

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

# CYKLOSERVIS

# 7

  
2009  
Ročník XVII.  
Cena 12 Kč

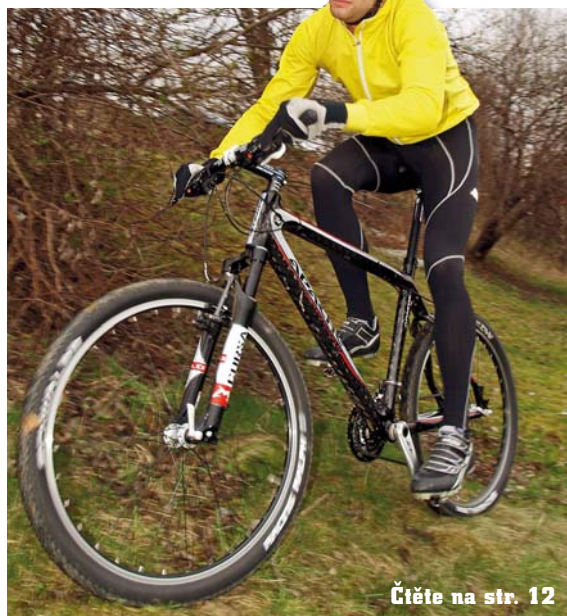
## IRON HORSE MK III Elite



Sjezdař Sam Hill a Iron Horse, to bylo až donedávna úspěšné spojení pro získání mnoha titulů. Zda to bylo v Samově

umění, nebo v kole této značky, to jsme si mohli vyzkoušet v testu trail modelu MK III.

→ Čtěte na str. 4



Čtěte na str. 12

## APACHE Totem

## Tioga Spyder Twin Tail



**H**onba za co nejlehčím sedlem nemusí být vždy na úkor zdraví, jako tomu často může být u celokarbonových skořepin bez potahu. Důkazem je druhá verze sedla Tioga Spyder, označená Twin Tail.

Materiál Carbonite, z něhož je vyrobena konstrukce sedla, je pružný, a tak se spolu s pružným uložením vzpěr ArcFlex dokáže přizpůsobit sedacím partiím a pohlcovat rázy od terénu. Skořepina díky softwarové optimalizaci v testech vykazuje oproti běžnému standardu až o 78% lepší pohlcování rázů. Dutá pera ze speciální slitiny CompositeAlloy jsou navíc pruhována tak, aby umožnila skořepině hlubší průhyb, aniž by došlo ke kontaktu se zámkem sedlovky, k čemuž mohlo u první verze docházet při velkém rázu pod těžšími jezdci.

Nový model Twin Tail je na rozdíl od plošší první verze Spyder v zadní části rozdělen středovým kanálem, který ještě navíc zmírňuje tlak na nejzátěžovanější partie. Také boční profil je anatomicky tvarovaný pro pohodlnější usazení. Posed na sedle je tedy mnohem přirozenější a ve spojení s více polstrovanou antibakteriální vložkou v kalhotách není problém

si na perforovaný povrch sedla zvyknout. Na ploché špičce se dá krátkodobě relativně slušně sedět při jízdě do kopce, ale nejpohodlnější je posed ve středové části, kde začíná kanálek. Na konci sedla je rozšířená část zvednutá vzhůru, což některým jezdčům nevyhovovalo, neboť se o ni opíraly sedací kosti, které již nejsou odděleny změkčující vložkou v kalhotách. Tento přímý kontakt s plastem je zpočátku netradiční, ale už po absolvování dvou zhruba 50km vyjížděk na horském kole si sedací partie na sedlo celkem slušně zvykly. Zajímavé bylo to, že při přechodu zpět na polstrované sedlo plochého tvaru jsme dokonce chvíli postrádali profilaci spydera.

Je otázka, jak by se na Spyderu sedělo na silnici během pětihodinového tréninku, kdy nedochází k tak častému pohybu na sedle, ale během dvouhodinového tréninku na horském kole jsme problémy neměli. A tak bude pro závodníky a gramhoniče, kteří hledají exkluzivní poměr váhy, ceny a pohodlí, sedlo Tioga Spyder Twin Tail díky svým 135 gramům váhy, ceně 2990 Kč a ve své třídě nesrovnatelněmu pohodlí ideální volbou.

(mig)

- + hmotnost, dostatek pohodlí
- vyžaduje kvalitní cyklovložku



MASTER

doporučená cena  
56.990,- Kč

www.author.eu


  
AUTHOR®

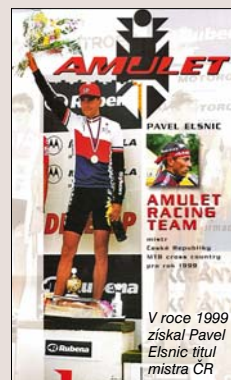
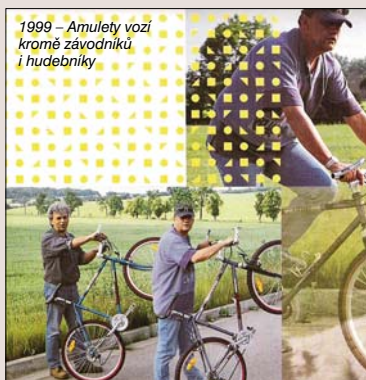
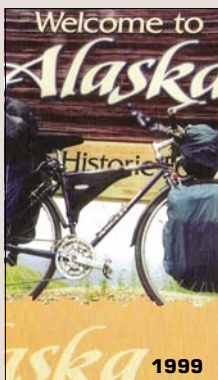
# Historie domácích značek

## AMULET

Druhů a značek kol je na trhu nepřehledné množství. V našem seriálu o historii domácích značek bychom rádi mladším a začínajícím jezdcům přiblížili, jak začínaly naše přední firmy, které dnes patří k zavedenému koloritu cykloobchodů. Po firmách Author a Race Bike nyní věnujeme prostor Amuletu, jenž se v současné době prezentuje designově velmi zajímavou kolekcí kol, označených číselnou hodnotou hmotnosti.



2007 – Míra Podborský vytvořil rekord v jízdě za vozidlem o hodnotě 128 km/hod.



V roce 1999 získal Pavel Elšnic titul mistra ČR



2006

ním zpožděním použity na jejich modelech.

### Rok 1995

Dovoz vzrostl na 26 500 kol. Neustálá snaha být neotřelý a nabídnout zajímavá kola se setkala s velkým ohlasem. Rok 1995 byl z tohoto pohledu velice úspěšný. Výrazně se rozšířila modelová řada, která pokrývala téměř celé spektrum požadavků trhu.

### Rok 1996

Amulet opět slaví obchodní úspěchy. Přispěla k tomu nová modelová řada nazvaná Amulet Active (kola s řadou společných prvků, rám z ušlechtilé oceli nebo slitin hliníku, použití značkových komponentů...). Bylo to velmi náročné na organizaci výroby, neboť se jednalo o komponenty evropské nebo USA výroby a bylo nutné koordinovat dodávky komponentů do tajwanských továren. V tomto roce dovoz činil téměř 36 000 kol.

### Rok 1997

Celkový dovoz již vzrostl nad 50 000 jízdních kol. Nebyl to však rok, který by vysloveně přál značce a kolům vůbec. Prodej kol, který je převážně odvislý od pékného počasí, se této výsady nedočkal, jelikož republika byla ochromena rozsáhlými povodněmi, což poznamenalo i cyklobyznys.

### Rok 1998 a 1999

V těchto letech vyústilo nasazení MTB teamu Amulet Racing Team v mimořádný úspěch. Pavel Elšnic se stal mistrem ČR MTB v cross country pro rok 1999. Tohoto úspěchu si značka vážila o to víc, že jejími soupeři byla tehdy celá řada dalších profesionálních týmů, s podstatně jinými rozpočty. Vítězství také potvrdilo správnost nastavení technického směru při vývoji kol Amulet. Dovoz v těchto letech se opět pohyboval nad hranicí 50 000 kol. V roce 1999 byla kola Amulet použita při expedici Severská trojkombinace s přejezdem z Yukonu na Aljašku.

### Rok 2000

Přelom milénia byl pro Amulet význačný hlavně díky tomu, že se značka zaměřila na masivní prosazení rá-

Značka Amulet vstoupila na trh s vlastními jízdními koly v roce 1993. Dá se říci, že Amulet vznikl již v roce předcházejícím, tzn. v roce 1992, kdy jízdní kola nesoucí prvky konstrukce, technického výrazu a designu, pocházející od stejné skupiny produktových manažerů, nesla název Partner, ale vzhledem ke kolizi s automobilkou Peugeot, hodlající používat stejný název pro nově vyvíjený úžitkový vůz, se ve známkoprávním řízení nepodařilo název Partner zaregistrovat. Proto vznikl nový název Amulet, který neméně dobře vyjadřoval určitý osobní vztah ke svěmu uživateli.

Pod touto značkou bylo na přelomu let 1993/1994 razantně vstoupeno na český trh s téměř 10 tisíci prodanými jízdními koly. Tehdejší výrobci sázeli na registrované grafické ochranné známky a k tomu doplňovali jednobarevný lak. Ostatní díly byly, pokud se jednalo o komponenty z lehkých slitin, pouze ve stříbrném provedení. I když okolní svět se již dlouho zabýval, jak svá jízdní kola udělat použitím eloxu, tvaru komponentů a dalšími prvky designové přitažlivější, čeští tradiční výrobci jakoby tímto trendem zůstávali nedotčení. A jelikož Amulet od samého počátku chtěl jít cestou designové a technicky

přitažlivých kol, byl jeho směr často odlišný od ostatních značek.

### Budování značky

Od samého počátku vzniku klade značka Amulet důraz na detail každého komponentu, vyvíjí své vlastní rámy, navrhuje profilaci trubek rámu a je průkopníkem řady, na tehdejší dobu, velmi pokrokových designových řešení. Za všechny lze uvést barevné eloxované ráky, dráty kol, náboje, popř. další komponenty z lehkých slitin. Rovněž pláště nezůstaly bez povšimnutí, i značka na jejich výrobu použila namísto tradiční černé, červené nebo šedé odstín. Jako příklad může sloužit jízdní kolo s výtiskovým názvem Reflex, kde byly uvedené nápady použity. Psal se rok 1994 a většina dovozců spoléhala na nenasyčenost trhu a přilís se nezabývala detailním designem a jinými konstrukčními řešeními. To byl počátek etapy vývoje, kdy Amulet začal získávat trh svým výrazným přístupem ke konstrukci jízdních kol a při začleňování grafického a technického designu do jeho výroby začal být pro ostatní výrobce určitým příkladem v designu svých výrobků. Nebylo výjimkou, že nápady použité na určitých modelech byly některými dalšími značkami s ro-



Stradivarius UL  
4.180,-

Kaos UL  
4.180,-

Terra  
2.189,-

Veleno D  
3.135,-

Sine Thesis  
6.188,-

distribution: Ultrasport - Mlády Horákové 48, 568 02 Svítavy, tel.: 461 503 983, info@ultrasport.cz, www.ultrasport.cz

2008



komponentovou kvalitou. Pro sestavení jízdního kola lze použít celé řady dílů různých cenových úrovní a různých hmotností. Spotřebitel často ani nemůže rozeznat jednotlivé technické rozdíly, které ale jsou pro výsledek celé sestavy naprosto určující. Amulet, jak již bylo řečeno, používá jinou strategii. Jeho kola nejvyšší modelové řady nazvané **Superlite** označuje názvem – jejich skutečnou váhou. Například velkou popularitu si vydobyla modelová řada kolem typu 11,400.

**Současnost**

V modelovém roce 2009 Amulet začíná s modelem 8,990, postaveném na karbonovém rámu a hmotností kola 8,990 kg. Zajímavé jsou také reakce ostatních bikerů v terénu. Většinou hmotností moc nevěří a každý si chce kolo potěškat.

Velká péče v posledním modelovém roce 2009 je věnována designové úpravě rámu vícebarevnými nástřiky pomocí tzv. vykřívání a maskování. Je to velice nákladná záležitost, ale ohlas u zákazníků je stoprocentní. Jednotlivé komponenty jsou s rámem sladěny, bílo-černé ladiení pláští či řídítka, představec, sedla a přední vidlice v bílé barvě ukazují vyváženost při designové práci s barvami na komponentech a na rámu. Opomenuty nezůstaly ani detaily jako např. koncovka zadního měniče a sedlová objímka, které jsou červeně eloxovány. Jsou to detaily, ale na detailech přece záleží.

Záliba v číslech také přivedla značku k nápadu vytvoření rekordu při jízdě za motorovým vozidlem na běžném silničním kole (s upraveným převodem) a na běžné, rovinaté komunikaci. Výsledkem, kterého dosáhl několikanásobný mistr světa v quadriathlonu Míra Podborský, je hodnota 128 km/hod. Použitý převod byl 70x12 a otáčky klik dosahovaly 177,71/min. Na základě tohoto výsledku byla řada silničních kol Amulet pojmenována názvem V MAX 128.

Do dnešního dne Amulet ujel dlouhou cestu. Kolikrát to bylo do hodně prudkých kopců a ze sjezdů dost často hořely brzdy. V tomto roce je mu 18, je plnoletý, dostatečně vyspělý a samostatný. Amuletů jezdí víc jak 250 000, a to už je slušné zaidněné město. (mig)

2009

*Nejlehčí Amulet pro letošní sezónu váží 8,9 kg*



► mů z hliníkových slitin do téměř celé modelové řady Amulet Active a kola s ocelovými rámy začala z nabídky mizet. Celkový dovoz roku 2000 činil přes 40 000 kusů kol ve 42 modelech.

**Další roky**

Značka se i nadále zaměřovala především na kvalitu s orientací na schopnost nabídnout vždy něco víc. Způsob mnohem užšího vtažení designu do konečného produktu, jako je jízdní kolo, se pro značku ukázal jako správný.

**Rok 2005**

Dalším zajímavým milníkem v historii značky byl rok 2005, kdy Amulet přišel s nápadem neskrývat váhu každého jízdního kola, ale naopak z ní udělat jeho přednost. U jízdních kol je váha naprosto určujícím faktorem, který udává jeho technickou úroveň, danou kvalitou použitých jednotlivých komponentů. Uvedené pravidlo samozřejmě platí i u výrobců rámu, ráfků, zapletených kol, řidítek, představec, sedel apod. Proto nízká hmotnost kola určuje jeho

# Author Airman



**D**omácí dílenská hustilka nemusí stát bezpodmínečně pětistovku, nebo rovnou tisícovku. Značka Author nabízí ekonomičtější typ Airman s kompozitovým tělem a cenou od 299 korun. Sice tato pumpa asi nebude úplně tím pravým třeba pro závodníky nebo pro opravu kol, ale běžnému hobby jezdcí, jenž si kolo dofkuje jedenkrát za dva týdny, bude jistě sloužit spolehlivě po dlouhou dobu.

Výkon pumpy Airman je díky širokému tělu a pevné pístnici plně srovnatelný s podstatně dražšími modely. Rozdíl bude tedy pravděpodobně v životnosti a také v absenci manometru. Podstavec i rukojeť jsou velice odolné, přitom hmotnost pumpy je téměř zanedbatelná, a klidně ji můžete převážet v autě či s sebou vozit na dovolenou. Univerzalitu podtrhují nástavce pro nafukování matrací či míčů, které jsou uloženy v útrokách hustilky pod šedým plastovým krytem.

Jedinou výhradu máme k hlavici, která je uzpůsobena pouze na autoventilky. Na galuskový ventilek musí uživatel nejprve našroubovat redukci, uloženou v aretovací páčce hlavice. Tato redukce je ale plně funkční a stahování těsnění v hlavici předěje jakémukoli nežádoucím unikání vzduchu. Takže i po této stránce bez problémů.



