců bowdenů je samozřejmě celá řada.

Je lepší horní, nebo spodní vedení lanek po rámu?

Podle mě je nejlepší řešení vést lanka po spodní rámové trubce, kde do bowdenu nestéká voda z horních vzpěr zadní stavby. Pouze je nutné, aby byl plastový smyk na spodní části středového pouzdra co nejpevnější, protože napnutá lanka si v něm jinak vybrousí drážky. Opět nejlepší zkušenost mám se smykem ze sady Dura Ace.

Mnozí jezdci používají třeba na „zimáka“ k řadícím lankům brzdový bowden, jenž má mnohem větší průměr a hlavně jeho cena je nižší. Má to smysl?

Nemá! Ale pokud jim nevadí, že lanko je uvnitř bowdenu volnější, že tam lépe nateče voda a bláto a díky větší pružnosti bowdenu není řazení tak přesné, ať to klidně dělají. Já si však tyto bowdeny nemůžu dovolit použít na závodní kola, tam musím kvůli absolutní přesnosti používat bowden odpovídající tloušťky s podélně taženými ocelovými vlákny, která zamezí nežádoucímu ohybu.

Používáš nějaké finesy jak zabránit či alespoň oddálit vstup nečistot do bowdenu? Různé firmy mají svá řešení těsnících gumiček, protažených koncovek a podobně...

Určitě ano. Dnes je drtivá většina koncovek těsněna, určitě to pomůže. Je nutné si ale uvědomit, že bowden spolu s řetězem jsou dvě nejspotřebnější věci na kole a na jejich výměně se nedá šetřit. Pokud se bowden ochodí, je nutné ho tak i tak vyměnit. Vždy je nutné měnit lanko i bowden současně.

Pro maratonce, kteří jezdí často dlouhé hodiny v blátě na závodech, se vyplatí dát bowden k přehazovače vcelku. Omezí tím vstup nečistot do bowdenu.

Pojďme se od bowdenů přesunout k poloze řazení na řídítkách. Co člověk, to jiné potřeby, ale dá se přesto nějak určit ideální rozmístění řazení a pák (nemluvíme-li o odcházejícím systému Dual Control) a jejich vzdálenost od pák?

Přesně tak, každý jezdec je jiný a každý chce mít řazení jinak daleko od gripů. Sponzorovaní jezdci ČS MTB Teamu používají právě integrované řazení Dual Control od japonského Shimana, které ovládají převážně dvěma prsty. Takže řazení jim dávám od gripů tak daleko, aby se prostředníčkem dotýkali konce páky.

U jezdců s páčkovým řazením Sram nebo Shimano je zase směrodatná poloha brzdové páky. Na dnešní kotoučovky stačí jeden prst, a aby byl na konci brzdové páčky, kde je účinnost nejvyšší, je vhodné brzdovou páku i řazení odsunout podle typu brzdy o 1–2 cm dál od konce gripu směrem k představci. Páčky řazení jsou většinou dostatečně dlouhé, aby na ně prsty bez problémů dosáhly. Ideál je ukazováček na brzdě a palec u řazení, ruka pak má stále ještě dostatečnou styčnou plochu pro udržení řídítek. Zcela mimo diskuzi je pak otočný grip shift, jehož šířka si sama vyžádá oddálení brzdové páky od gripu, i když ten je u gripshiftu kratší. Toto řazení má své výhody v nízké hmotnosti a jednoduchosti. Ale třeba v mokru a blátě s ním mají jezdci na závodech často problém. Mnozí to řeší po svém, např. oblepením kobercovou páskou, nebo nasazením stahovacích pásek na grip, což aspoň trochu zachrání možnost řazení. Julien Absolon si například při blátivém závodu v Offenburgu měnil v depu při každém průjezdu rukavice, aby je měl stále suché.

Mnozí jezdci úplně zbytečně brzdí dvěma prsty, čímž se okrádají o pevný stisk řídítek. Ideální je posunout si brzdu a řazení dál od gripu a brzdit jen ukazováčkem, palec na páčky řazení dosáhne.

Pod jakým sklonem by si měli nastavit brzdové páky jezdci XC a pod jakým třeba sjezdaři?

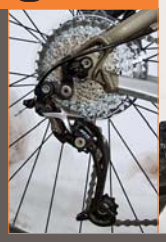
Na běžné cross country je ideál, aby natažené prsty na řídítkách byly v přímém prodloužení paže, takže brzdová páka je zhruba v takovém sklonu. Zápěstí se zbytečně neláme, ani není třeba hledat páku zbytečně nízko. U sjezdařů je však vzhledem k tomu, že jedou celou dobu jízdy ve svahu, potřeba dát brzdové páčky trochu výš. Perličkou je, že třeba fourcrossař Michal Prokop si řazení otáčí o 90° nahoru, aby mohl po vystartování co nejjednodušeji řadit menší páčkou na těžší převody. Kvůli tomu si musel přiříznout větší páčku u řazení Sram, aby mu nepřekážela. Ale on si to může dovolit díky tomu, že na lehčí převody při závodě řadí prakticky jen před startem, aby si nastavil lehčí převod a pak už jen odřazuje dolů.

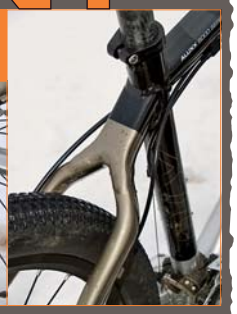
Díky za postřehy. V příštím díle se podíváme na náboje.

(mig)

TEST
JEZDILI JSME PRO VÁS

GIANT
XTC 0





Závodní řada XTC značky Giant je postavena na duralových rámech z vlastní patentované slitiny hliníku AluXX, která se vyrábí ve dvou kvalitách. Rám nejvyššího modelu řady XTC 0 je postaven z vyspělejší slitiny AluXX SL, založené na hliníku řady 6013, jenž nabízí oproti tradičnímu duralu 6061 u AluXX o 30 % větší tuhost. Model XTC 0 je osazen komponenty Fox, Shimano XT a SLX a přijde na necelých 43 tisíc korun.