Pokud chcete mít doma univerzální hustilku, s níž čas od času dofouknete kolo, dětem míčůdu a sobě matraci, až vás manželka vyhodí z bytu, Author Airman je zcela dostačující. Pokud však chcete přece jen něco bytelnějšího a rádi byste využili také výhod manometru, doporučujeme zvolit vyšší model Air Turbo, který je o dvě stovky dražší. (kad)

- + cena, dostatečná pevnost, výkon
- omezená životnost, hlavice pouze na autoventil

## VELMI AGRESIVNÍ COBRAS !

„Konečně jsem našel nejlepší univerzální plášť na suchý povrch - Hutchinson Cobra. Nízká střední část odvaluje s maximálním výkonem, zatímco boční výstupky umožňují agresivní a jisté projetí zatáčky. Stejně jako já, i Cobra podává maximální výkon!“  
Julien Absalon, 4x vítěz mistrovství světa a 2x vítěz olympiády



It's my Ride  
ABSALON



**HUTCHINSON**  
IT'S YOUR RIDE  
www.hutchinsonfires.com

CZ 241 771 181-2 / www.progresscycle.cz SK 048/414 36 23-4  
Katalog Progress Cycle 2009 si objednejte zdarma na info@progresscycle.cz

# IRON HORSE

## MK III Elite



### Kruh a dw link

Základem rámu jsou trubky kruhového průřezu z duralu 6069. Spodní trubka nese dvojitý prohnutí u hlavy a středového pouzdra. Horní trubka má pro vyšší tuhost u hlavy postupně se zvětšující průměr. Výrazný sloping je doplněn o výztuhu sedlové trubky. Partie středového pouzdra je tvořena kovaným dílcem, který je navařen na spodní a sedlovou trubku a nese na přední straně sedlové trubky čep spodního kovaného vahačka dw link. To je na úrovni středního převodníku a celý systém s horním přepákováním na tlumič je další z variací na téma virtuální čep.

Zadní stavba je tedy prostá jakýchkoli čepů, řetězové vzpěry jsou proto nesymetrické, aby jí neprocházely řetěz skrz. Proto jsou i zadní patky naprosto odlišné u přehazovačky, kde je poměrně dlouhá patka a u trmence brzdy, kde je klasická masivní patka.

Ačkoli bike disponuje zadním zdvihem 130mm a předním 140mm, rozhodně patří díky systému odpružení mezi živé a svižné stroje. Dw link totiž

umožňuje zadní stavbě plně pracovat pod brzděním a v terénu, ale zároveň se zamýkat vlivem tahu řetězu. Po nasednutí sice tlumič zajede zhruba o třetinu zdvihu, ale při šlapání je znát, že každé napnutí řetězu zadní stavbu jakoby přitvrzuje. Přitom odraz ke skoku nebo zhrounutí se jezdecke, je ve znamení zanoření do zdvihu. Slape-li jezdec kruhově, nebo i když zabírá trhaně, projeví se to zdvčky na tlumiči jeho nižší aktivitou. Do zdvihu se zhoupne jen vlivem jezdce hmotnosti.

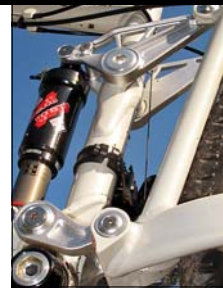
Odpružení tedy funguje naplno, ale zároveň umožní perfektní výkon. Tlumič je možné uzamknout, a navíc nastavit intenzitu lockoutu, takže se zadní stavba chová jako pevná. Díky výše uvedeným vlastnostem jsme ale tlumič v terénu téměř nezamýkali a ponechali jej plnit svou funkci. Nicméně při dopadu ze skoku jsme jej i přes nahuštění na odpovídající tlak dostali na dno zdvihu celkem bez problémů.

### Hravý rychlík

Geometrie kola patří mezi hravější, takže ačkoli jezdec sedí někde na po-

mezi XC a enduro stylu s řídítky dostatečně vysoko, může výrazně zabrat do pedálů, ale také si s kolem slušně pohrát. Bike má více postavenou přední vidlici, takže kratší stopa předního kola umožňuje bleskovou změnu směru v technických pasážích. Hbitost ale trochu umírňuje vyšší těžiště, takže v nízké rychlosti není problém hbitě zatáčet, ale rychlejší průjezd ostrou zatáčkou vyžaduje bike trochu více naklopit. Široká řídítka jsou ale pořádným kormidlem. Rychlé, rozbité sjezdy kolo kopíruje bez problémů, obě pružičky jednotky jsou při správném nastavení v dokonalé souhře. Vidlice Revelation nabízí díky dvěma komorám citlivost i k nejmenším nerovnostem.

Ovladatelnost kola jezdecke ocení i při skocích, kde není problém odlepit jej lehce od země. Odpružení pak dopad perfektně zjemní. Přitáhnoutí řídítek v prudkých sjezdech a odjezd hrany po zadním je také hračkou. Pohrát si s kolem na technických pěšinách je opravdu radost. Pro hravé ježdění bychom ale uvi-



tali možnost zasunout si sedlo níž, což je vzhledem k absenci rychloupínáku omezené.

Ačkoli bike díky rozumné hmotnosti a systému odpružení slušně stoupá, prudké pasáže vyžadují trochu více se naklonit nad řídítka a přesunout se na sedle vpřed, jinak jde kolo brzy na zadní.

Lehký jízdní projev je dán solidní tuhostí rámu i v partii kolem vahaček a také univerzálními pneumatikami WTB Volverine, které i přes šířku 2,2 palce nabízejí rozumný valivý odpor. Jejich tlumiči schopnosti patří mezi střed.

Osazení kompletní sadou XT je perfektní volba, zvláště brzdy se po několika kilometrech ukázaly v dobrém světle. Slušná modulace brzděného účinku a vysoký výkon se s kolem perfektně doplňují. Kliky

a doplňky Truvativ pak jen dokresluje povedený design.

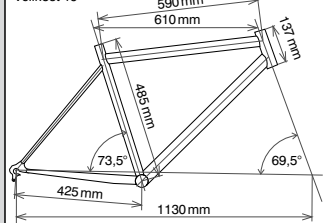
### Pro fajšmekry

Iron Horse MK III za cenu skoro sto tisíc nabídne hlavně kultovní jméno a velmi dobře fungující systém odpružení. Exkluzivita značky je prostě něčím vykoupena, ale svého jezdecke bike rozhodně nezklame. Pro dlouhé vyjížďky v náročném terénu nebo dovádění na úzkých stezkách je kolo rozhodně tím pravým nástrojem. Jezdec bez ambic na vítězství by si s ním klidně mohl stříhnout i maraton. ■

### Technická specifikace:

Rám: Al 6069, 130 mm  
Tlumič: Rock Shox Monarch 4.2  
Vidlice: Rock Shox Revelation 426  
140 mm  
Kliky: Truvativ Stylo  
Brzdy: Shimano Deore XT  
Řazení: Shimano Deore XT  
Přehazovačka: Shimano Deore XT  
Přesmykač: Shimano Deore XT  
Náboje: DT Swiss 340  
Řáfky: DT Swiss 4.2 D  
Pláště: WTB Volverine 2,2"  
Sedlo: WTB Silverado  
Sedlovka: Truvativ Team  
Řídítka: Truvativ Stylo  
Představec: Truvativ Team  
Hmotnost: 13,2 kg  
Cena: 99 990 Kč

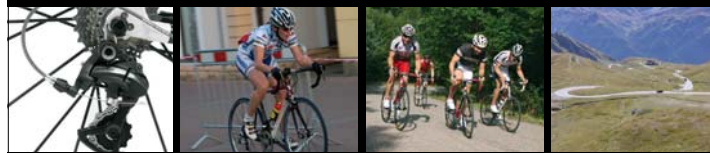
Velikost 19"



- + funkce odpružení, ovládání, originalita
- absence sedlového rychloupínáku

## ZÁŽITEK Z JÍZDY

AERON  
DuraAce



Rám navazuje na oblíbený model Speedy Carbon, od kterého se liší sofistikovanějším způsobem zeslabování trubek a zabroušenými spoji. Aeron je houževnatý a odolný rám učený pro těžké závody i na špatném povrchu vozovky. Profilace karbonové zadní stavby umožňuje pružení ve vertikálním směru při zachování maximální boční tuhosti. Hlavní rámový trojúhelník je z materiálu P6 Ultralite s trojitě zeslabovanými trubkami. Bi-axiální „Rhombus“ spodní rámová trubka zvyšuje svou profilací pevnost nejen v namáhané části u hlavové trubky. Vertikální zpevnění v oblasti středového složení je provedeno na maximální šíři pro dosažení vysoké účinnosti přenosu síly do pohybu vpřed.

PELLIS  
BICYCLES

www.pellis.eu

www.MAYO@ev.sk



SK

**Liberty Trade s. r. o.**  
Súvoz 1, 911 01 Trenčín  
Tel.: +421 32 74 30 452  
E-mail: lib@stonline.sk  
B2B: www.mayo.bcec.biz

CZ

**Rebell Bike spol. s r. o.**  
Hodoninská 97, 696 03 Dubňany  
Tel.: +420 601 541 531  
E-mail: rebellbike@email.cz  
B2B: www.mayo.bcec.biz

Ještě před dvaceti lety, kdy jsme měli místo cyklocomputeru na vidlici připevněné mechanické počítadlo, se nám ani nesnilo, že bychom mohli mít cyklocomputer na řídkách a v něm víc, jak dvě funkce.

# VDO Z3



maximální i minimální nadmořská výška a podobně. Tlačítko označené číslem „1“ vlevo dole ovládá sedm klasických funkcí cyklocomputeru za jeden den či výlet, včetně kadence, pravé spodní tlačítko „2“ pak přepíná mezi celkovými časovými a vzdálenostními údaji pro oba nastavené průměry kol. Pravě horní tlačítko „P“ je pak věnováno pulsmetru, kde můžeme nastavit a sledovat limitní hodnoty tepovky, maximum, průměr a dobu jízdy nad limitními hodnotami tepu, stopy, spotřebu kalorií, výkon a čas odpočinku. Střední tlačítko na pravé straně pak zapíná, vypíná a nuluje. Pohyb mezi jednotlivými veličina-



pulsmetr sám dopočítá doporučené aerobní pásmo, nicméně data je možné individuálně upravit. Při výkonu pak může pulsmetr optimální výkon a tepovou frekvenci ohlídat tradičním způsobem pomocí zvukového upozornění. VDO Z3 se prodává ve dvou verzích, samotný cyklocomputer přijde na 4590 Kč, verze PC Link pak disponuje navíc i setem pro propojení s počítačem a stojí 5990 Kč. (mig)

**A** dneska? Miniaturizace elektroniky však postoupila tak daleko, že jedny digitálky v sobě skrývají tolik funkcí, že by se do nich vešlo několik samostatných přístrojů. Teploměr, výškoměr, rychloměr, tepoměr, kalorimetr, měřič frekvence šlapání, ujeté vzdálenosti, nastoupaných výškových metrů, průměry a maxima všech veličin, pásmo aerobního prahu i maxima tepové frekvence, komunikace s počítačem, vyhodnocování tréninku, to vše zvládají jedny malé digitálky na ruku, které se dají jednoduše upevnit i na řídítka či představec kola. Už jen vodotrysk chybí.

## Preciznost jako u Porsche

Ultravážený cyklocomputer s pulsmetrem, výškoměrem, kadencí či tepoměrem VDO Z3 je přesně takovým všeučím pro jezdce, kterým se přičítá síla kola a tělo ověsí několika přístroji a zároveň pahnou po všech zmíněných informacích. Jistou nevýhodou možnosti uchycení jak na řídítka, tak i na ruku je to, že hodinky jsou v řemínku na předloktí poněkud vyšší, ale na to se dá zvyknout. Zvyknout se pak dá i na všeky informační servis, který přístroj jízdci poskytuje.

Na začátek je třeba pochválit velký a dobře čitelný třířádkový displej, jenž ve dvou větších řádcích informuje o okamžitých hodnotách nadmořské výšky, teploty, pulsu a rychlosti jízdy. Ve spodním řádku pak najdeme další hodnoty, týkající se jednotlivých funkcí. Ty ovládáme pěti dobře hmatatelnými tlačítky na bocích computeru. Podrobně vyjmenovávat a popisovat všechny je nad možností této stránky, proto se jen stručně dotkneme těch nejdůležitějších.

Vlevo nahoře je tlačítko „A“ pro výškoměr, jímž přepínáme mezi dvanácti funkcemi, jako jsou celková, průměrná a maximální nastoupané i sjeté výškové metry,

## POPIS SHODNÝCH FUNKCÍ MODELŮ ŘADY Z:

❖ Okamžitá, průměrná a maximální rychlost ❖ Denní/celkový čas jízdy pro kolo 1 a 2 ❖ Denní/celková vzdálenost pro kolo 1 a 2 ❖ Navigátor – druhá denní vzdálenost s možností přednastavení a odpočítávání ❖ Okamžitá, průměrná a maximální kadence (kadenci nutno dokoupit) ❖ Dva nastavitelné obvody kol

## FUNKCE SPORTTESTERU

❖ Okamžitá, průměrná a maximální tepová frekvence ❖ % individuální maximální tepové frekvence ❖ Tři tréninkové zóny tepové frekvence ❖ Nastavitelné tréninkové zóny ❖ Cas stravený pod/uvnitř/nad tréninkovou zónou ❖ Šest různých časovačů ❖ Stopy s 50 mezcasy ❖ Výkon (Watt) – pouze s připojením kadence ❖ Spotřeba kalorií ❖ Zotavení v závislosti na tepové frekvenci

## FUNKCE VÝŠKOMĚRU

❖ Okamžitá nadmořská výška/stoupání/teplota ❖ Denní zdolané převýšení/klesání ❖ Denní vzdálenost ve stoupání/klesání ❖ Průměrná/maximální stoupání/klesání ❖ Denní/celková maximální nadmořská výška ❖ Denní zdolané převýšení/klesání ❖ Režim turistika, běh, nordic walking

## DALŠÍ FUNKCE

❖ Digitální bezdrátový kódovaný přenos rychlosti a kadence (kadenci nutno dokoupit) ❖ ANT+Sport technologie digitálního přenosu (kompatibilní s produkty Suunto, Garmin, Trek)

## FUNKCE Z3 PC-LINK

❖ Spojení s PC ❖ Kapacita paměti 100 hodin jízdních dat

# Hybridní hustilka

**S**ilničními kolům sluší tenké elegantní hustilky, na bike je potřeba spíše model s dvoucestným ventilem a vysokým objemem komory a pro celoodpružené kolo je zase nutné mít s sebou pumpičku na tlumič a vidlici. Aby nebyl cyklista obtěžán jen samými hustilkami, začínají se na trhu objevovat hybridní modely určené pro pláště a odpružené jednotky závoň.