Rám

Jak uvádí katalog značky, surové trubky ze slitiny AluxX SL jsou v nejméně namáhaných partiích rámu zeslabovány a k jejich tvarování se používá dnes již tradiční hydroforming.

Vnější výztuhy či navářky v oblasti hlavové trubky Giant nepoužívá, neboť sebevědomě tvrdí, že u rámů ze slitiny AluXX SL prostě nejsou potřeba díky správné profilaci trubek. Vyšší pevnost slitiny navíc dovolí použít méně materiálu, čímž se dosáhne nižší hmotnosti rámu. Zadní stavba je u sedlové trubky posílena spojkou monostay.

Tuhost rámu je vskutku excelentní, na rámu se prakticky nemá co ohýbat, a tak jezdci nehrozí, že by se jeho energie vynaložená na šlapání někam ztrácela. Druhou stranou mince je však také tvrdost rámu, která nemilosrdně přenáší všechny rázy. Pro závodní pojetí jízdy to však nevadí. Pokud by jezdec přece jen vyžadoval určitou dávku komfortu, může sáhnout po rámu XTC Alliance, jenž kombinuje duralovou část rámu pro absolutní záběr a karbonovou horní polovinu pro navýšení pohodlí.

Osazení

Komponenty Shimano jsou dostatečně prověřeny, aby jezdci poskytly maximální výkon, takže o nich není třeba se sáhodlouze rozepisovat. Řazení XT s přehazovačkou XTR prostě nemůže fungovat jinak, než prakticky dokonale, tedy pokud jsou správně naladěny a mají čisté bowdeny. Odpružená vidlice Fox F32 RL pracuje se zdvihem 100 mm, který je možné zmrtvit modrou páčkou blokace. Vnitřní nohy průměru 32 mm přináší dostatečnou tuhost vidlice a zde není prakticky co vytknout, chválit musíme sametový chod vidlice a její schopnosti pohlcovat i miniaturní nerovnosti v otevřeném chodu. Pláště Kenda Small Block Eight šíře 2,1" jsou designovány do suchého a prašného terénu, kde malé výstupky zajistí skvělou přilnavost i k nestabilnímu povrchu. Zároveň se alespoň částečně starají o zjemnění jízdy, neboť mají celkem slušnou schopnost absorpce nerovností.

Jízda

Posed je zcela vyvážený, není se také čemu divit, vždyť na vyladění geometrie závodních Giantů se podílely různé hvězdy závodních kolbišť od legendárního Johnna Tomaca až po v současnosti sponzorovaného Adama Craiga, jenž stojí také za designem nového rámu Anthem X (testovali jsme v čísle 18/2008 Cykloservisu). Jedec není ani natažený, ani nemá řídítka u kolen, kolo v osmnáctipalcové velikosti jezdci výšky 175 cm padlo ideálně do ruky. **Akcelerace je špičková, průhyb středového pouzdra pod silovým záběrem je na minimální úrovni a úhel hlavy 70,5° hovoří o ideálním postavení vidlice jak pro výjezdy, tak i pro sjezd.** Nad hlavovou trubkou je navíc dostatek podložek pod představec, takže si jezdec může lehce najít tu svou pozici řídítek nad terénem.

Kolo je živé a na výtečné obratnosti se podílí i kratší zadní stavba délky 423 mm. Do kopce to prostě jede, stačí jen uhánět kupředu. V rozbitém terénu se však silněji, než třeba u karbonových kol, projeví tvrdost zadní stavby. Ideální volbou by určitě bylo použití karbonové sedlovky, která alespoň část nežádoucích rázů zmírní, na těžké dlouhé maratony v hodně rozbitém terénu však kolo nebude tím pravým ořechovým, tam si mnohem lépe povedou rámy z karbonu či celoodpružené stroje.

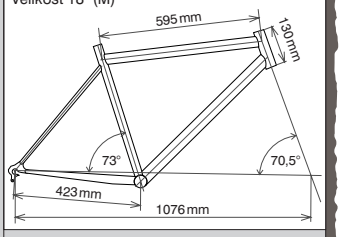
Pro koho?

Giant XTC 0 je tvrdý XC závodní stroj, jenž přinese výtečný přenos síly na zadní kolo a dostatečnou tuhost pod záběrem. Proto bude ideálním strojem pro závodníky, kteří nehledí na komfort a potřebují stoprocentní výkon. Na dlouhé vyjížďky a brázdění krajiny bychom však sáhli spíše po o něco pohodlnějším modelu XTC Alliance, kombinujícím dural s karbonem, či celokarbonovém rámu. ■