Jedním z nich je i hustilka **RavX Dual X Shock**, která v sobě spojuje klasickou hustilku a zároveň je schopna nafoukat tlumič a vidlici na vysoký tlak. Jejím základem je duralové tělo délky 220mm s plastovými koncovkami. V kratší hlavici je ukryt manometr se stupnicí do 300 psi, který je pro správné nastavení tlumiče a vidlice nezbytný. Na plastové hlavici nad ním je tlačítko regulačního ventilu, kterým lze

tlak okamžitě upustit. Přes otočný kloub vychází z hlavice hadička s koncovkou pro autoventilek a redukci pro galuskové provedení. Hadička sice na klasickou cyklistickou hustilku moc nepatří, ale pro tlumiče a vidlice je nezbytná. Navíc ji lze pro převoz uchytit do plastové objímky na hlavní pistu. Ten je zároveň pístem i rukojeti, protože se pohybuje po vnitřní tenké pístnici. Na plastové

Nafouknout bikový plášť zabere asi pět minut rychlé práce, takže klasika. Díky přepínání objemu lze nahustit i silniční plášť na vysoký tlak. Nafouknout tlumič nebo vidlici s nastavením na nízký objem je stejné, jako se speciální tlumičovou hustilkou, takže dosáhnout 250 psi u tlumiče není problém. Pouze demontáž z ventilku znamená díky jednoduché koncepci při odšroubování nepatrný únik tlaku, takže je třeba počítat s malou rezervou pro dosažení přesných hodnot.

Hybridní hustilku tedy rozhodně doporučujeme všem, kdo podnikají delší cesty na svém celoodpruženém stroji, nebo prostě ladi tlaky ve vidlici častěji. Lze ji převážet i v držáku na rāmu, ale mnohem lépe jí bude v batohu na zádech. Pro enduro ježdění to je rozhodně ideální pomocník. Vozit zbytečné hustilku s velkým manometrem a ještě jednu na duše, to tento univerzál za 885 Kč vyřeší elegantně. (už)

- + univerzálnost, ovládání
- tužší koncovka

# BIKE GALLERY®

PŘIJÍTE SE PODÍVAT DO NAŠÍ NOVĚ OTEVŘENÉ PRODEJNY BIKE GALLERY  
ADRESA: KLADENSKÁ 19, PRAHA 6  
TELEFON: 777 881 550

mi je intuitivní a velmi rychle se dostaneme tam, kam potřebujeme. První nastavení computeru obsahuje kromě tradičního obvodu předního kola silničky a biku i data jezdce, jako je věk, hmotnost, pohlaví a maximální tep. Na jejich základě

- + maximum funkcí v jednom přístroji, snadné ovládání, přehlednost
- větší rozměr na ruce

# Pohled do historie

## 15 let poté aneb nic moc nového

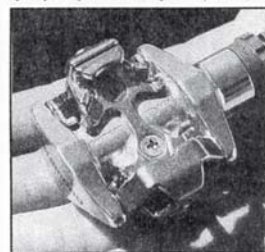
**Z**a posledních deset patnáct let se toho ve vývoji kola odehrálo opravdu hodně. Vedle nekompromisního nástupu karbonu, příchodu výkonných a lehkých kotoučových brzd či řady funkčních systémů odpružení je tu také jedenáctiokolečko nebo elektronické řazení. Těžko předpovídat další vývoj, jakým směrem se bude ubírat a co nás v příštích letech čeká za úžasné novinky. Systémy a komponenty jsou už dnes ale natolik funkční a lehké, že by nebyla překvapující ani určitá stagnace vyoje či přinejmenším jeho zpomalení. To jsou ale jen teorie a místo budoucnosti se na chvíli zaměříme na minulost, již se tato rubrika tradičně zabírá.

Tentokrát se vrátíme o patnáct let zpět, konkrétně k Cykloservisu číslo 21 z roku 1994. Tehdy představené špičkové nášlapné pedály PD-M747, určené pro sady Shimano Deore XT a XTR, jednoznačně předběhly dobu. Ano, současná podoba „espéděček“ je zase někde trochu jinde, nicméně váhové a funkční se toho za patnáct let příliš nezměnilo. Sice je cyklistický trh bohatší o „šlehače“ značky Crankbrothers a další modely, ale u Shimana jakožto lídra v tomto segmentu jsou v současnosti nabízené pedály skutečně stále podobné tomu, představenému před patnácti lety. Dokonce je již pár let v nabídce model PD-M505, který je s již historickým typem 747 téměř totožný. Pouze má zvenčiči přístupnější vnější ložisko, tvarově i systémově jsou oba pedály shodné. Osa s uchycením plastovou maticí i vnitřní ložiska sedm čtyř sedmiček se ještě dnes v absolutně nezměněné podobě používají také u populárních SPD pedálů PD-M520. Zdá se to být skoro až nesutečné, ale odkaz patnáct let starého modelu stále žije a má se i nadále čile k světu. Takže zatímco třeba zdvihy odpružení jsou oproti roku 1994 dvojnásobné, pedály vozíme vlastně skoro stejné... (kad)

# SHIMANO znovu na scéně

Zkontrolujte své konto, japonský gigant chystá nové pedály.

Potom, co Ritchey přišel se svými novými pedály SPD, které předčily stávající



Shimano značně ořezané: Japonská firma pro příští sezonu ztěltilila své SPD pedály. Při jejich koupi bohužel ztěltil i vaše peněženka.

nášlapné Shimano, bylo jasné, že ani Japonci neusnuli na vavřínech. Samozřejmě že dle své reputace trh ovládajícího obra Shimano přišlo s novými nášlapnými pedály, jež mají dost co říct a které jsou na pultech očekávané začátkem příštího roku.

Nové SPD, nesoucí označení „PDM-747“, jsou pokračováním starší verze 737 a doznaly příměné změny: nižší váha, menší rozměry, lepší funkčnost v blátě, pouze jeden šroubek pro nastavení tuhosti pružiny a lepší ložiska. Stejně jako Ritchey i nové Shimano umožňují pohyb nohou do stran. Podle Shimano inovaci tradice samozřejmě nepasují nyní používané „kufry“, ty nové mají označení „SM SH-51“, což by vás nemuselo zase tolik zajímat, cena nových pedálů vás však probere - 200 USD za pár! (včetně kufřů samozřejmě). Váha? 395 gramů pár. ■

## ZAPOMEŇTE na staré časy!

### Do nové sezóny na novém kole z NOVÉ PRODEJNY!

## PRODEJNA

kola, komponenty, nářadí...

Sezimova 10, Praha 4  
tel.: 241 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

# ŠTĚRBA

www.sterba-kola.cz

Asi málokterá oblast týkající se cyklistiky je ženami tak oblíbená, jako oblečení. Módní trendy ovlivňují samozřejmě i produkci sportovního vybavení, a tak dámy mohou být „chic“ nejen v „civilu“, ale i na kole. Výrobci dnes nabízejí nepřeberně množství modelů různých střihů, vzorů a barev, stačí si jen vybrat.

# Dámské okénko

## Aby nám to seklo

**A**by však takové oblečení dobře sedělo, je zapotřebí stříh přizpůsobit specifickým ženského těla. Naštěstí výrobci už dávno opustili myšlenku, že cyklistika je doméno mužů, a myslí na nás s celými kolekcemi navrženy výhradně pro ženy. Dnes se podíváme na kalhoty a dresy, tedy základní prvky cyklistické výbavy.

### Kalhoty

Výběr cyklistických kalhot je naprosto klíčový.

vy, a to nejen pro pravidelně trénující cyklistky, ale i pro příležitostné výletnice, které svého dvoukoleového miláčka provázejí jen občas. Dobře padnoucí kratařasy s kvalitní, nejlépe antibakteriální vložkou, zajistí pohodlí pro choulostivá místa. Nehrozí tedy, že se z idyllické projíždky stane zážitek, jenž nám vžene slzy do očí, ovšem ze zcela jiných důvodů, než je dojetí nad krásou probouzející se jarní přírody... Vložka by na rozdíl od pánské měla být užší a více probraná, aby při šlapání příliš netlačila na vnitřní stranu stehen, kam se díky genetickým dispozicím ženám více ukládá tuk. Dámské kratařasy často nemají šle a při předklonu v cyklistickém posedu ve spojení s vyhnutím se dresem připravují živnou půdu pro nastudnutí zad či problémy s ledvinami. Při nákupu je tedy vhodné vyzkoušet délku zadního dílu kalhot v mírném předklonu. A už vůbec není od věci rovnou naskočit na kolo a otestovat, zda nám bude vyhovovat šířka vložky při šlapání. Pokud se rozhodneme pro kratařasy se šlemi, je důležité vybrat správnou velikost, protože malé kalhoty mohou škrtit či dít v rozkroku. Pokud naopak zvolíme příliš velký model, může se ve sjezdu ztěžovat sířka vložky při šlapání. Pokud se rozhodneme pro kratařasy se šlemi, je důležité vybrat správnou velikost, protože malé kalhoty mohou škrtit či dít v rozkroku. Pokud naopak zvolíme příliš velký model, může se ve sjezdu ztěžovat sířka vložky při šlapání. Pokud se rozhodneme pro kratařasy se šlemi, je důležité vybrat správnou velikost, protože malé kalhoty mohou škrtit či dít v rozkroku. Pokud naopak zvolíme příliš velký model, může se ve sjezdu ztěžovat sířka vložky při šlapání.

Co se týká délky kratařů, většina dámských modelů má kratší nohavíčky. Tato úprava má praktické důvody, protože jisté málokterá bikerka stojí o bílý pruh neopálené kůže do poloviny stehna, zářící zpod minisukně. Navíc pohled na vysoko odhalená sexy stehýnka určitě potěší příslušníky opačného pohlaví. Ať už preferujeme kratší či delší verzi kalhot, v každém případě je dobré vybrat model opatřený na spodní straně nohavíček silikonovým proužkem, jehrn zabráňuje vyhrnování a neznechává po delším čase straveném na kole na stehnech nepříjemně vytažené pružky.

Ne každá cyklistka se může pyšnit vytřenovanou štíhlou postavou, která v přiléhavých elastických kratařech ještě více vynikne. Dámy plnějších tvarů tak mohou sáhnout po volných kalhotách s elastickou antibakteriální vložkou uvnitř, které šikovně zakryjí problematické partie. Volné kratařasy jsou většinou ušity z pevnějších materiálů, a tak je třeba při nákupu zkontrolovat, jak je vyřešena ventilace. Většina dražších modelů je opatřena větracími panely, zajišťujícími průdušnost při jízdě. Pokud se rozhodneme pro kalhoty z hrubšího materiálu, získáme další příjemný bonus v podobě ochrany před odřením při pádu.

### Dresy

Pro dostatek pohodlí musí dámský dres splňovat nejen estetická kritéria, podle kterých se bohužel spousta žen řídí především, ale hlavně mít stříh odpovídajícím způsobem upravený pro ženské tělo. Koupě libového dresu může mít mno-

há úskalí, zvláště pokud není určen pro ženy, ale jedná se o pánský model. Zde je zcela na místě se řídit anatomickými specifitami ženského těla.

Dámský dres by měl být užší v ramenou a více probraný v pase, zadní díl pak o něco delší než přední, aby chránil bedra a spodní část zad před prochlazením. I přes to, že by dámský model měl být o něco užší než pánský, nesmí škrtit přes hrudník ani na bocích. Na trhu je dnes velký výběr výrobků jak s krátkými, tak i s dlouhými rukávy. Můžeme si vybrat z několika variant zipů od krátkoučků přes třítčtvrtce až po zcela propínací, jenž je praktický při oblékání a svlékání. Navíc můžeme regulovat

V otázce jízdního komfortu hraje vedle střihu důležitou roli také materiál, ze kterého je dres vyroben. Ten vybíráme podle ročního období a teploty tak, abychom se při jízdě cítily co nejprjemněji. Při horkém počasí, kdy se hodně potíme a je třeba odvádět pot co nejrychleji od pokožky, zvolíme lehký a vysoce prodyšný materiál. Pokud vyrazíme na trénink za nižších teplot, potřebujeme silnější ochranu před chladem, kterou nám poskytnou modely přímo určené do takových podmínek. Další možností, jak vyřešit teplotní pohodu, je nošení silnějšího funkčního prádla. To je ovšem velmi obsáhlá kapitola, které se budeme věnovat v některém z dalších dámských okének.

Pro korpulentnější milovnice cyklistiky, jimž vypasování přiléhavý dres není zrovna příjemné, se nabízí řešení v podobě volných freeridových trik, která jsou ke kypřejší postavě sho-

Dres: Pell's Diamond Lady  
Kratasy: Pell's X-Race



Klasický cyklistický komplet je ušit z pružnějších elastických materiálů, a tak lépe obepne křivky těla. Výhodou je celorozezpínací zip a lepší aerodynamika, což ocení sportovně založené cyklistky.



Volnějším dresu dají kromě freeridek přednost také dámy plnějších tvarů, kterým nejsou přiléhavé oblečky příjemné.

## CYKLISTICKÉ BRAŠNY A NOSIČE

**SPORT ARSENAL**

**ART. 205 ZADNÍ HLINÍKOVÝ NOSIČ S GUMICUKEM**  
 speciální hliníková síťka 20kg (20x) (AW-0181)  
 - kvalitní konstrukce podle normy DIN  
 - nosič je uplazen pro vložení penou kula klasických i diagonálních geometrií (klasická, crossová, trapezová)  
 - MTBI velikost rámu: 14-22 palců (roz. 40-56 cm)  
 - nosiče při zatížení naklápějí v brzdách max. 25 kg hmotnosti (800 gramů)

**ART. 206 - ZADNÍ HLINÍKOVÝ NOSIČ S GUMICUKEM**  
 - speciální hliníková síťka 20kg (20x) (AW-0181)  
 - kvalitní konstrukce podle normy DIN  
 - nosič je uplazen pro vložení penou kula klasických i diagonálních geometrií (klasická, crossová, trapezová)  
 - MTBI velikost rámu: 14-22 palců (roz. 40-56 cm)  
 - nosiče při zatížení naklápějí v brzdách max. 25 kg hmotnosti (700 gramů)

**AKCE: ZDARMA PŘÍDÁVNÁ VNITŘNÍ KAPSA ART. 508.6 K BRAŠNĚ 508**

**ART. 508 - BRAŠNA NA NOSIČ VELKOBŘEVNÁ**  
 - výšlapná a nosí ALU držák  
 - s výškla peroxidem  
 - s třídenním záručním

**GUMICUK ZDARMA K NOSIČŮM 205/206**

... více na [www.sportarsenal.cz](http://www.sportarsenal.cz)

SPORT ARSENAL s.r.o., Poděbradova 1772, 289 22 Lysá nad Labem  
 Tel.: +420 325 551 962, tel./fax: +420 325 553 757  
 E-mail: sportarsenal@sportarsenal.cz

větrání rozepnutím dle potřeby.

Většina dresů je opatřena praktickými kapsičkami na zadní straně. Máme tak k dispozici úložný prostor pro malou svačinku a v případě, že neovíme brašničku na kolo, také pro duši a další nezbytnosti pro opravu kola. Kapsy bývají zakončeny pružným lemem nebo zipem, který zaručí, že při „drcání“ po kořenech či výmolech neztratíme klíče od domu, mobil nebo jinou důležitou maličkost.

vívá a zbytečně nezvyrazují kritické partie. Takový dres je širší a delší a na spodním okraji tělo neobepíná žádný pružný lem. V neposlední řadě je podstatný i fakt, že se pod něj vejde krunýř, což ocení především drsnější bikerky, holdující náročnějšímu terénu.

Jak jsme již zmínili výše, v příštím okénku nahledneme do tajů funkčního spodního prádla.

(pet)

**INTERSPORT**  
PRAHA - PEKSPORT

# TOTÁLNÍ VÝPRODEJ

kol a cyklistického zboží

**- 20 %**  
**- 30 %**  
**- 50 %**

[www.peksport.cz](http://www.peksport.cz)

Vršovická 466, Praha 10, KOH-I-NOOR  
 tel.: 271 72 34 25 (cyklistika), 271 72 08 93 (sport)  
 Po-Pá: 9.00-19.00, So: 9.00-13.00  
[www.peksport.cz](http://www.peksport.cz), e-mail: peksport@intersport.cz

# Schwinn v novém hávu

Americkou značku Schwinn není třeba představovat, její více než stoletá historie významně poznamenala vznik horských kol a dodnes Schwinn patří po boku značek GT, Trek či Cannondale k těm největším hráčům na poli amerického cyklobyznisu.

V českém katalogu pro rok 2009 najdeme několik zásadních modelů, které ukazují další směřování této všeobecně oblíbené značky.



Moab



405



využívá nejnovějších karbonových vláken N'Litened Black Label SL. Nejlepší model Paramount Series 9 za 140 tisíc je vybaven asymetrickou hlavovou trubicí, integrovanou sedlovkou M2C1, středovým složením press-fit průměru 83 mm, které přechází do trubky zadní vidlice o průměru 45 mm a spodní rámové trubky čtvercového průřezu, která má za úkol snížit celkovou váhu a navýšit boční tuhost o patnáct procent. To vše pro dokonalý přenos sil. Takové kolo jistě nemůže být osazeno ničím jiným, než nejnekompromisnějšími komponenty, zde sadou Shimano Dura-Ace a koly Mavic R-Sys.

Lidovější model Paramount Series 8 za 75 tisíc na komponentech Shimano Dura-Ace a Ultegra jsme otestovali v teple a jeho test najdete v příštím čísle Cykloservis.

### Sedmdesátiletý Paramount

K jubileu 70. výročí vzniku rámu Paramount, jejíž stvořil za použití většiny dostupných inovací své doby sám zakladatel firmy Frank W. Schwinn, je věnována zákazková replika z ocelových trubek Reynolds 953. Ty jsou letovány do rámových spojek z materiálu Norex stříbrem, což je technika, u jejíhož vzniku v té době Schwinn stál. Replika však není pouze k vystavení na zeď. Díky moderním technologiím by měla být tužší, lehčí a zároveň pevnější než jakýkoli jiný ocelový rám. Stejně jako originál je ručně vyroben v USA a má speciální design 70. jubilea.

(mig)



V USA ručně vyráběná ocelová replika k 70. jubileu modelu Paramount je lehčí, tužší a pevnější než jakýkoli její ocelový předchůdce

Jednak přicházejí zcela nové stroje 405 a Searcher, ale také stávající modely Moab a Mesa dostaly nové rámy.

### Novinky pro rok 2009

**4 Zero 5**  
Zcela novým přírůstkem do rodiny Schwinnů je celoodpružený stroj 4 Zero 5, jenž nahrazuje modely Rocket a jejich systém IsoDrive. Ten fungoval na základě odděleného středového pouzdra, zatímco rámy 405 jsou osazeny tradičním jednočepem s přepákováním.

Čtyřistá pětka má v názvu obsažený zvih zadní stavby v palcích. Nejedná se však o 405 palců, ale možnost vybrat velikost zdvihu pouhým přesazením tl-

míče do druhého očka ve vhadle, čímž můžeme nastavit čtyři nebo pět palců zdvihu, čili zhruba sto a sto pětadvacet milimetrů chodu zadní stavby.

V nabídce jsou tři modely v cenových relacích 27, 21 a 16 tisíc, přičemž nejlepší model 405 Elite je osazen odpružením Rock Shox a komponenty Shimano SLX a Deore. O úroveň níže posazený stroj 405 Comp je odpružen vidlicí a tlumičem firmy Suntour a komponenty Deore a Alivio a třetí v řadě 405 je základním strojem s pružinovým tlumičem Kind Shock a osazením Shimano Alivio. S jízdními vlastnostmi rámu 405 vás seznámíme v jednom z příštích čísel Cykloservis.

### Moab

Osvědčený závodní XC model Moab se prodává ve dvou rámových verzích – s inovovaným duralovým rámem Gold Label a vloni nově představeným karbonovým rámem Gold Label. Ten je vyroben jako monokok s využitím japonských karbonových vláken vysokého modulu pevnosti, která v nejnámáhanějších partiích rámu propůjčují špičkovou tuhost, zatímco v méně namáhaných částech jsou použita vlákna, disponující pouze dlouhou životností. Specifické spojení obou druhů vláken tak rámu dodává žádané vlastnosti – vysokou tuhost v záběru a zároveň odolnost rámu. Díky použití japonských Hi-Modulus vláken se rám svou kvalitou na hony liší od levnějších čínských karbonů, které se prodávají za velmi nízké ceny. Proto jsou dva modely, postavené na karbonu Black Label, nabízeny v hladinách 80 tisíc (Moab Pro) a 50 tisíc korun (Moab Team).

Modely Moab Comp za 26 tisíc, Moab Disc za 26 a Moab V za 22 tisíc korun nabízí klasický duralový rám z materiálu Gold Label N'Litened s osvědčenou závodní geometrií.

### Searcher

Cestovatelé a milovníci rychlých crossových kol jistě uvítají nový stroj Searcher, jehož jméno volně přeloženo znamená Průzkumník. Rámy umožňují bezproblémovou montáž nosičů, blatníků

a stojánku, ale zároveň nabízí sportovní posed. V nabídce je pět modelů od 19 do 10 tisíc korun, přičemž nejvyšší dva modely Searcher GSX za 19 a Searcher GSD za 14 tisíc mají zeslabovaný rám z kvalitnější slitiny Gold Label.

### Silniční kola

V segmentu úzkých pláštů najdeme tři modely silničních kol od rekreačně-sportovních až po profesionální závodní stroje. Na rekreační až sportovní využití je zaměřen vstupní model Fastback s duralovým rámem N'Litened, jenž se prodává ve dvou verzích za 20 a 15 tisíc. Model Peloton z karbonu Black Label nabízí bezkonkurenční poměr cena-výkon, neboť verze Peloton Comp s karbonovým rámem, osazeným komponenty Shimano Ultegra a 105 přijde na zajímavých 45 tisíc a levnější Peloton na 105 a Tiagře pak na 37 tisíc.

Špičku mezi silničními koly značky pak představuje stroj Paramount, jenž



Searcher

## ZLATÉ KOLO. TROFEJ, NA KTEROU PADÁ BLÁTO A NESEDÁ PRACH.

Seznamte se, tohle je Zlaté kolo GT. Je to nejchytřejší trail bike, jaký jsme kdy postavili. Zlaté kolo se však nedá nikde koupit. Chcete-li ho osedlat, musíte zvítězit v jednom z 21 závodů série GT Golden Race, které proběhnou v různých zemích na celém světě. Takže hodně štěstí. Budete ho potřebovat. Zaregistrujte se na webu [GTGolden.com](http://GTGolden.com).



### KALENDÁŘ ZÁVODŮ GT GOLDEN

4/4	AUSTRÁLIE	THE MOUNT 24
19/4	KANADA	PARIS TO ANCASTER BIKE RACE
25/4	PORTUGALSKO	MARATONA D ALTE
24/5	KOREA	SAMCHULY NATIONAL MOUNTAIN BIKE RACE
24/5	ŠPÁNSKO	TIA CASPERES BITT
14/6	NĚMECKO	BIKE FESTIVAL WILDLINGEN
20/6	VELKÁ BRITÁNIE	MOUNTAIN MAYHEM
21/6	SLOVENSKO	NISSAN UCI XC RACE
12/7	ITALIE	SLOTROPOL DOLOMITI SUPERBIKE
18/7	FRANCIE	MOUNTAIN OF HELL
18/7	TOHAJ-WAN	FONGSHAN RESERVOIR CROSS COUNTRY
2/8	MADARSKO	BÜKKI MARATON XC RACE
9/8	NORSKO	SVYKELSENEN
18/8	KOLUMBIE	ANDEAN CROSS COUNTRY OPEN
22/8	ŠVÝCARSKO	RACER BIKE CLIP MUTTENZ
12/9	ČESKÁ REPUBLIKA	GT ZÁSKAR 2009
12/9	ESTONSKO	ELKON CLIP
20/9	JAPONSKO	TRY BIKE IN OTAKI
3/10	NOVÝ ZELAND	WHAKA 100
10/10	JIŽNÍ AFRIKA	THE RIDE MAG GRATER CRUISE
18/10	URUGUAY	AVENTURA GT



# Zámek Citadel Colombo 590

**N**ežadřitelné a neúprosné se blíží to pravé počasí, kdy konečně sednete na své kolo, které také netrpělivě očekává příchod toho pravého jara. Jara, které vás posadí do sedla, a vy konečně můžete vyrazit na svůj oblíbený okruh. Také se ale nežadřitelné blíží doba, na kterou

Upevnit ho lze na trubky o průměru 25 až 33 mm.

Zámek se dodává v dostatečné délce 180 cm. Takže při uzamykání kola ke kandelábru nebo k vedle opřenému jinému kolu, můžete colombo provléknout nejen rámem, ale i skrz přední a zadní kolo. To bývá výhodné, neboť



čekají nejrůznější zlodějíčkové. A možná čekají i na vaše kolo, až si ho opřete před hospodou.

Trochu v klidu můžete být v případě, že si pořídíte kvalitní zámek na kolo, třeba právě spirálový Citadel (Citadel patří pod firmu Abus) Colombo 590. Tento kvalitní výrobek s velmi silným flexibilním kabelem, který uvnitř skrývá dostatečně tlusté ocelové lanko (12 mm). Vlastně ne lanko, ale lano. Jak už u těchto výrobků bývá zvykem, zámek disponuje vynikajícím uzamykacím systémem s oboustranným klíčem (2 ks). Ten je chráněn proti odvrtání a vyplanžetování. V příslušenství zámku je i držák na kolo, pokud byste zatoužili dávat ho na odív kolejmědoucím, případně kolempopíjejícím v hospodě.

zloděj, vzrušený svým pochybným uměním, když zjistí, že má před sebou překážku, často čapne alespoň přední nebo zadní kolo, aby domů nepišel s prázdnou, a nakrmil tak své touhy. S colombem tak má smlůvu. Musí se spokojit případně jen s cyklocomputerem nebo brašničkou. Ale chytrý cyklista si i tento žádaný sortiment raději sundá. Prevence především.

Citadel dodává na trh i jiné spirálové zámky. Například Colombo 585 s automatickým uzamykáním zámku, pouze zavaknutím, nebo extra silný model Moscow 570 se čtyřmístným číselným kódem místo klíče.

Citadel Colombo 590 zakoupíte v prodejnách za cca 350 Kč.

(kany)

## Pro váš nejlepší nákup

**U**ž je tady doba, kdy se vám korunky na nové kolo kroutí v peněženke. Ty korunky, které vám třeba přinesl ježíšek k Vánocům, nebo jste si je těžce vydělali na některé brigádě. Anebo jste je prachspřstě ulili před manželkou. Ale na tom nezáleží. Peníze máte, a vy je chcete zhodnotit co nejlépe. Chcete co nejlépe nakoupit.

Naším malým tipem pro vás jsou naše internetové stránky [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz), kam již několik týdnů vkládají vybrané maloobchody své speciální nabídky. Dozvíte se tak, který maloobchod ještě disponuje staršími modely

kol za sníženou cenu nebo která prodejna má již nové modely na skladě. Často jsou v popisech i velikosti nabízených kol apod. Pokud vás příroda obdařila nadměrnou velikostí nohy, i pro sebe zde naleznete nabídku nebo se dočtete o testovacím vikendu jedné maloobchodní prodejny. Ideální pro výběr kola přesně pro vás.

Nabídky jsou postupně samotnými maloobchody doplňovány. U každé nabídky naleznete všechny potřebné kontakty vč. webových odkazů.

Příjemný nákup

(red)

## VAŠE DOPISY

Zdravím redakci svého oblíbeného časopisu.

Už mi nějakou dobu vrtá hlavou, jak fotíte kola, která jsou na fotkách bez jakéhokoliv podepření. Máte tam nějaké silonové vlasce, nebo kolo někdo drží a na okamžik focení jej pustí? Ptám se, protože si dělám vlastní stránky a chci na ně nafotit svá kola a kola dalších lidí z našeho týmu. A fotky, kde stojí kola jen tak ve vzduchu a nic je neruší, se mi líbí.

Doufám, že to není žádné vaše know-how a že mi váš způsob focení prozradíte.

Mockrát díky.

@Marián

Ahoj Mariáne.

Ve skutečnosti to není nic až tak složitého a vlastně jsi nás i z části odhalil. Ve většině případů se skutečně kola fotí tak, že fotograf potřebuje mít s sebou pomocníka, jenž kolo drží buďto za sedlo nebo za zadní gumu a pouze na okamžik focení kolo pustí a lehce ustoupí, aby jej následně zase co nejrychleji chytil. Je to asi ten nejběžnější způsob focení kol do časopisu – jak jsme se sami přesvědčili, úplně stejně to dělají třeba i kolegové z německého časopisu Bike.

V některých případech také využíváme podpěru, tedy úzkou duralovou tyčku, kterou použijeme jako stojánek. Většinou ji rozepráeme mezi šroub levé kliky a terén. Pak už je to na práci grafika, aby tuto tyčku z fotografie odstranil.

Kdyby ses býval zeptal dříve a my ti odpovídali ve veselém silvestrovském čísle, mohli bychom ti taky namluvit, že fotograf potřebuje aspoň čtyři borce, kteří drží proti sobě kolo na vlascích. A že ve výjimečných případech využíváme služeb šamana, jenž svou myslí kolo drží ve vzduchu...

(red)

Dobrý den.

Chtl jsem vám poděkovat za šikovný nápad se zateplením přilby na zimu, který jste nedávno uveřejnili. Já jsem si záslepek vyrobil ze šedých izolačních návléků, které se používají k zateplení potrubí. Nejprve to vypadalo, že budu muset každý průduch zaslepotvat zvlášť, což byla v případě hodně odvětrávaného modelu Giro E2 dost nepřijemná představa. Tahle helma je totiž děravá jako ementál. Nakonec jsem to ale vymyslel jednodušeji. Typ E2 má zevnitř jakési podélné žlábků, které umožňují větru proudit helmou. Takže jsem mnou použitý materiál pouze nařezal na šest úzkých pruhů se špičatými konci a zevnitř přilby jsem každým pruhem utěsnil vzdýcky celou řadu průduchů najednou. Zastěpení čelních průduchů je fakt hodně znát, já jsem pro opravdu chladné dny takhle zadelal všechny horní a čelní průduchy. Navíc díky vložením ucpávek zevnitř nejsou na přilbě skoro vůbec vidět, takže design helmy nijak neutrpěl.

Díky za opravdu funkční nápad.

Martin Šima

Jsmo rádi, že naše články berete jako inspiraci. Zateplení helmy není v zimě opravdu od věci, zvlášť v případě moderních, maximálně odvětrávaných přileb, které jsou často vybaveny vámi zmiňovaným systémem zlepšujícím proudění vzduchu od čelních ventilačních otvorů do zadních. V létě je to paráda, ale v zimě musí přijít ke slovu většinou tenká čepice s protivětrnou membránou. Pokud se otvory zaslepi, nemusi být izolační schopnost čepice nijak extra velká a zásadní je v tom případě především zakrytí uší. Ale jedna malá rada na závěr. Je tu jaro, nezapomeňte si ucpávky z helmy již brzy vyndat.

(red)

[www.leaderfox.cz](http://www.leaderfox.cz)

# LEADER FOX

## KOLA PRO CELOU RODINU

ČESKÝ VÝROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX



CARBTEC MTB

**dirtparade**  
[www.dirtparade.cz](http://www.dirtparade.cz)







# PELL'S Phantom Elite D



Truvativ Firex s integrovanou osou nabízejí rozmumnou tuhost. Řazení SLX v kombinaci s přehazovačkou XT ukázalo jemný a přesný chod. Velmi dobře vypadá a zároveň funguje i přesmykač SLX, takže tuto kombinaci rozhodně schvalujeme. Ráfky jsou trochu nadstandardem, který plní normy módního dikťátu současně všudypřítomné bílé barvy. Zajímavé jsou pláště Geax Saguaro v šířce 2,2 palce, což se výrazně projevilo na jejich slušné tlumící schopnosti. Díky nim jezdec hravě přejede i hodně rozbité pasáže. Jemný vzorek je vhodným univerzálem do každého terénu.