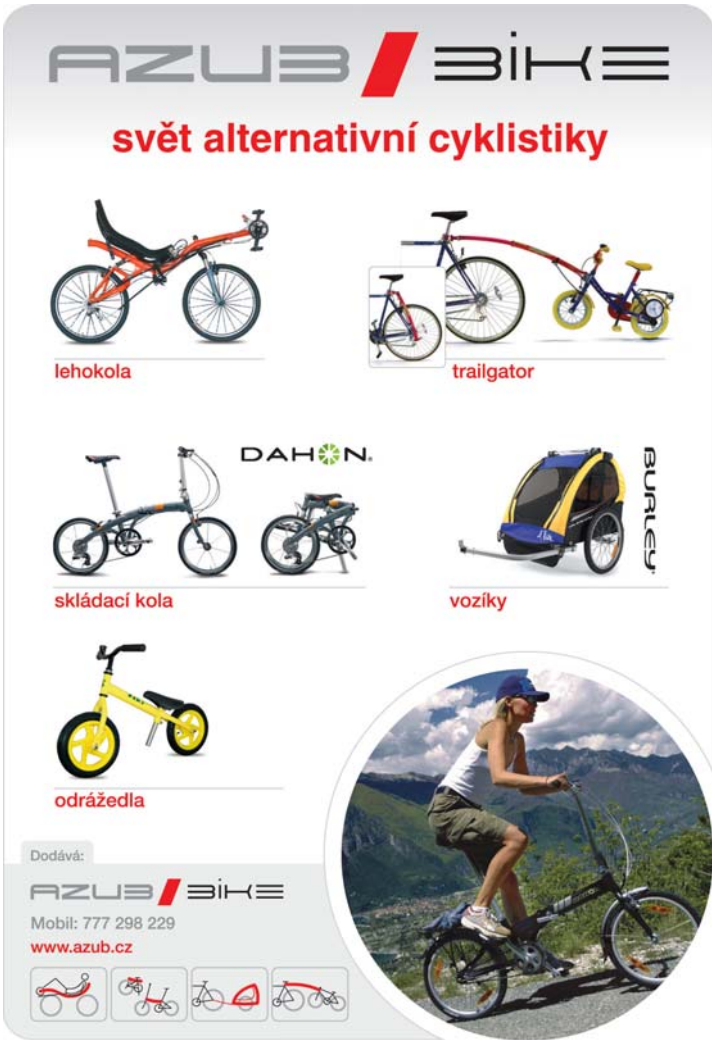
Technická specifikace:

Rám: XTC AluxX SL, Fluid Formed
Vidlice: Fox 32 F100 RL, zdvih 100 mm
Náboje: Shimano SLX
Ráfky: Mavic XM317 Disc
Kliky: Shimano XT Hollowtech II
Brzdy: Shimano XT, 160 mm
Přehazovačka: Shimano XTR Shadow
Přesmykač: Shimano XT
Řazení: Shimano XT
Pláště: Kenda Small Block Eight
Řídítka: Giant
Představec: Giant
Sedlovka: Giant
Sedlo: WTB
Hmotnost: 11,1 kg
Cena: 42 999 Kč

Velikost 18" (M)



\+ tuhost, váha, akcelerace, obratnost
− tvrdost rámu



Superrychlý Ridley

Naše Kolo z lidu tentokrát není svým osazením nijak extra odlišné od sériové verze, nicméně Ridley Dean Team jsme si zkrátka nemohli nechat ujít. Asi nebude složité uhodnout, komu tento skvost patří. Jistě si vzpomenete na kdysi prezentovaný jiný časovkový speciál s airbrush designem à la leopard, včetně v témže designu provedené přilby a časovkové kombinézy. Jistě, hrdým majitelem deana je Jarda Kern a už na prvních jarních časovkách je spolu budete moci uvidět. Bude to určitě rychlá dvojka.

Není aerodynamika jako aerodynamika

Aerodynamických rámů, které preferují co nejlepší obtékání vzduchu, byla už v minulosti postavena celá řada. Vzpomeňme například dráhové rámy Lotus či Hercules. Dean Team se ale nevydal cestou pouhého zploštění trubek, využití průřezů kapky či kopírování zadního pláště sedlovou trubkou. Dokonalým zakomponováním tvaru vidlice do hlavy rámu bylo dosaženo optimálních vlastností i v této partii, to ovšem stále není nic výjimečného. Zcela zásadní je tu hlavně profil nohou přední vidlice i ramen zadní stavby. Jsou zde totiž použity úzké štěrbiny, podobné těm, jaké na svých vidlicích již nějakou dobu používá značka Oval. Přesné vytvarování těchto štěrbin zajišťuje optimální obtékání vzduchu především kolem předního kola, kde vznikají při jízdě největší turbulence. Patentovaný profil ramen nese označení R-Flow a skládá se z dvojice ramen kapkového průřezu, mezi nimiž je pouze úzká štěrbina a jedno je lehce předsazeno před druhé.

KOLO Z LIDU

O integrovaných sedlovkách a dalších podobných aero-vymoženostech se ani není třeba rozepisovat. Zajímavostí je svedení všech bowdenů do rámu hned v zákrytu za představcem, stejně tak nevšedně působí umístění brzdových čelistí. Přední brzda je ze zadní strany vidlice, takže v úplném zákrytu za její korunkou, zadní pak zespodu pod středovým pouzdrem. Kónický sloupek vidlice dnes už nikoho nepřekvapí, takže nahoře klasika 1⅛" a dole pak 1,5 palce.

Materiál rámu s označením High Modulus Carbon kombinuje 50T, 40T a 30T vlákna. Zajímavější než samotný materiál rámu je však jeho povrchová úprava. Ridley si vždycky potrpěl na dokonale provedené laky, ať už po stránce kvality či designu. V případě modelu Dean Team se ale šlo dál a nezůstalo jen u grafiky. Na rámu jsou v krycím laku použity linky se zdrsněným povrchem, vždy zboku náběhové hrany kapkového průřezu trubky. Tato technologie nazvaná R-Surface zajišťuje ještě lepší obtékání vzduchu a spojení proudu v jeden bezprostředně za trubkou, čímž se logicky snižuje odpor vzduchu a zvyšuje se rychlost.

Ve jménu rychlosti

Geometrie rámu byla navržena tak, aby byla vyhovující i na členitějších tratích. Ovladatelnost je i přes nízko položený „kokpit" velice dobrá. Stejnou chválu lze pět na tuhost rámu, a tedy na maximálně účinný přenos síly. Celková hmotnost kola včetně pedálů je 8,2 kilogramu ve velikosti M, což je vzhledem k přítomnosti disku, hrazdy a dalších doplňků skvělá hodnota.