Výkon hydraulických kotoučůvek byl po několika kilometrech více než dosta-

tečný a nebyl problém postavit kolo při silnějším stisku na předek. Levnější tedy rozhodně nemusí znamenat méně výkonové. Trochu méně komfortní nám přišlo sedlo, které bychom vzhledem k více terénnímu určení kola raději vyměnili za pohodlnější model. Jinak nemáme opravdu co vytknout, kombinace, posed, ovládání a komponentové vybavení je u tohoto modelu vzhledem k ceně velmi povedená.

**B**iky Phantom jsou svoji geometrií a osazením směřovány někam mezi XC speciály a enduro hardtaily, prostě jsou to kola nabízející dobrou ovladatelnost a dostatečný komfort pro pohodové ježdění, což náš test nejvýše postaveného modelu Elite D jen potvrzuje.

### Phantom operety

Jestliže XC kola musí nabídnout maximální výkonnost a enduro stroje zase obratnost a jisté ovládání ve sjezdu, pak phantom stojí přesně uprostřed. Jeho základem je duralový rám ze slitiny 7005 s profilací spodní trubky nazvané Bi-Axial Rhombus. Horní trubka má kruhový profil, řetězové vzpěry jsou jen nepatrně prohnuté, znatelnější je to u sedlových vzpěr. Rám disponuje dostatečným slopingem pro lepší ovladatelnost.

Už samotný posed dává najevo, že jezdec získá možnost využít kolo vyladěné ke švihovému pojetí jízdy, ale zároveň bude mít dostatek podpory pro technické ježdění či dovážení na úzkých stezkách či menších skocích. Ruce jezdce jsou dostatečně vysoko, ovšem posed si zachovává určitou míru natažení pro výrazný záběr

do pedálů. Kdo si tedy není jistý, zda bude chtít jezdit více v XC stylu nebo se na kole hlavně bavit, zde má velmi dobrý univerzální základ.

Výkon je díky tuhosti rámu nastaven také vysoko. Vhodně zvolená geometrie a hodné tuhé rámy nabízejí dobrou reakci na podněty od pedálů, takže akcelerace je na slušné úrovni. Rám se nikde nekroutil, naopak tuhost je zřejmá při každém slápnutí. Nelze však říci, že by rám byl extrémně tvrdý, určitou míru rázu je schopen vstřebat.

**Bike velmi dobře reaguje na povel ke změně směru. Není problém okamžitě zatočit, takže proplétat se po úzkých stezkách je doslova radost. Kolo totiž spolehlivě vede, ale zároveň dobře reaguje na každou pobídku jezdce. Tuhé rámy navíc hbité reakce jen podporuje. Trochu je znát jeho tuhost v hodné rozbitých pasážích, tam to jezdec nepatrně pocítí na sedle. Díky geometrii není problém kolo kdykoli odlepit od země**



**ke skoku, nebo si přitazením řídítek hranu odskočit.** Ve sjezdech je tudíž kolo hravé, vysoká rychlost už trochu naznačuje slabší stabilitu, ale není to nic, co by mělo zastrážit třeba začátečníka. Jakmile se s ním sžije, bude z jeho vlastností jen těžit.

Přední vidlice Rock Shox patří sice mezi levnější, její chod je ale díky pružině poměrně citlivý, takže kopíruje nerovnosti celkem slušně. Zdvih 100 mm je dostatečný i v prudkých pasážích, kde je navíc díky posedu dostatečná rezerva pro jezdce, zda už jít za sedlo či nikoli.

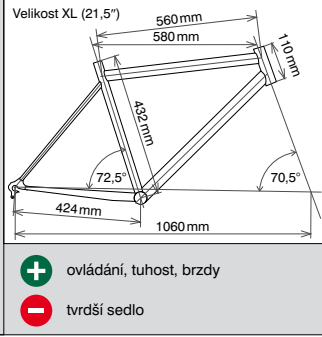
I přes hravou geometrii není bike ve výjezdech nijak ošizen na stoupacích schopnostech. Tendence stavět se na zadní přichází až v ostřejších stojkách. Při stoupání ze sedla pak ke slovu přijde i lockout vidlice, který ušetří část vynaložené energie.

### Hodně muziky za...

Vzhledem k ceně výrazně pod dvacet tisíc je bike velmi slušně osazen, klíky

### Technická specifikace:

**Rám:** PELL'S 7005 Custom Tube Set  
**Vidlice:** Rock Shox Dart 100 mm  
**Klíky:** Truvativ Firex  
**Brzdy:** Shimano BR-M485  
**Řazení:** Shimano SLX  
**Přehazovačka:** Shimano Deore XT  
**Přesmykač:** Shimano SLX  
**Náboje:** Shimano Deore  
**Ráfky:** Mach1 MX Disc  
**Pláště:** Geax Saguaro 2,2  
**Sedlo:** Pell's E-Fly  
**Sedlovka:** Pell's XR1  
**Představec:** Pell's RX67 DV  
**Řídítka:** Pell's XV6 DV  
**Hmotnost:** 13,2 kg  
**Cena:** 18 970 Kč



**superlite**  
nejlehčí i v těžkém terénu

Modely top série vstupují do svého čtvrtého modelového roku. Letos nově s celokarbonovými rámy u tří nejvyšších modelů a v originálním třibarevném designu.

Za jejich názvy stojí čísla, která vyjadřují váhu každého stroje. A váha je rozhodující výsledkem konstrukčního snažení. Platí rovnice – čím lehčí bike, tím je použitý materiál kvalitnější. A nízké váhy jsou to, čím si vás můžeme získat. Začínáme na 8.990!

**AMULET**

amulet.cz

**11.400 DISC**  
cena 27 299 Kč

**Mark Weir**

NDISTRIBUTION  
NDISTRIBUTION.CZ

# GALERIE KOL

Jelikož jsme naši Galerii pro tuto sezonu začali pevnými top modely některých značek, zjemníme tentokrát přidáním odpružení. Celoodpružené stroje určené pro all mountain či podobné styly ježdění má v nabídce již řada značek, takže proč neukázat něco pohodlnějšího, na čem se dá celý den klidně proplovat náročným terénem. Zdvíhy se pohybují na hodnotách od 120 mm, v zadních tlumičích kraluje Fox následovaná značkou Rock Shox. Přední vidlice už v této kategorii disponují často pevnou osou nového standardu 15 mm. Poseď je vždy směřován spíše ke komfortu než k závodnímu nataženému stylu. Takže vše pro maximum pohodlí a výraznému ulehčení jízdy těžkým terénem s důrazem na odolnost rámu a komponentů. To platí i pro pláště, které pod šířku 2,1 rozhodně nejsou. Jelikož je těchto strojů opravdu velké množství, rozhodli jsme se nyní představit první devítku v abecedě a v příštím čísle se můžete těšit na pokračování.

## AUTHOR Era 3.0



**E**ra s kruhovým profilem rámových trubek a prohnutím horní trubky disponuje 130 mm vzadu a 100-140 mm vpředu. Zadní stavba využívá čtyřčepový systém.

Rám: Alu 6061, 130 mm  
Vidlice: Marzocchi 44 ATA 140 mm  
Tlumič: Fox Float RP2  
Kliky: FSA Afterburner  
Brzdy: Hayes Stroker Trail  
Řazení: Sram X.9  
Přehazovačka: Sram X.9  
Přesmykač: Sram X.9  
Náboje: Shimano Deore XT  
Ráfky: Author Helium Pro  
Pláště: Maxxis Ignitor 2,1  
Cena: 49 990 Kč

## CANNONDALE Rize 5



**N**ejlevnější verze jednočepového modelu nabízí zadní zdvih 130 mm. Rize využívá přepákování k tlumiči pod horní trubkou, používané již od ranných devadesátých let.

Rám: Alu 130 mm  
Vidlice: Rock Shox Recon Trail  
Tlumič: Fox Float R  
Kliky: Shimano M521  
Brzdy: Avid Juicy 3  
Řazení: Sram X.5  
Přehazovačka: Sram X.7  
Přesmykač: Shimano Deore  
Náboje: Formula DC 94  
Ráfky: Mach1 Sub Zero  
Pláště: Schwalbe Nobby Nic 2,25  
Cena: 57 900 Kč

## FELT Virtue 2



**S**třední model v řadě disponuje virtuálním zavěšením s táhlem Equilink mezi horním a spodním vahadlem a čepem u zadní osy, což dává zdvih 130 mm.

Rám: Alu 7005 DB 130 mm  
Vidlice: Rock Shox Recon 335  
Tlumič: Fox Float RP2  
Kliky: Truvativ Firex  
Brzdy: Avid Juicy 5  
Řazení: Sram X.7  
Přehazovačka: Sram X.9  
Přesmykač: Shimano Deore  
Náboje: Shimano M 525  
Ráfky: Mavic XM-317  
Pláště: Felt Devox  
Cena: 49 990 Kč

## GHOST AMR 5700



**R**ám z duralu 7006 s masivní partií kolem hlavy využívá čtyřčepového systému přepákování na zadní stavbě. Zdvíhy na obou kolech jsou 120 mm.

Rám: Alu 7006 120 mm  
Vidlice: Fox 32 F120 RL  
Tlumič: X-Fusion 02 PVA  
Kliky: Shimano 542  
Brzdy: Magura Louise BAT  
Řazení: Sram X.9  
Přehazovačka: Sram X.9  
Přesmykač: Shimano Deore XT  
Náboje: Mavic CrossRide  
Ráfky: Mavic CrossRide  
Pláště: Schwalbe Nobby Nic 2,25  
Cena: 52 999 Kč

## GIANT Reign 1



**S**ystém virtuálního zavěšení zadní stavby Maestro, rám tvářený hydroformíngem a vše určeno pro hravou jízdu v těžším terénu. Vpředu je použita pevná osa.

Rám: AluX SL 150 mm  
Vidlice: Fox 32 F 140RL  
Tlumič: Fox DHX 4.0 Air  
Kliky: Race Face Evolve  
Brzdy: Avid Elixir  
Řazení: Sram X.7  
Přehazovačka: Sram X.9  
Přesmykač: Shimano SLX  
Náboje: WTB/Giant  
Ráfky: WTB Laser Lite Disc  
Pláště: Kenda Nevegal 2,35  
Cena: 55 999 Kč

## GT Force 2.0



**M**onokokový duralový rám využívá jednočepového systému v kombinaci s plovoucím šlapacím středem spojeným kováním táhlem. Zdvih vzadu je 150 mm, vpředu 140 mm.

Rám: Alu 6061 150 mm  
Vidlice: Fox 32 F 140 R  
Tlumič: Fox Float R  
Kliky: Shimano SLX  
Brzdy: Avid Juicy 3  
Řazení: Shimano Deore  
Přehazovačka: Shimano SLX  
Přesmykač: Shimano Deore  
Náboje: Shimano  
Ráfky: WTB Speed Disc  
Pláště: Kenda Nevegal 2,35  
Cena: 52 999 Kč

## IRON HORSE MK III Elite



**N**ovinka na domácím trhu využívá zadní virtuální zavěšení DW Link dávající 130 mm zdvih. Díky systému je odpružení částečně imunní vůči vlivům tahu řetězu.

Rám: Alu 6069 130 mm  
Vidlice: Rock Shox Revelation  
Tlumič: Rock Shox Monarch 4.2  
Kliky: Shimano Deore XT  
Brzdy: Shimano Deore XT  
Řazení: Shimano Deore XT  
Přehazovačka: Shimano Deore XT  
Přesmykač: Shimano Deore XT  
Náboje: DT Swiss 340  
Ráfky: DT Swiss XR 4.2  
Pláště: WTB Wolverine 2.2  
Cena: 99 990 Kč

## KONA Dawg



**S**kandiový rám využívá jednočepového zavěšení zadní stavby s přepákováním na tlumiči. U všech biků Kona je pro výši zdvihů rozhodující hlavně délka vahacla.

Rám: Skandium 150 mm  
Vidlice: Rock Shox Recon 130 mm  
Tlumič: Fox Float RP 2  
Kliky: Shimano  
Brzdy: Shimano 575  
Řazení: Shimano Deore  
Přehazovačka: Shimano Deore XT  
Přesmykač: Shimano Deore  
Náboje: Formula/Shimano  
Ráfky: Sun EQ 2.1 SL  
Pláště: Maxxis Ignitor 2,35  
Cena: 51 000 Kč

## MARIN Mount Vision 5.6



**V**lastní systém odpružení Quad Link dává zadní stavbě zdvih 120 mm. Hydroformíngem tvarované hlavní trubky pak mají kosočtvercový průřez.

Rám: Alu 6066 120 mm  
Vidlice: Rock Shox Tora 120 mm  
Tlumič: Fox Float RP 2  
Kliky: Shimano  
Brzdy: Avid Juicy 3  
Řazení: Shimano Deore  
Přehazovačka: Shimano SLX  
Přesmykač: Shimano Deore  
Náboje: Shimano Deore  
Ráfky: Mavic XM 117  
Pláště: Maxxis Ignitor  
Cena: 47 990 Kč

**AUTHOR®**  
MARATON TOUR

**25. 4. 2009**  
Author 50 Český ráj  
Branžež, Nová Ves

**3. 5. 2009**  
Dětský Author Šela maraton  
Přerov

**2. 5. 2009**  
Author Šela maraton  
Přerov

**30. 5. 2009**  
Author Král Šumavy MTB  
Klatovy

**13. 6. 2009**  
Author Cyklo Maštale  
Proseč

**29. 8. 2009**  
Author Král Šumavy ROAD  
Klatovy

**20. 6. 2009**  
Author 50 Bezděz  
Bezděz

**27. 6. 2009**  
Author Znovín Cup  
Šatov (Znojmo)

**19. 9. 2009**  
Author pražská padesátka  
Praha 6

**10. 10. 2009**  
Nova Author Cup  
Josefův Důl v Jizerských horách

foto hrad Helfštýn - Author Šela maraton [www.author.eu](http://www.author.eu)

Nový topmodel firmy Bell nese název Volt a populární typ Sweep odsunuje až na druhou přičku. Některé pro značku typické designové prvky přejímá, ale také přináší mnoho nového, a to i po konstrukční stránce. Věc, kterou ale ctí více než cokoli jiného, je dokonalé usazení na hlavě, jímž je většina modelů příleba Bell proslulá.

# Bell Volt



**V**olt byl konstruován jako univerzální, tedy pro silniční závodní cyklistiku i cross-country. Jeho design je nepřehlédnutelný a tvarově vypadá příleba skvěle se štítkem i bez. Celkem dvaadvacet ventilačních otvorů poskytuje dokonalé odvětrání. Na přičkách mezi jednotlivými průduchy jsou u novinky dobře patrné karbonové výtluhy. Ty procházejí napříč celým skeletem a chrání jej před rozlomením v případě nárazu. Bytelně působí příleba při pohledu na silu stěny, deformací zóna je zde skutečně více než dostatečná.

Výborné usazení na hlavě podporuje nejen nadprůměrná hloubka příleby, ale také poslední generace systému pro nastavení vnitřního obvodu označeného TAG Fit System (Twin Axis Gear). Vedle klasického seřízení pomocí kolečka na zátyku umožňuje mechanismus i vertikální posun. Maximálně jsme byli

spokojeni s rozmiřením i tvarováním vnitřních výstlepek. I přes jejich celkovou minimalizaci jsou zcela dostačující a příleba sedí na hlavě skutečně pohodlně.

Po stránce detailů máme výtku k absenci reflexe na zadní části helmy. Funkci odrazky mají pouze loga na bocích. Vzhledem k ceně 3990 korun bychom zadní reflexní samolepku rozhodně očekávali. Naopak maximální spokojenost vládla při manipulaci se štítkem, a to nejen při jeho odepínání či instalaci, ale také díky možnosti naklá-

pění. Pro případ sundaného štítku jsou k přílebě dodávány i plastové zásepký. Bell Volt je nabízen celkem v osmi barevných variantách, včetně týmových. Nabízené velikosti jsou S (51–55 cm), M (55–59 cm) a L (59–63 cm).

(kad)

- + pevnost konstrukce, usazení na hlavě, design
- absence reflexe na zadní části

## CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

nám. Jířího z Poděbrad Řípecká 27, tel.: 222 522 490 Viniče Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557  
Holešovičská tržnice Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675 Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

### NOVÉ VÝRAZNÉ ZLEVNĚNÍ MODELŮ 2008

Basic	10.990	7.990	Traction Disc	18.990	13.990
Basic ASL	10.990	7.990	Traction ASL	16.990	11.990
Kinetic	13.990	9.990	Stratos	11.990	8.990
Kinetic ASL	13.990	9.990	Reflex	13.990	9.990
Traction	16.990	11.990			

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH  
[www.cykloprag.cz](http://www.cykloprag.cz)

# NA SÍTI

**T**entokrát zabrousíme na Moravu, a to konkrétně do Hranic. Na stránkách [www.hranicibikeri.net](http://www.hranicibikeri.net) je spousta zajímavostí od členů místního týmu. Hned na úvod jsou připraveny krátké reporty. Jde hlavně o zimní přípravu na běžkách v Krkonoších nebo pozvánky na cyklistické akce či různé výšlapy. Stručný popis akce je vždy doplněn o několik fotek, a pokud je to k věci, nechýbí ani odkaz na mapu trati a další podrobnosti. Škála záběrů je dost široká, členové týmu totiž díky sportovním ambicím a také napojení na nový tým Ghost-mojekolo.cz mají dostatek motivace k cestování za tréninkem. Pod novými články je dole výčet starších aktualit, který obsahuje opět reporty ze závodů po celé republice. Ačkoliv tedy na stránkách převažují hlavně domácí podniky kolem Helštyjna a Moravské brány, zabrousili členové i na Slovensko, Šumavu či na Sudety.

Nad úvodními reporty jsou jednotlivé odkazy, které dělí články trochu podle tématiky, ale výrazný rozdíl tam není, spíše je to vždy smíchané. Pouze odkaz Rozhovory je nabízen povídáním s jednotlivými závodníky domácích i světových tratí. Nechýbí jména jako Radim Kořínek, Martin Horák, Věna Horných nebo Nicolas Lebrun, účastník závodů X-Terra. Postřeží a informace od těchto jezdců jsou rozhodně užitečné. Zajímavosti obsahují bohužel jen trojici článků z oblasti techniky a vybavení.

Pravá část hlavní strany obsahuje další členění a odkazy, pod nimiž se skrývají rozhovory, základní informace o členech týmu, výčet sponzorů nebo informace o týmu, které vyšly

na webu nebo v tisku. Vše je doplněno o výsledky některých členů v závodech po celé republice. Tato část ukrývá také starší články nebo nejčtenější témata, takže návštěvník se trochu zotomá v celkovém kontextu, ale informaci získá dostatek. Fotogalerii jsme zde nenašli, pouze odkaz na stránky dvorního fotografa týmu v jednom z reportů a obrázky rozhodně doporučujeme. Kdo z okolí Hranic se zajímá o cyklistiku trochu vážněji, ať určité neváhá.

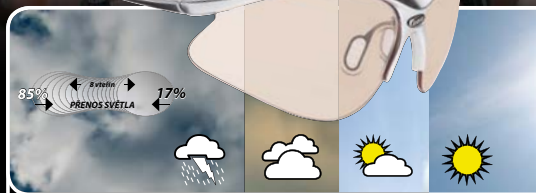


**K**omerční stránky [www.ghost-bikes.cz](http://www.ghost-bikes.cz) patří značce Ghost. Nový dovozce připravil hodně povedené a přehledné stránky s vlastním e-shopem, na nichž se lze poměrně snadno orientovat v jednotlivých modelech, rozdělených podle kategorií. U každé kategorie je popis charakteristiky a možnosti využití jednotlivých modelů. Členění je v levé části hlavní stránky, kdežto pravá část je věnována informacím o novinčích v týmu nebo testům jednotlivých modelů v odborných časopisech. Nechýbí ani odkazy na tým v Německu, jehož členy jsou třeba sjezdář Marcus Klausmann, a vedení týmu má na starosti medailistka z olympiády Sabine Spitz. Bohužel podrobnosti o týmu už jsou v němčině. Kontakty na dovozce jsou důležité také pro majitele tlumičů X-Fusion, které tento dovozce také nabízí a hlavně zajišťuje veškerý servis. Na stránkách [www.x-fusion.cz](http://www.x-fusion.cz) je podobně vytvořený přehled tlumičů a vidlic a také technické informace o jednotlivých modelech. Komu tedy pod zadkem fouká tlumič téhle značky a potřebuje servis nebo radu, ať se obrátí na dovozce.

(už)



## STÁLE SOUSTŘEDĚNÝ!



## BBB ATTACKER PH

- :: Nový model brýlí BBB ATTACKER s fotochromatickými skly.
- :: Tyto skla mají propustnost světla od 85 do 17%.
- :: Podle intenzity slunečního světla se automaticky mění od světlých po tmavé.
- :: S jedněmi skly pokryjete kategorie 1, 2 i 3.
- :: Polycarbonátová fotochromatická (PH) skla, 100% UV ochrana.
- :: Velmi kvalitní obroučky z grilamidu, nastavitelná silikonová opěrka nosu.
- :: Cena: 2390,- Kč.

### Další modely PH:



[www.BBBPARTS.COM](http://www.BBBPARTS.COM)

Pro více informací kontaktujte dovozce:  
CZ: [www.jmctrading.cz](http://www.jmctrading.cz) tel: 583 431 293  
SK: [www.skprofibike.sk](http://www.skprofibike.sk) tel: 484 151 001

**2009**

## BLADE

velikost 17", 19", 21" rám ALLOY HYDROFORMING 6061 vidlice SR SUNTOUR XCR LOCK OUT (100 mm) převodník SHIMANO FC-M521 (44-32-22) měnič SHIMANO DEORE řazení SHIMANO DEORE DUAL CONTROL kazeta SHIMANO HG50 (11-34) brzdy DH- SHIMANO DEORE HYDRAULIC DISC DM- SHIMANO DEORE MECHANICAL DISC DV- SHIMANO DEORE V-BRAKE náboje SHIMANO DEORE ráky MACH1 MX DISC pláště SCHWALBE ALBERT 26x2,1" paprsky NEREZ OCEL ČERNÉ sedlo VELO PLUSH počet rychlostí 27

DH 17990,- Kč / 627 Euro  
DM 15290,- Kč / 510 Euro  
DV 13990,- Kč / 467 Euro

**kenzel**  
[www.kenzel.sk](http://www.kenzel.sk)

Na rožňavské cestě 182, 947 01 Hurbanovo, Slovakia tel.: +421 35 7610165, fax: +421 35 7610085, e-mail: [kenzel@kenzel.sk](mailto:kenzel@kenzel.sk)



U značky Apache došlo pro letošní rok k zásadnějšímu přepracování karbonových rámu v nejvyšších řad silničních a MTB modelů. Silniční rám této série již prošel naším testem, nyní je tedy na řadě bike, konkrétně Apache Totem. Ten je u značky vstupním modelem do elitní závodní kolekce, vyšší typy Manitou a Shaman X.0 ovšem využívají tentýž základ, pouze s luxusnějším osazením.

Dvě předešlé sezony byl rám topmodelu Manitou odlišný od níže postavených a patřil jednoznačně k tomu nejlepšímu, co lze z karbonu vůbec vyrobit, což potvrdily i praktické testy. Nový rám pro letošní sezonu, použitý u trojice modelů, je však podle našeho názoru ještě lepší než loňská verze typu Manitou. Takže konstruktéři odvedli opravdu dobrou práci. Při zachování tuhosti došlo ke snížení váhy rámu. Atraktivním a praktickým detailem je vedení lanek řazení vnitřkem horní trubky, na jejím povrchu je přítomna pouze hadička zadní brzdy. Líbila se nám objímka sedlovky, která je pro co nejlepší rozložení tlaku na karbonovou trubku nejen dost vysoká, ale navíc je stažena dvojicí šroubů. Atraktivitu rámu navyšuje i zcela nová podoba grafiky, která je již méně decentní a dodává vzhledu rámu podstatně větší švih.

Cena typu Totem je 44 990 korun. Hmotnost kola včetně pedálů je v testované nejvyšší velikosti 10,9 kilogramu.

#### Totální TEMPO

Totem nabízí čistokrevně závodní XC povahu, danou jak použitou geometrií, tak především vynikající torzní tuhostí, zajišťující maximální přenos energie. U tohoto kola jsme měli pocit, že nám okamžitě padlo do ruky. Nebylo potřeba jakékoli přivykání, jakoby totema sedlal jezdec již léta. Optimální je po této stránce jak délka rámu v poměru k jeho výšce, tak i použité úhly. Tohle kolo zkrátka sedne drtivě většině cross-country jezdců, především pak těm vyznávajícím rychlé tratě.

Již první metry jízdy jsou dostatečně přesvědčivým argumentem pro všechny zastánce teorie, že kvalitní karbon musí být drahý a že v případě čtyřcylindrového kola je lepší sáhnout po osvědčeném duralu. Perfektní akcelerace daná jak tuhostí rámu, tak i nízkou obvodovou hmotností kol je okamžitě znatelná. V tomto ohledu je jen malý rozdíl mezi cenově dostupným totemem a jinými, i podstatně dražšími stroji.



Ovladatelnost je laděna více na rychlou XC jízdu. Vyniká dobrým držím přímého směru bez nadměrné živosti, přesto však není nutné kolo jakkoli nutit k zatáčení či projeti ostré vracečky. To platilo i v rámci testované největší velikosti. Ani v hodné točivých pasážích jsme neměli pocit, že by byla obratnost kola jakkoli omezená, přitom se jezdec na silnici nemusí bát ve čtyřicítce pusit oběma rukama řídítka.

Díky delšímu představci, nízké položeným řídítkům a zvolené délce rámu jsou pro totema hračky výjezdy. V těch hodné prudkých uvitá jezdec i přítomnost osvědčených plášťů Schwalbe Racing Ralph, které se výborně zaskují i do rozměkčeného podkladu.

Ani ve sjezdech se nenechá totem vyvést z míry. Dokonce i v kamenitých pasážích působí celkem klidně a jeho chování je zcela předvídatelné. V hodné prudkém klesání už přinutí jezce jít za sedlo, i tak se ovšem nechá výborně ovládat a jezdec jej má neustále pod kontrolou.

Zaměříme-li se na pohodlí, tak ani v tomto ohledu se nenechá totem zahanbit. Sice nad jízdním komfortem jednoznačně dominuje tu-

# APACHE Totem



host, která byla pro konstruktéry ovčivně prioritní, přesto ale pohlí rámu, a především jeho zadní stavba, znatelnou část oteřší.

V dobré symbióze s rámem je i přední vidlice Marzocchi XC Corsa LO se zdvihem sto milimetrů. Nabízí solidní torzní tuhost konstrukce a celkem plynulý chod. Sice nepatří zrovna mezi nejlepší kusy, ale svou robustností to vynahrazuje. Při nastavení optimálního tlaku vzduchu nabídne vidlice dostatečnou citivost a v praxi asi nebude ani využit úplně celý zdvih. Přibližně dva centimetry zde budou plnit roli určité rezervy. Zajímavostí je páčka lockoutu na levé straně korunky. Uprímně, museli jsme si na její nestandardní umístění chvíli zvykat, ale po nějaké době bylo její ovládání zcela přirozené.

#### Osazení na jedničku

Co se týče komponentů Deore XT, nelze mít

připomínky. Logo XT je výhodou hlavně v případě nábojů a klik. Maximální spokojenost vládá s V-brzdami Avid SD7, které nabídl lepší výkon než ty ze sady XT. I když dnes bude řada uživatelů preferovat v této kategorii kotoučové, tak kvalitní věčka jsou pořád dostatečně účinná, lehká a jejich největší výhodou je jednoduchý servis.

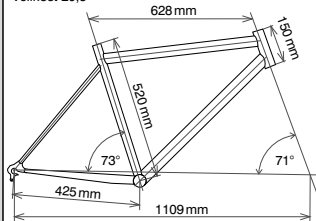
Komponenty Ritchey Pro nabízí nízkou hmotnost a solidní pevnost. Jen v případě představce bychom možná volili o něco kratší variantu než 130 mm. K rámu velikosti 20,5 palce by měl větší jezdců stačit 120 mm představce.

Maximální pochvalu od nás již tradičně získávají pěnové gripy Ritchey WCS a velice klidně hodnotíme sedlo Fizik Aliante XM. I přes vyloučené sportovní tvar nabízí tento model výraznou porci komfortu. Plošší středovou část a dostatek polstrování doplňuje pružnější skelet. Aliante je podle našeho názoru do jisté míry univerzálním modelem, který by měl vyhovovat téměř každému. A takový dojem máme vlastně i z celého kola Apache Totem.

#### Technická specifikace:

Rám: Full Carbon  
Vidlice: Marzocchi XC Corsa LO 100 mm  
Kliky: Shimano Deore XT 22/32/44  
Brzdy: Avid SD7  
Řazení: Shimano Deore XT  
Přehazovačka: Shimano Deore XT  
Přesmykač: Shimano Deore XT  
Náboje: Shimano Deore XT  
Ráfky: Mavic XM 317  
Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2,1"  
Řídítka: Ritchey Pro  
Představec: Ritchey Pro  
Sedlovka: Ritchey Pro  
Sedlo: Fizik Aliante XM  
Hmotnost: 10,9 kg (vel. 20,5")  
Cena: 44 990 Kč

Velikost 20,5"



- + tuhost a hmotnost rámu, vyvážené osazení, pohodlné sedlo
- delší představec



Přicházejí pro náš vzduch.

GIRO IONOS. Odvětráná jako žádná jiná přilba na tomto světě.



# Pověste ho vejš...

Parafráze na známou country písničku Michala Tučného přesně pasuje i na test dvou držáků na kolo. Problém, kam v bytě či garáži umístit svůj drahocenný stroj, je stále ožehavým tématem. Cyklista by měl kolo nejraději v bytě, ovšem to naráží často na nepochopení ze strany manželky, no a pokud už přece jen drahá polovička svolí, kam kolo nakonec postavit či pověsit?

**O**testovali jsme proto dva typy držáků, které shodně počítají s umístěním kola někam do výšky, ale každý funguje na jiném principu.