Standardní osazení je svěřeno sadě Campagnolo Record v klasické, tedy už loňské desítkové verzi. Majitel kola si ale deana upravil k obrazu svému a recordové kliky nahradil dalším šperkem, karbonovými klikami FSA Neo Pro MegaExo Time Trial. Již z jejich názvu je jasné, že jsou určeny přímo pro časovku, čemuž odpovídá i jejich maximálně aerodynamické provedení s plným karbonovým převodníkem. Zajímavostí je asymetrický tvar kliky, který vynikne při pohledu z boku, i její proměnný průřez, vše v zájmu co nejlepší aerodynamiky. Kliky na Jardově kole mají nadstandardní délku 180 milimetrů.

Další změnou oproti sériovému provedení je zadní disk Campagnolo Ghibli. Ten nahradil původní disk 4ZA, čímž se ovšem podařilo ušetřit pouhých dvacet gramů. Takže pekelně drahých dvacet gramů...

Původní pedály Campagnolo Record jsou nahrazeny modelem Time RXS Titan Carbon a výměny se možná v budoucnu dočkají i řídítka. Sériově použitá Oval, samozřejmě karbonová, by měl údajně nahradit model shodné značky, ovšem s výrazným V-tvarováním a s konstrukcí „dvojitého křídla", tedy něco na způsob konstrukce vidlice R-Flow.

Tento Ridley je prostě unikátním strojem, zvlášť pak na tratích našich amatérských závodů, kde se s ním bezpochyby setkáte. Cena sériově osazeného modelu Dean Team je 141 500 korun. A pokud by vás zajímala historie názvu kola, tak Dean je jméno druhorozeného syna spolumajitele značky Ridley. Tak to vidíte, u nás by se takový časovkový speciál jmenoval třeba František...

(kad)

Rogelli Paradiso

Naším testem prošly tříčtvrteční kalhoty Rogelli Paradiso, které jsou pánským topmodelem značky v dané kategorii. Tomu odpovídá použitý materiál i vynikající zpracování, cena 1149 korun je proto rozhodně příznivá.

Klasický šestipanelový střih je doplněn o efektní, světle šedé ploché švy, které dodávají vzhledu dynamiku. Použitý materiál Power Lycra se střední gramáží se díky matné povrchové úpravě tváří velice luxusně. Na vynikající úrovni je jak jeho nadprůměrná elasticita, tak pravděpodobně i životnost.

Usazení na těle je velice příjemné, na čemž má zásluhu nejen optimální střih, ale také širší lacl, který lépe rozkládá tlak na ramenou. Lem nohavic je vybaven silikonovým protiskluzovým proužkem, zakončení je však o něco širší, a bude proto vyhovovat spíše jezdcům se širokými lýtky než vyloženým vyšvihancům. Použitá antibakteriální vložka z materiálu Coolmax, ačkoli na první pohled působí snad až příliš rozměrně, nabízí vysokou míru komfortu. Zásluhu na tom má nejen její čtyřdílný střih, ale především míra polstrování v těch nejdůležitějších partiích. Rozložení tlaku mezi jezdcem a sedlem je proto i při dlouhé jízdě optimální. I přes silnější vrstvu polstrování je navíc vložka dobře tvarově poddajná, takže vhodně kopíruje tělo a vzadu zbytečně neodstává. Zásadní je také správné umístění vložky, což je v tomto případě výrobcem plně respektováno.

Přední díl kalhot je sice vyšší, pružnost materiálu však nenutí jedince ke stažení laclu při potřebě odskočit si. Prodyšnost laclu je dobrá, takže absence síťoviny zde není negativem. Reflexní logo je bohužel použito pouze z přední strany a vzadu chybí, to je ale pouze malý nedostatek. Celkově jsou tříčtvrteční kalhoty Rogelli Paradiso zdařilé a za příznivou cenu.

(kad)

\+ elasticita materiálu, ploché švy, kvalitní vložka

− širší zakončení nohavic

TLUMIČE 6

Marzocchi, X-Fusion a ostatní

V minulých dílech povídání o tlumičích jsme probrali všechny pojmy jejich funkcí, osvětlili jsme si i různé systémy jejich ovlivnění a detailněji popsali největší značky.

Než se dostaneme k inteligentním vlastnostem tlumičů, zbývá nám ještě italská značka Marzocchi, což je producent s padesátiletými zkušenostmi vycházejícími z výroby odpružení pro světové výrobce motocyklů, asijská značka s dvacetiletou tradicí X-Fusion či švýcarský DT Swiss.

Tlumiče **Marzocchi** se v bikovém světě derou do popředí až v několika posledních letech, kdy se objevily modely Roco a značka věnující se hlavně přednímu odpružení se soustředila i na zadní partie kola. Díky zkušenostem z vidlic dostaly tlumiče Roco do vínku všechny známé vymoženosti jako tlumení odskoku, regulace chodu nadoraz tlakem vzduchu v přetlakové nádobce a také systém tlumení komprese TST. Vzduchové tlumiče Roco Air kombinují nově hlavní komoru z poniklovaného duralu s pláštěm z karbonu. Regulace TST (Terrain Selection Technology) je ovlivnění rychlosti průtoku oleje při stlačení tlumiče a tím omezení propružování tlumiče při šlapání. Tlumiče Marzocchi patří mezi vyznavače mechanického ovlivnění průtoku oleje, takže uvnitř je soustava trysek a planžetek. TST páčka regulace je umístěna na přetlakové nádobce a nabízí regulaci tlumiče od plně otevřeného až po úplnou blokaci. Je to v podstatě podobný princip, jako používá značka Fox se svojí regulací ProPedal. Jezdec tak může volit odpor a citlivost podle sklonu terénu či podle povrchu cesty.

Pružinové tlumiče taktéž disponují možností nastavení tlumení komprese, i když u nich to není zase tak často využíváno jako u vzduchových sourozenců pro enduro či XC.