## Sport Arsenal

Domácí výrobce Sport Arsenal je specialistou v oboru nosičů a brašen. Díky zkušenostem v kovovýrobě tak vyvinul vlastní kladkový držák na kola. V principu jde o dva plechové profily, na nichž jsou jedna a dvě kladky. Celý mechanismus je potřeba přišroubovat na strop, k čemuž slouží deset otvorů na každém profilu. Samozřejmě záleží na celkové hmotnosti kola a podle toho se odvíjí počet děr navrtaných do stropu. Nicméně čtveřice pro každý profil je nutné minimum. Sada obsahuje pouze vruty, takže hmoždinky je třeba dokoupit. Oba profily vyžadují zhruba metrový vzájemný odstup kladek, aby bylo dosaženo určitého rozpětí pro stabilní zavěšení kola. My jsme z důvodu neochoty vrtat do stropu využili dvou latí a stropních dveří na půdu, kam jsme je nasunuli. Oba profily tak měly dostatečnou vzdálenost. Představa vrtání osmi děr do stropu trochu nahání hrůzu, obzvláště v paneláku, ale s kvalitní příklepovou vrtáčkou to není problém. Důležité



který brání ve vzájemném protažení. To je z důvodu uchycení tyče. Ta se totiž rozepré mezi podlahu a strop a zajistí svěrnou objímku na rychloupínák. Finální rozepření se provede kolečkem na spodním stojanu, kdy otáčením dojde k posunu kolečka po šroubovici, a tím k důkladnému rozepření tyče mezi podlahu a strop. Kolečko má pojistný tisícíhran, takže nedojde k jeho nechtěnému povolání. Stojan tak nabízí variabilitu v možnosti umístění jej kamkoli a kdykoli jej zase přenesete. Kdo chce mít jistotu a nebude s ním dále manipulovat, může plastové koncovky zajistit skrz otvory ke stropu a k podlaze.

Kola jsou na nosné tyči usazena v držácích připomínajících ramínka, ovšem s háčky pro horní trubku. Obě ramínka se dají díky plastové matici posouvat po trubce nahoru a dolů a natačít. Zároveň je lze naklopit kvůli odlišnému slopingu rámu nebo posunout háčky vůči sobě. Naklápení je jistěno imbusy č. 4.

Ve složeném stavu má rozpěrná tyč délku 190 cm, držáky z ní lze sundat. Nosnost výrobce neuvádí, ale dvě kola unese bez problémů. Na tyč lze pověsit až čtyři kola. Vždy dvě a dvě proti sobě. Toto řešení je ideální třeba do prodejny. Navíc bude možná k dostání i speciální věšák, do něj lze možné usadit třeba květináč, takže kolo lze skombinovat i s touto okrasou a drahá polovička pak nemůže nic namítnout. No a pokud bude držák jistěn šrouby k podlaze i stropu a nic na něm nebude, můžete si domů pozvat třeba tanečnicku v tyče.

Držák Acor tedy nabízí hodně širokou variabilitu co do umístění kdekoli v bytě či garáži a samozřejmě možnost nést až čtyři kola. Montáž je naprosto jednoduchá, což je hlavní výhodou celého systému. Cena za držák délky 330 cm je 2999 korun a za délku 400 cm je to 3299 korun. Není to sice nejméně, ale skladnost a variabilita ji plně vyváží. Navíc montáž bez ukotvení nevyžaduje vůbec žádné nářadí a po odstranění držáku v bytě nezůstanou kromě vytlačného kolečka na koberec a nepříliš výrazného kolečka na stropě žádné stopy. (už)

je, aby oba profily byly v ose kvůli hladkému průchodu lana skrz kladky.

Celý systém je založen na speciálním vedení lana přes kladky, aby bylo zaručeno rovnoměrné zvedání předního i zadního kola při působení na jediný konec lana. To je provlečeno skrz kladky a na něm jsou zavěšeny další dvě samostatné kladky s pogumovanými háčky pro uchycení řídké či sedla nebo horní rámové trubky. Rozměr háků je dostatečný, takže se do nich řídítka pohodlně vejdou a totéž platí i pro horní trubku. Díky uchycení na šroubech je lze navíc naklápět, takže jdou přizpůsobit i netypickým místům pod sedlem a podobně.

Asi nejlépeší je správně protáhnout přiložené lano skrz kladky a pojistný mechanismus na profilu s dvojkladkou. Jestliže je vše správně, lze jediným zatažením uvést kolo do pohybu vzhůru a při povolání lana dojde k jeho zaseknutí v pojistném mechanismu, takže kolo zůstane bezpečně viset. Všechno funguje na jedničku, kolo hladce stoupá vzhůru a udává nánosnost kladky dvacet dva kilogramů si s freeridovým strojem nepříliš vzdáleným této hodnotě bezpečně rozumí. Jakmile je kolo u stropu, stačí pustit lano a vše drží. Pro spuštění kola dolů je třeba lano přitáhnout a povolit jej přes mechanismus vykoppený do svislé polohy. Po několika pokusech to jde celkem samo, takže je to věc cviku. Kolo jede díky kladkovému systému i dolů ve vodorovné poloze. Zkoušeli jsme



kolo pověsit za rám a vidlici naležato, i to lze, ale vyžaduje to nalézt vyváženou polohu. Kolo pak leží pod stropem a zapírá se řídky a pláští. Výhodou je, že je pod ním více místa, než když visí za řídky a sedlo. Kladkový držák stojí 299 korun a za ně nakladné nenápadného a funkčního pomocníka. Jediné, co zůstane po odjezdu v bytě, jsou nenápadné profily u stropu a provaz.

## Acor

Firma Acor jde na zavěšení kol naprosto jinou cestou. Nabízí totiž rozpěrnou tyč, na kterou je možné pověsit větší množství kol. Základem jsou dvě trubky, které se do sebe zasouvají. V roztaženém stavu se dodávají v délkách 330 nebo 400 cm, takže je třeba počítat s tím, jak vysoké máme stropy. Užší trubka má profil jistěný červíkem,



- + **Sport Arsenal** cena, snadné ovládání
- Acor** variabilita, unese více kol
- **Sport Arsenal** montáž
- Acor** cena



**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](mailto:cyklo@volny.cz), mobil: 602 314 424 (9-15 h v šedí dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalčko, Jiří Uždil • Grafika: Soňa Zentová • Zlom: Typostudio Pavel Amier • Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový předčísok 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E 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.

Společnost Aspire SPORTS s.r.o., která se doposud starala o distribuci značek GT, Schwinn a Mongoose, se od 1. dubna 2009 stává novým distributorem značky Cannondale pro Českou republiku. Změnu distributora si vyžádal fakt, že značka Cannondale patří do stejné skupiny, jako právě GT, Schwinn a Mongoose. Aspire tak přebírá i veškerou komunikaci se stávajícími majiteli kol Cannondale a bude řešit i případné reklamace. Firma Cannondale chce tímto také poděkovat Michalu Vokolkovi za všechno, co pro značku Cannondale v České republice udělal.

Také často řešíte, jak se s početnou partou kamarádů přepřavit na závody, či jen tak na výlet do oblíbené lokality? Možná pro vás bude inspirací nápad jihočeské freeridové



ikony Čaryse, jenž pro svůj roadtrip hodlá pořádit klubový autobus. Zadní sedačky za klubem uvolní místo pro kola a dopředu se namontují sedačky a postele pro 22 lidí. A po zaparkování do „elka“ stačí natáhnout plachtu a krytý pempink je na světě!

Klíční kosti jsou u cyklistů všeobecně vystaveny nemalému nebezpečí, o tom by mohli vyprávět i Lance Armstrong a Tereza Huříková. Oba nyní mají za sebou právě tento docela čerstvý nemilý zážitek. Huříková si zranění přivodila při soustředění v Itálii a na kolo by se měla vrátit nejdříve v květnu. Armstrong, jehož zranění pochází z hromadného pádu na závodech Castilla a León ve Španělsku, podstoupil operaci, kde mu byla k rameni instalována ocelová destička a dvacet šroubů. Presto prý stále věří ve svou účast na Giro. Držme tedy oběma palci.

Společnost Ecko Unltd... vloni spustila televizní kampaň „We Are Unlimited“, která dostává do povědomí značku Marc Ecko pomocí četných akčních sportovních klipů. Na rok 2009 se připravuje projekt „Are You Unlimited?“, kde je cílem natočit 30s video s něčím extravagantním, něčím, co dokazuje, že daný interpret je „unlimited“, tedy bez hranic. Za Českou republiku je natočeno video s Michalem Marošim, které si můžete prohlédnout na stránce <http://www.youtube.com/> po vyhledání termínu Ecko a Maroš.

Další lokalitou, kde zanechala organizace ČEMBA svůj otisk, je trat XC závodu Krkonošského poháru v Trutnově, jenž se pojede 31. Května. Trasa doznala zcela zásadních změn, které se dají souhrnně nazvat „Zpátky ke kořenům“, neboť všechny původní nezáživné šotolinové cesty budou nahrazeny lesními pěšinami. Místní lesníci přistoupili na povolení průjezdu dřívě nedovolenými úseky právě poté, co jim lidé z Čemby představili osvědčený postup výstavby trvale udržitelné cyklostezky (mohli jste si o něm přečíst v minulém čísle).

Žena z oblasti Mníšku pod Brdy se počátkem dubna obrátila na policii s tím, že se její manžel nevrátil z výjezdu na kolo. Jedenapadesátiletého muže pak náhodně našel jiný cyklista. Muž ležel bezvládně s hlavou v tůni a vzhledem k tomu, že se na jeho kole našla zachycená zvířecí srst, jednalo se zřejmě o nezaviněnou srážku s lesní zvěří. Policie tedy srážku vyšetřuje jako dopravní nehodu.

Zatímco si závodnice Gunn-Rita Dahle-Flesja užívá svoji mateřskou dovolenou, ostatní jezdkyňe honem sbírají úspěchy, než se tahle hvězda formace Multivan-Merida zase vrátí do kolotoče světového poháru. V Jihofrickém Pietermaritzburgu zvíťazila v XC polská závodnice Maja Wloosowska, která byla stříbrná na olympiádě v Pekingu. Druhé místo brala Irina Kalentjeva. Snad si obě užijí letošních úspěchů do sytosti, než se Gunn-Rita po pauze vyplněné tréninkem s dětským přívěsným vozíkem vrátí plná sil a začne zase kralovat.

Cyklistický stojan, věc zdánlivě zcela jednoduchá a pro běžného člověka navíc většinou úplně nepodstatná. Pro cyklistu však často vitaná, byť díky různému, mnohdy ne rovná praktickému provedení, nejdnou zatracovaná.

# Stojany x-krát jinak

**C**yklistické stojany patří často k městskému mobiliáři, jindy jsou domácími produkty různých kutilů či „vynálezců“. Slouží pak k tomu, aby si cyklisté neopírali svá kola o zdi historických domů či restaurací a aby byla kola soustředěna pokud možno na jednom místě. Jak má ale takový stojan vypadat, aby byl praktický, aby se o něj kolo nepoškodilo a aby se dalo případně i zamknout?

My jsme si již delší dobu sbírali materiál na toto téma a stojanů se nám sešlo opravdu nepřeberně množství, které by dokázalo zaplnit nemalou část jednoho vydání Cykloservisu. Proto jsme udělali výběr zástupců jed-

notlivých kategorií, nad jejichž praktičností zůstává v některých případech rozum stát. Nejenže k řadě stojanů nelze zamknout nic víc než jen přední kolo, a někdy ani to ne, ale mnohdy se jedná o jakési lamače ráfků a výplety. Samozřejmě můžeme být rádi, že stojany pomalu ale jistě přibývají. Je ovšem celá řada takových, jimž se cyklista, který má své kolo aspoň trochu rád, pokud možno velkým obloukem vyhne.

Konstrukce stojanů jsou různé. Od těch úplně nejjednodušších, s nimiž často souvisí právě ona možnost poškození kola, až po ty zpracovanejší, k nimž lze kolo třeba i zamknout.

Nutno podotknout, že někteří designéři městského mobiliáře asi nikdy neviděli jízdní kolo, soudě podle jejich výtvorů. I když jsou často efektní a pohledné, o praktičnosti rozhodně nelze hovořit. Taková nizoučká ocelová spirála vypadá sice dobře, ale zkuste do ní pevně a bezpečně usadit několik kol vedle sebe. Na druhou stranu se už ale do navrhování městských stojanů zapojují i sami cyklisté, čehož vzácným příkladem jsou zcela nové stojany, poskytované pražským magistrátem. Ty využívají samostatný vysoký oblouk, k němuž lze kolo zamknout přímo za rám, takže praktičnost alespoň jednou zvítězí.

A jaký je nevhodnější materiál? Nejčastěji se samozřejmě používá ocel, je ale možné narazit i na stojany dřevěné či kombinující betonové základy s ocelovou nástavbou. Samotný materiál však neurčuje setrnost stojanu ke kolu, tu zajišťuje především použitá konstrukce. Pokud už ale někdo navrhne vysoký kovový oblouk, rozhodně by nebylo od věci vybavit jej pryžovým nebo plastovým potahem. Vše chce trochu té logiky a u stojanů by skutečně mělo platit „cyklisté cyklistům“. Funkční a praktický stojan se zkrátka nedá navrhnout bez jakýchkoli zkušeností s kolem samotným. **(kad)**



Klasické spirálové stojany, které se již před nějakou dobou objevily v centru Prahy, vypadají velice elegantně a jsou i celkem funkční. Nerezová ocel je navíc prakticky věčná. Jednou výraznější nevýhodou je užší spodní úchyt pro přední plášť, s nímž mohou mít bikeři s širším obutím trochu problém. Díky dostatečné výšce je možné kolo zamknout za rám, jakákoli ochrana proti oděnění laku ale bohužel chybí.



Doslova miniaturní spirála je nejen vyložené nebezpečná ráfkům, ale díky její hustotě umožní zasunutí leda tak silničního či krosového kola. Bike s pořádným drapákem nemá šanci. Stejně tak nemá šanci kdokoli, kdo by si chtěl kolo ke stojanu zamknout za rám.



Určitě není výhodou, když se na co nejužší prostor nainstaluje co nejvíce zásvných míst. Po této straně je tento stojan zcela optimální, plusem je i výškový rozdíl předcházející kontaktu řídítek. Setrnost k přednímu kolu zde ale také nelze očekávat.



Kdo by to byl řekl, že skoro ten neohavnější stojan vyfotíme v sousedním Německu. Kam se poděla ta vyhlášená německá preciznost? Nicméně, pokud s sebou máte zámek, pak vám tento stojan bude díky své nadprůměrné výšce určitě stačit.

Ve velkoměstech bývají občas k zapůjčení kola, u nichž je možné využít k jejich navrácení úplně jiné místo. Seznam a mapa těchto stanic je vždy součástí stojanu.



Tak tento kmen jsme vyfotili na historickém náměstí ve Vimperku a nutno uznat, že v něm kolo drželo docela solidně. Pouze nebylo možné jej zamknout. A výhoda? Bezproblémová recyklovatelnost!



A takhle je možné vyřešit stojan na kola v areálu zámeckého parku. Krásná kovářská práce, stojan vypadá opravdu stylově. Pouze moderní kolo jeho retro ideu zcela potlačí. Takhle kostičtáš, ten by se tam hodil...



Takhle vypadají nové pražské stojany, k nimž se kolo zamyká za horní trubku. Bohužel ale ani zde není vyřešena otázka předejití možného poškození laku. Zatím je těchto sestav stojanů po Praze asi sto padesát, v budoucnu by jich údajně měla být tisícovka.



Tyto stojany jsme vyfotili v rakouském Linci. Jejich funkce je výborná, byť jsou po konstrukční stránce trochu složitější. Ochrana laku kola ale i tentokrát chybí, zamknutí za horní hlavovou trubku je bezproblémové.

Další z variací na téma: „Jak poškodit výplet a zlomit ráfek“. Stejně tak bychom nechtěli být majiteli krajního kola, jehož vidlice se dostává do kontaktu s betonovou bočnicí.



Tohle snad ani nelze nazvat stojanem na kola. Možná spíš zovůvákem na přední plášť...