Značka **X-Fusion** je sice novinkou na našem trhu, ovšem ve světě má již dvacetiletou historii a také u nás se objevuje již řádku let jako součást kompletních kol. Její produkty za ostatními výrobci nijak nezaostávají. Opět mechanicky řízený systém regulace komprese PowerValve II je obdobou ProPedal nebo TST. Nabízí čtyři polohy regulace komprese – od nejměkčí až po úplnou blokaci, ta je například u vzduchových modelů pro enduro a freeride pouze u modelu H3, verze H3 LT plnou blokaci nenabízí.

Značka DT Swiss sází hlavně na preciznost a nízkou hmotnost. Její tlumiče využívají jak duralové, tak karbonové opláštění vzduchové komory. Kromě dvou modelů s plným lockoutem nabízí i model EX 200 s plynulou regulací komprese.

Stejně jako mají konkurenční vzduchové tlumiče negativní a pozitivní komoru pro dosažení podobné citlivosti jako u pružinových verzí, nabízí X-Fusion vymoženost DC (Dual Chamber), tedy dvojí komoru. Přídavná komora s plovoucím pístkem reguluje tlakem vzduchu počáteční citlivost tlumiče vůči rázům. S nastaveným tlakem lze ovlivnit i celkovou progresivitu chodu tlumiče. V podstatě se jedná o princip vnější přetlakové nádobky, kdy tlak na plovoucí pístek uvnitř reguluje rychlost průtoku oleje při stlačení tlumiče.

Tlumiče Roco se staly plnohodnotnými konkurenty ostatních značek. Páčka regulace TST je sice drobná, ale dobře přístupná. Čtyři polohy omezení propružování umožňují nastavit optimální chod tlumiče podle terénu.

Tlumič Scott Equalizer 2 je jedním z nejfuturističtěji vyhlížejících kousků. Nejen svým tělem se třemi nádobkami, ale i množstvím regulací komprese, odskoku a citlivosti, patří mezi unikátní kousky.

Vzduchové tlumiče X-Fusion jsou určeny pro nejtvrdší zacházení. Verze H3 nabízí čtyři polohy regulace komprese Power Valve II od nejměkčí až po úplnou blokaci.

Sjezdový tlumič Vector HLR disponuje trochu nezvyklou vymožeností OWC (One Way Compression), což je umístění nízko i vysoko rychlostní komprese do jediného olejového kanálku, aniž by nastavením jedné hodnoty utrpěla druhá. Je to sice dost těžko představitelné a v praxi jsme to nezkoušeli, nicméně dvacet let zkušeností a šestnáct měsíců vývoje konkrétně tohoto kousku by měly být dostatečnou zárukou.

Tlumiče **DT Swiss** patří díky použití karbonového pláště na top modelu sice k těm nejlehčím, ale za žádnými inteligentními vlastnostmi čtení terénu se příliš nehrnou. V jednoduchosti je jejich síla, takže dva modely nabízejí jen lockout a regulaci odskoku. Plynulou regulaci komprese velmi dobře přístupným kolečkem nabízí jen duralový model EX 200. Nicméně značka DT Swiss spolupracuje na výrobě tlumičů třeba se značkou Scott, čehož výsledkem jsou tlumiče pro jedny z nejlehčích celoodpružených kol.

Scott je svými vlastními tlumiči takřka legendární. Tažné provedení tlumiče je jen jednou z anomálií. Možnosti tří poloh regulace komprese páčkou z řídítek, nebo takřka „kosmické“ provedení tlumičů Equalizer se třemi nádobkami umožňujícími množství módů různých nastavení citlivosti, to jsou speciality této značky. Tyto tlumiče jsou ovšem vyvíjeny speciálně pro kola Scott. Scott je jedním z příkladů integrace, kdy značka vyvíjí odpružený rám přímo v kombinaci s jemu odpovídajícím tlumičem, aby bylo dosaženo požadovaných vlastností. Dalším z tohoto oboru je i značka Specialized, která spolu se značkou Fox vytvořila vlastní tlumiče ke svým rámům, ovšem to už jsme u inteligentních vlastností tlumičů a o nich zase příště.

(už)

GHOST EBS HTX Lector

Německý Ghost připravil speciální edici EBS, která má za úkol nabídnout uživateli špičkový rám s o něco kvalitativně nižším osazením, než využívá zcela sériová podoba kola. U edice EBS také nechává o něco větší prostor maloprodejcům, kteří zde nemají přesně stanovenou doporučenou maloobchodní cenu, a záleží tedy pouze na nich, za kolik budou daný model prodávat. V případě testovaného typu EBS HTX Lector by se měla cena pohybovat zhruba kolem padesáti tisíc korun.

Základem modelu je totožný rám, jaký je použit na špičkových modelech HTX Lector Worldcup A HTX Lector Team, tedy tentýž rám, na němž Sabine Spitz získala zlatou medaili na olympiádě v Pekingu. Označení použité technologie zpracování karbonu je 3K Carbon T2T URGE SCL. 3K karbon není tedy pouhou pohledovou vrstvou, ale tvoří všechny vrstvy rámu. Zkratka T2T značí technologii „tube to tube“, kterou u svých špičkových modelů požívají i někteří další výrobci. Každopádně tento rám patří jednoznačně k tomu vůbec nejlepšímu, co lze z karbonu vyrobit. Důkazem toho není zdaleka jen nízká hmotnost, ale především nekompromisní tuhost, která vynikla hlavně v námi testované největší velikosti. Tuto

tuhost má na svědomí jak samotné poskládání či vrstvení vláken, tak použité, ryze funkční profily trubek. **U tohoto rámu je vše podřízeno především samotné funkci, proto mají hlavní rámové trubky po celé své délce kruhový průřez. Jejich mohutnost je pak postřehnutelná na první pohled.**

Ve stejném duchu se nese i tvarování zadní stavby, tedy v duchu dokonalého přenosu síly. Celá šířka středového pouzdra plynule přechází v rozšiřující se spodní ramena s velice mírným průhybem. Pro tuhost v záběru tedy to nejefektivnější řešení. Totéž platí u zcela přímých podsedlových vzpěr. Ty mají po celé své délce kruhový průřez s nadprůměrnou šířkou a nahoře přecházejí v širokou plochou monostay konstrukci. Nepřehlédnutelné jsou také robustní zadní patky, do nichž jsou vzpěry vlepeny. Na obou stranách je u patek ještě použita příčná výztuha.

Jedná se sice o detail, ale líbilo se nám vedení řadicích lanek a hadičky zadní brzdy zespodu horní trubky, tedy tím nejestetičtějším možným způsobem.

Prostě super

Stačí sednout na kolo, zakroutit torzně řídítky proti sedlu a je okamžitě jasné, že tohle kolo je stavěné na výkon. To samé pak potvrdí vynikající, takřka nekompromisní tuhost partie okolo středového pouzdra. Hmotnost 10,8 kilogramu (bez pedálů) představuje sice v dané cenové kategorii průměr, ale i tak je akcelerace kola vynikající, a totéž platí také o přenosu energie při silové jízdě, například v dlouhých stoupáních. Prioritou konstruktérů byl jednoznačně výkon na závodních tratích. Určitá dávka jízdního komfortu také není jezdci samozřejmě zapovězena, ovšem duralová sedlovka průměru 31,6 mm a tvrdší závodní sedlo pohodlí zrovna nepodpoří. Rám není vyloženě tvrdý, určitou část otřesů pohltí především zadní stavba, skvělý přenos energie je zde ale dominantním znakem, částečně zastiňujícím jízdní komfort.

Použitá geometrie je čistokrevně závodní s vynikající ovladatelností. Kdo by však očekával dlouhý, nepříliš pohodlný XC posed, bude mile překvapen. I přes vyloženě na výkon zaměřenou polohu jezdce není posed nijak nepohodlný. V rámci závodního cross-country se zdá pocitově spíš kratší. Na tom má zásluhu i pouze 100 mm dlouhý představec, který se rovněž podílí na vynikající točivosti kola. Ghosta rozhodně není třeba přemlouvat ke změně směru, která je navíc velice plynulá. Použitá geometrie nám zkrátka okamžitě padla do ruky a byla příjemná jak v rychlých sjezdech, kde kolo dobře vedlo zvolenou stopu, tak i na klikatých pěšinách. Kolo se nijak nebrání ani výraznému položení do zatáčky. **V rámci kategorie bychom ovladatelnost označili za nadstandardní. Takže kolo nabídne požitek a radost z jízdy, aniž by tím jakkoli trpělo jeho závodní nadání.** V delších výjezdech bychom určitě uvítali rohy na řídítkách, jinak ani v těch hodně prudkých pasážích nebyla cítit přílišná tendence ke zvedání předního kola.

Osazení

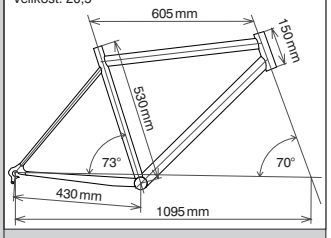
Zvolené komponenty jsou tím, díky čemuž se podařilo stlačit cenu na příznivou hladinu. Přesto se jedná o vysoce kvalitní součástky, což platí především o kompletní sadě Deore XT. Vidlice Rock Shox Recon SL se 100 mm zdvihu sice nepatří mezi vyloženě závodní materiál, její funkce je ale špičková a ve srovnání s vyššími verzemi je zde jediným handicapem o něco vyšší hmotnost. Chod pružení je velice citlivý a výhodou je i z řídítek ovládaný lockout.

Asi jediné, co se nám zdálo vzhledem k závodnímu cross-country trochu zbytečně předimenzované, jsou pláště o šířce 2,25". Vzorek modelu Racing Ralph je rychlý a do jisté míry univerzální, dva jedničky by zde ale podle našeho názoru byly zcela dostatečné. Zajímavostí jsou ráfky s logem Ghost, při bližším průzkumu však odhalíte jejich původ, a sice firmu Alex. Hodně příjemné byly vlastní gripy Ghost, využívající dvojí tvrdosti směsi. Tvarově vydařené sedlo pochází od značky Velo. Titanové vzpěry, bílá barva a plastičnost povrchu se podílejí na atraktivitě tohoto kousku. Tvarově zvolené sedlo nemusí vyhovovat všem, nicméně k závodnímu pojetí kola se hodí výborně. ■

Technická specifikace:

Rám: 3K Carbon T2T URGE SCL
Vidlice: Rock Shox Recon SL 100 mm
Kliky: Shimano Deore XT
Brzdy: Shimano Deore XT
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Náboje: Shimano Deore XT
Ráfky: Ghost 700 TL – Alex XD
Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2.25
Řídítka: Ritchey Pro
Představec: Ritchey Pro
Sedlo: Ghost VL 1133-2 Ti
Hmotnost: 10,8 kg (vel. 20,5", bez pedálů)
Cena: okolo 50 000 Kč

Velikost: 20,5"



+ tuhost rámu, ovladatelnost, chod vidlice
− zbytečně široké pláště

Dostupný bezdrát

Pro koupi bezdrátového cyklocomputeru se rozhodují ti, kdo jsou ochotni si připlatit proti klasice, nebo prostě nemají rádi kabel namotaný na bowdenu či hadičce brzdy.
Bezdrátový analogový computer Ciclosport Ciclo Master CM 4.1 je ovšem svojí cenou 470 korun na hladině běžně dostupných computerů s kabelem, a představuje tak vstupní variantu do světa prostého obav o přetržený kabel.

Budík o rozměrech 5×4,7 cm se upíná do držáku na řídítka klasickým bajonetovým uzávěrem. Držák je jištěn dvěma stahovacími pásky a při troše šikovnosti jej lze uchytit kromě řídítek i na představec. Snímač na vidlici má stejné uchycení, tedy dva pásky. Díky delšímu tělu dosáhne dostatečně blízko k drátům, což je důležité pro kvalitní kontakt s magnetem. Snímač je také potřeba umístit na vidlici výše, aby vzdálenost mezi ním a samotným computerem na řídítkách nebyla větší než šedesát centimetrů. Čím kratší vzdálenost bude, tím delší je výdrž baterií.

Třířádkový displej automaticky zobrazuje funkce okamžité a průměrné rychlosti a také denní vzdálenost. Další dvě funkce, tedy hodiny a celkově najeté kilometry se zobrazí až po zastavení, minutu od posledního otočení kola. Za jízdy to je tedy nevýhoda v absenci informací o aktuálním čase. Je to daň za absenci jakýchkoli ovládacích prvků a zcela automatický provoz computeru. Přitom by stačilo, aby se dvě funkce automaticky přepínaly po určité době, na tuto nevýhodu je tedy třeba si zvyknout. Displej je ale přehledný a číslice jsou dobře vidět. Denní vzdálenost a průměrná rychlost se automaticky smažou po dvanácti hodinách od posledního provozu. Lze je smazat jedním z tlačítek nastavení základních hodnot na spodní straně, tím si ale vymažeme veškeré nastavené hodnoty, takže opět je třeba si zvyknout.

CM 4.1 je tedy hlavně ekonomickým a spolehlivým modelem, který svojí nízkou cenou určitě zaujme. Pohodlí automatiky je vykoupeno nemožností zjistit za jízdy aktuální čas, trochu chybí funkce stopek a záznam maximální rychlosti. Za danou cenu ale rozhodně lze tohle všechno odpustit.

(už)

+ cena, zobrazení tří funkcí, montáž
− absence ovládání

ABUS Bordo Combo

Kdysi jsme vám představili jeden z těžko překonatelných zámků na kolo Abus Bordo. Výborná překážka proti nenechavcům, pro které krádež kola může být samozřejmostí.

Abus dal na trh další podobný výrobek, vlastně identický, s jediným rozdílem. Místo klíče zámek zajistíme proti rozpojení čtyřmístným kódem. Matematici si mohou pomocí kombinatoriky vypočítat, kolik že možností existuje k úspěšnému odemčení zámku. My jsme to spočítali za vás naprosto přesně: HODNĚ!

Bordo Combo je opravdu těžko překonatelný zámek. Je složen ze šesti plocháčů, které jsou spojeny nýty. Rozhodně není jednoduché nýty případně rozpojit. V terénu, ve stresu ze zlodějny, to je skoro nemožné. Takže nedoufejte, že až zapomenete kód, že se vám to jednoduše povede. Plocháče jsou kolem rámových trubek volně obtočeny, a nemáme tak možnost pevně plocháče zámku upnout a pracovat s nýty.

Stejně tak špatně pochodíme při pokusu přestřihnout plocháče. To by se nám mohlo povést možná s kvalitními hydraulickými pákovými nůžkami. Jinak máme smůlu.

Také nemusíte mít obavy, že plocháče poškrábou lak vašeho drahocenného kola. To by se stát nemělo, neboť jsou potaženy speciálním plastem.

Combo, stejně jako nekódovatelný bratříček na klíč, je opět uložen v plastovém pouzdře, které lze na rám kola upnout pomocí dvou pásků na suchý zip, případně jsou v pouzdře dva otvory s roztečí pro přišroubování místo košíku na cyklistickou láhev.

Při pohledu na celkem robustní výrobek vás asi napadne otázka, kolik ta věcička váží? Nebudu mít na kole příliš velkou zátěž? Odpověď je velmi jednoduchá. Na prvou otázku odpovíme, že při délce zámku 75 centimetrů navážíte přesně kilo. Při délce 90 centimetrů ještě o 250 gramů více. A druhá otázka? Musíte si rozmyslet, jestli chcete zámek, nebo něco, co pouze jako zámek vypadá a co jde přestřihnout pomalu nůžtičkami na manikúru. To samozřejmě s nadsázkou. Jestliže pojedete na dlouhou a těžkou vyjížďku do lesa, určitě s sebou podobné závaží nepotáhnete. A navíc je běžné, že z podobné vyjížďky se sotva doplazíte domů a nikde nebudete zastavovat, abyste zamykali kolo. Jestliže ale jedete na pohodovou vyjížďku, při které budete provádět exkurze po okolních pohostinských zařízeních, tak v tom případě je Combo velmi vhodný doplněk tohoto „tréninku“. A když budete bydlet v penzionu, kde budete muset mít kolo v pochybné společné kolárně, bude vám naprosto jedno, jak těžký zámek máte v kufru auta. Tam by klidně mohl podobně bezpečný zámek vážit pětkrát tolik. Jde především o bezpečnost.

Kódovatelný zámek Abus Combo koupíme v délce 90 cm za 2169 Kč a v délce 75 cm za 1999 Kč. Není to zrovna málo, ale podívejte se před nákupem vhodného zámku na účet za vaše kolo. Potom si uvědomíte, že si nepořídíte něco soft, ale pořádný hard.

(kany)

Špičkový Blackburn

TEST

Až doposud jsme za jednu z nejúčinnějších blikaček na trhu považovali model Blackburn Mars 3.0. Jeho výkonnost je stále obdivuhodná, ale nyní ji lehce zastínila novinka téže značky, model **Blackburn Mars 4.0**. Až jej budete zapínat, rozhodně s ním nemiřte proti očím, hodně dlouho byste se pak museli znovu rozkoukávat, než by se vám vrátil původní zrak. Účinnost tohoto zadního světla je až neskutečná a při noční jízdě vás s modelem Mars 4.0 rozhodně nikdo nepřehlédne. Samozřejmě za předpokladu dostatečné kapacity baterií.

Rozměry blikačky jsou ještě výrazně menší než v případě typu Mars 3.0. Nespornou výhodou v tomto srovnání je také snadná rozebíratelnost bez použití šroubováčku, a to při zachování vynikajícího utěsnění proti vniknutí vody.

Nejzásadnějším prvkem světla je jediná, vysoce svítivá LED dioda s výkonem 1 Watt, kterou doplňují po stranách dvě menší žluté LED diody. Vše napájejí dvě alkalické tužkové baterie AAA, které jsou součástí balení. Výkonnost hlavní diody je podpořena speciální optikou, která ještě výrazně navyšuje její účinnost. Boční diody jsou naopak menší a bez optiky či lesklé paraboly, takže nejsou příliš výrazné. K tomu, aby vás ale nepřehlédl řidič auta přijíždějícího zboku, jsou bohatě dostačující. Nicméně po stránce boční viditelnosti je na tom o chlup lépe typ Mars 3.0. Výrobcem udávaná doba stálého svícení je 50 hodin, při režimu blikání by měly baterie vydržet až trojnásobek.

Asi jediné, co bychom světlu vytkli, je příliš malé tlačítko spínače, ale to je vyložená drobnost. Líbil se nám jednoduchý systém uchycení s klasickou klipsou. Takže světlo není vázáno jen na originální držák na sedlovku, ale lze jej jednoduše uchytit také na batoh, případně i na patu tretry.

Cena světla Blackburn Mars 4.0 je 399 korun.

(kad)

+ vysoký výkon, velikost, systém uchycení
− malé tlačítko spínače

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.

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

LIMAR®

pro 104

2.990,- Kč

ventilačních otvorů:	22
velikosti:	M (54 - 57 cm) L (56 – 61 cm)
hmotnost:	M – 180 g / L – 200 g
upínací systém:	Pro System Light
technologie:	Monocoque In-Mould
poznámka:	vložky Coolmax
barvy:	silver, blue white, red white , carbon, matt black , MTB titanium

carbon 910 MTB

2.490,- Kč

ventilačních otvorů:	25
velikosti:	M (54 - 58 cm) XL (58 – 62 cm)
hmotnost:	M – 280 g / L – 300 g
upínací systém:	Pro System 2
technologie:	In-Mould
poznámka:	štítek
barvy:	black, red silver, silver

757

1.890,- Kč

ventilačních otvorů:	22
velikosti:	UNI L (55 – 61 cm)
hmotnost:	260 g
upínací systém:	Super System 2
technologie:	In-Mould
poznámka:	štítek, síťka proti hmyzu
barvy:	black orange, black red, black green, black blue, white, matt black

747

1.490,- Kč

ventilačních otvorů:	24
velikosti:	M (56 - 58 cm) L (58 – 63 cm)
hmotnost:	M – 260 g / L – 280 g
upínací systém:	Super System 2
technologie:	In-Mould
poznámka:	štítek, síťka proti hmyzu
barvy:	yellow black, orange black, red black, silver black, matt black

595

1.290,- Kč

ventilačních otvorů:	24
velikost:	UNI L (55 - 61 cm)
hmotnost:	250 g
upínací systém:	Super System Light
technologie:	In-Mould
poznámka:	štítek, síťka proti hmyzu
barvy:	blue carbon, red carbon, yellow carbon, carbon, white pearl

575

990,- Kč

ventilačních otvorů:	17
velikost:	UNI L (54 - 61 cm)
hmotnost:	270 g
upínací systém:	Super System 2
technologie:	In-Mould
poznámka:	štítek, síťka proti hmyzu
barvy:	blue white, red white, silver white, matt black, white,

520

790,- Kč

ventilačních otvorů:	10
velikost:	UNI L (55 - 61 cm)
hmotnost:	260 g
upínací systém:	Super System 2
technologie:	In-Mould
poznámka:	štítek, síťka proti hmyzu
barvy:	blue white, red white, carbon, black orange, black green, white, sprinter blue, yellow black, silver, orange black

510 youth

790,- Kč

ventilačních otvorů:	10
velikost:	UNI M (50 - 56 cm)
hmotnost:	250 g
upínací systém:	Super System 2
technologie:	In-Mould
poznámka:	štítek, síťka proti hmyzu
barvy:	black pirates, white pirates, dragon, black skulls, red skulls, flame, white butterfly, pink butterfly

149 kid

690,- Kč

ventilačních otvorů:	8
velikost:	UNI M (50 - 57 cm)
hmotnost:	230 g
upínací systém:	Super System 2
technologie:	In-Mould
barvy:	black hotdog, military, car, london love, fairy, stardust, racing, flame

124 baby

690,- Kč

ventilačních otvorů:	8
velikost:	UNI S (48 - 52 cm)
hmotnost:	230 g
upínací systém:	Super System Light
technologie:	In-Mould
poznámka:	integrovaný štítek, síťka proti hmyzu
barvy:	happy zoo, happy farm, shark, flowers, happy west

123 baby

490,- Kč

ventilačních otvorů:	8
velikost:	UNI S (48 - 52 cm)
hmotnost:	200 g
upínací systém:	Super System Light
technologie:	High Density + close fit Microshell
poznámka:	síťka proti hmyzu
barvy:	pups, shark, flowers

woman style

PRO 104
white curls, black curls, pink
2.990,- Kč

575
rose curls, blue curls, pink
990,- Kč

520
blue butterly, rose butterfly
790,- Kč

LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM: Zaregistruj se a v případě zničení přilby důsledkem pádu do 3 let od zakoupení dostaneš zcela novou přilbu za 50% ceny!

BP LUMEN
VELKOOBCHOD CYKLO A SPORT

Oficiální zastoupení pro ČR:
Pavel Bárta – BP Lumen, Puškinova 546, Úpice 542 32, Tel.: 499 881 327, 499 882 793, info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

on-line prodej:
bike4u.cz