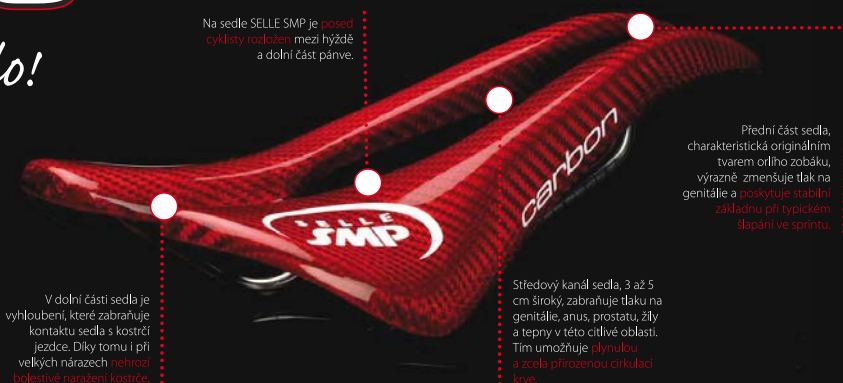
Jednoduché a funkční. Sice je zapotřebí zámek k zajištění kola před bočním výkyvem či pádem, ale jinak bez problémů. Pouze je nutné počítat s kontaktem povrchu vidlice a ocelové trubky stojanu.

**smp4bike**

tak trochu jiné sedlo!

SELLE SMP 1947-2007

www.sellesmp.cz



Na sedle SELLE SMP je posed cyklisty rozložen mezi hýždě a dolní část páneve.

Přední část sedla, charakteristická originálním tvarem orlího zobáku, výrazně zmenšuje tlak na genitálie a poskytuje stabilní základnu při typickém šlápní ve sprintu.

V dolní části sedla je vyhloubení, které zabráňuje kontaktu sedla s kostrčí jezdců. Díky tomu i při velkých nárazech nehrozí bolestivé naražení kostrce.

Středový kanál sedla, 3 až 5 cm široký, zabráňuje tlaku na genitálie, anus, prostatu, žíly a tepny v této citlivé oblasti. Tím umožňuje plnou a zcela přirozenou cirkulaci krve.

# Rogelli Cortina MTB

**M**aximální univerzálnost, to je spojení, které dokonale vystihuje volně tříčtvrteční kalhoty Rogelli Cortina. Jejich primární určení je samozřejmě pro jízdu na horském kole, nicméně odepínatelné vnitřní kalhoty s antibakteriální vložkou a především civilně vyhlížející stříh jim dávají možnost využití i při jiných sportovních aktivitách nebo třeba při pěší turistice.

Samotné kalhoty jsou ušity z velice tenké, a přitom odolného materiálu Dynatech R-Star. Ten zajišťuje optimální vzdušnost, a zároveň díky nízké gramáži nijak neomezuje jezdce při šlápní. Stříh je nahoře spíše užší a v nahořích se lehce rozšiřuje. Zapínání vpředu na zip s patentem je bezproblémové. Stahování v pase má na starost stavitelný pásek s trojicí fixačních bodů. Maximálně promyšlené je řešení kapes. Přední jsou umístěny klasicky, ale zadní jsou přístupné zбоку, takže jsou v ideálním dosahu. Všechny mají navíc zapínání na suchý zip.

Vnitřní kalhoty jsou ušity ze síťovaného materiálu Cooldry, který nabízí nejen skvělou prodyšnost a odvod vlhka od pokožky, ale také nadprůměrnou elasticitu. Obeprnutí těla a usazení vnitřní vrstvy na těle je proto vynikající. To je výhodou především pro správnou funkci antibakteriální vložky. Její sendvičová konstrukce

z materiálu 3D-Coolmax je doplněna o stříbrná vlákna, která zamezují množení bakterií a potlačují pachy. Tvar vložky i její profiline poskytují při jízdě maximální komfort, což v případě volných kratešů nebývá vždy pravidlem. Z téhož důvodu je nahoře stříh o něco užší, aby bylo zajištěno lepší usazení kalhot na těle. Jiné, co jsme zvládnuli k tříčtvrtečnímu provedení trochu postrádali, byla možnost stahování konců nohavic. To je ale pouze detail, jinak zaslouží stříh, zpracování i použité materiály pochvalu.

Cena kalhot Rogelli Cortina MTB je 1449 korun. V nabídce je pouze černá verze, a to ve velikostech M až 3XL.

**+** vzdušnost provedení, prodyšnost vnitřních kalhot, stříh, tvar vložky

**-** absence stahování nohavic



(kad)

# Dva v jednom

**P**řilba Cratoni C-Maniac se možná na první pohled tváří jako freeridová skořepina, ale ve skutečnosti je to jen další variace na XC přílbu, která má odnímatelný chránič obličeje. C-Maniac je tedy velmi vhodný pro celodenní brázdění krajinou, kde není nouze o náročné sjezdy na nestabilním povrchu a jeho úkolem je pouze ochránit obličej v případě pádu v režimu XC. Rozhodně se tedy nejedná o plnohodnotnou freeridovou přílbu. Ty jsou vyrobeny v jednom kuse a mají zcela jiné parametry absorpce rázu. C-Maniac má ochránit hlavně před poskrábáním obličeje. Proto je vybavena chráničem, jenž je zevnitř přišroubován k vnitřní skořepině.

Základem je klasická přílba XC tvaru, která je mělká, ale zato dostatečně širo-



ká na bocích. Usazení na hlavě zajišťují upínací čelénka s otočným stahovacím kroužkem Hyper Grip. O ventilaci se stará čtrnáct větracích otvorů, přičemž tři čelni jsou zakryty sítkou. Šítek je odnímatelný, což u takovéto přílby ani není důležité, silniční helmu si z ní nikdo asi dělat nebude, i když i to je možnost.

Kladně hodnotíme pevné uchycení upevňovacích popruhů ve skořepině, takže jejich délka zůstane stejná i při příštím nasazení. Plastový chránič obličeje je zevnitř pogumován, aby při pádu nedošlo k přímému kontaktu tváře s tvrdým plastem. Ačkoliv je jeho boční pružnost celkem vysoká, při rázu zepředu propuží směrem k obličejí jen

minimálně, neboť mu pevná skořepina nedovolí se roztáhnout do stran. Takže do kontaktu s obličejem přijde až při velkém rázu. Při pádu na bok však není od tváře nijak daleko, nicméně lepší dostat ránu od pogumovaného plastu než od kamenité země.

Přilba je celkově velmi lehká, váží i s chráničem 320 gramů. Prodává se ve dvou velikostech S/M (54-58cm) a L/XL (58-62cm) a její cena je zajímavých 1630 korun.

**+** variabilita, nízká hmotnost, cena

**-** pružnost chrániče čelisti

**nacházel®**  
bike products

2009 -  
**Star**  
Collection  
2001 - 2008

Cyklo star  
Chain star  
Silicone star  
Clean star  
Oil star

Produkty Nacházel bike products používají týmy:  
Merida Biking Team, Team 4ever a AC Sparta Praha Cycling

[www.nachazel.cz](http://www.nachazel.cz)

# Pro správný moment

**N**ečekejte návod, jak a kdy věnovat partnerce kytky, abyste vystihli tu vhodnou chvíli a ona vám dovolila poříditi si lepší kolo. Řeč je o momentovém klíči **BBB TorqueFix**, který by neměl chybět v žádné dílně, kde se dotahují šrouby na karbonových či ultra lehkých komponentech.

O dotahovacích momentech a jejich důležitosti pro odolnost toho kterého dílu jsme psali v čísle 6. Pro připomenutí, dotahovací moment je závaží působící díky gravitaci přes rameno na šroub. Gravitační samozřejmě nahradíme silou ruky a rameno není dlouhé jeden metr, ale záleží na délce ramene ráčny. Překročení povolené hranice dotáhnutí může znamenat poškození materiálu, stržení

namazaním nebo naopak odmaštěním závitu lze dosáhnout odchylky až dvacet procent.

Protože klíč slouží i jako klasická ráčna, má přepínání směru volnoběhu pro povolování a dotahování malou páčkou na hlavici. Součástí sady je i šest imbusových nástavců v rozmezí 3 až 10mm a Torx 25 na šrouby kotoučů.

Zajímavé je porovnání síly dotáhnutí šroubů pomocí tohoto klíče a následně pomocí klasického imbusu. Kdo to má „v ruce“ většinou dotáhne šroub podle citu podobně. Díky délce ráčny jsme byli až překvapeni, jak diametrálně se liší síla potřebná k dotáhnutí šroubu s její pomocí, nebo pouhým imbusem.



závitu či přetržení šroubu. Tomu všemu by měl zabránit právě momentový klíč.

Testovaný klíč patří mezi ráčnové, takže se příliš neliší od ráčny klasické gola sady. Délka ocelového těla je 200mm a na konci má gumovou rukojeť. Hlavice je usazena na speciálním kloubu, který po překročení nastavené hodnoty dotahovacího momentu povolí, a hlavice se nepatrně vychýlí ke straně a „cvakne“. To je signál o dosažení nastavené hranice. Ta se reguluje otáčením rukojeti, pod níž se pohybuje červený ukazatel na stupnici v rozmezí 2-24Nm, vždy po dvou. Nastavené hodnoty odpovídají i těm nejmenším mířám u karbonových představců či sedlovek. Výrobce v návodu uvádí výsledky měření případných odchylek a průměr je menší než čtyři procenta, což je slušné vzhledem k tomu, že

**+** zřetelná pojistka, sada imbusů, regulace síly

**-** cena

**GHOST**

**SE 6000**

**HMOTNOST: 11,9 KG**

**WWW.GHOST-BIKES.CZ**

**RÁM:**  
7005 T6 DB L TS

**VÍDLICE:**  
RST FIRST PLATINUM AIR LO

**VÝBAVA:**  
SRAM X.9/SH SLX

**BRZDY:**  
AVID JUICY 5 DISC 165 MM

**CENA:**  
23 499,- Kč

**SE 6000**

# TLUMIČE 8

Náš seriál o tlumičích se blíží ke svému závěru, vysvětlení konstrukce, funkcí, pojmů a inteligentních vlastností nás provázelo skoro půl roku. Sice se ještě podíváme na nějaké finesy v rubrice Hobbybastler, ale nezbyvá než naše povídání postupně uzavřít. Závěr bude patřit péči o tlumič, výběru správného typu a také servisní péči, kterou bychom měli tlumiči pravidelně věnovat.

## Prevence se vyplatí

Pro tlumič platí totéž co pro vidlici. Tím, že je většinou vystaven vodě a blátu stříkajícímu od zadního kola, hrozí mu stejné nebezpečí jako vidlici. V první řadě tedy musíme dbát na čistotu pístnice, aby nebyla stále od bláta nebo od směsi

získá na jemnosti. Takže čistit pístnici a mazat kroužky. Nečistoty mohou i přes stěrky a těsnění proniknout dovnitř a znehodnotit tak olej. Nekvalitní olej pak spolu s mikročásticemi vytváří uvnitř brusnou směs, která zbytečně obrušuje vnitřní plochu pístnice. Sice se kromě eloxovaného provedení dělají i odolnější úpravy vnitřního a vnějšího pláště, ale nic nevzdří věčně. Tisíce cyklů pohybu totiž neustále opotřebovávají materiál. Servisní interval výměny oleje uvádí každý výrobce různě, ale alespoň jednou za sezonu bychom měli nechat tlumič rozebrat a olej vyměnit. Tento úkon představuje třeba u tlumičů Fox částku přes 1500 korun, protože v ceně je no-



Základem pro dlouhou životnost tlumiče je čistá a nepoškozená pístnice, to platí hlavně pro vzduchové modely. Pružinové verze ji mají skrytou pod pružinou. Takovéhle poškození znamená postupné zničení těsnících kroužků.

Kluzné pouzdro nese číselné označení rozměru a lze jej zakoupit v prodejně ložisek. Jeho nalisování ale vyžaduje trochu umu. Bývá zevnitř často potažené kluznou vrstvou.



Takhle zanedbaný čep tlumiče znamená jediné. Nečistoty uvnitř kluzného pouzdra, poškozená těsnící gumička a investice do nových vložek kvůli odstranění vůle.

poškození se hned pít po náhradní vložce. Lecky to zachrání i šikovní soustružník, který vložky umí vytocit.

Vnitřní kovové pouzdro má číselné označení, takže jej lze sehnát v prodejně ložisek, ovšem daný rozměr také není vždy k sehnání. Dojde-li na výměnu pouzdra, je to lepší svěřit odbornému servisu nebo dovozci.

Duralové vložky jsou jen jedním z řešení, další variantou je ocelová vložka, která svou šířkou odpovídá rozteči v rámu a na ni je nasazena dvojice duralových vymezovacích podložek. Toto řešení patří tlumičům a kolům pro náročnější ježdění, hlavně pak je u pružinových tlumičů. U sjezdových kol by totiž duralové vložky moc neobstály. I zde může dojít k opotřebování materiálu, ovšem dříve odejde kluzný povrch na vnitřním pouzdře než ocelová vložka. Zde se tedy mění vnitřní nalisované pouzdro, nechat si vytocit ocelovou vložku už je trochu obtížnější než u duralu. Ocelová vložka bývá v pouzdru nasazena více natěsněno, takže nečistoty se tam zase tak snadno nedostanou, přesto ale patří oku údržbu totéž, co u duralového provedení. Nejde-li ale vložka vysunout z oka ven, nesnažíme se jí za každou cenu vyložit, abychom dovnitř dostali mazivo, to bychom spíše měli ublížit.

Třetí variantou čepu tlumiče jsou ložiska, která se prostě po vzniku vůle nebo po opotřebování vymění. Toto řešení

provedení to jde celkem snadno. Někdy jsou vložky vybaveny těsnící gumičkou, která brání nečistotám v pronikání do třech prostor. Vše tedy demontujeme a vyčistíme. Následuje promazání pouzdra a vsunutí vložek. Není od věci vložky nepatrně přetočit proti původní poloze, aby tlak při tření působil na jiném místě jejich obvodu. Provedeme-li toto častěji, zabráníme výraznému poškození jejich povrchu, jehož neporušenost je pro správný chod tlumiče důležitá. Jestliže jsou vložky poškozené provozem a mají povrch výrazně opotřebovaný, musíme je vyměnit, případně vyměnit i vnitřní kovové pouzdro v oku tlumiče. Jinak hrozí známý „vak“ v tlumiči, což se projeví cvaknutím při každém odskočení od povrchu.

V tomto případě musíme znát typ tlumiče, průměr oka, vnitřní průměr vložky a samozřejmě šířku vložek nasazených na oko. Každý výrobce tlumičů totiž dodává vnitřní vložky v několika rozměrech



Pro správné usazení tlumiče v rámu je důležitý vnitřní i vnější průměr vložky v oku. Ujistě usazení na šroubu zamezí postupnému poškození úchytu v rámu.



Šířka vložek musí odpovídat rozteči v rámu a samozřejmě musí být mezi osazením větší prostor, než je šířka oka tlumiče, jinak by se vložky uvnitř nezapíjely a netočily se.

Tlumiče s ocelovou vložkou mají nasazenou dvojici vymezovacích podložek, jejichž šířka včetně oka tlumiče nesmí přesáhnout šířku ocelové vložky. Vše by se totiž zapřelo a netočilo se, nebo by se poškodil úchyt na rámu.



oleje a bláta. Poškrábaná pístnice pak může znamenat poškození vnitřních těsnění a následný únik oleje nebo tlaku. Ztráčí-li tlumič tlak, zkontrolujeme ventilky, a pokud je v pořádku, nezbyvá než se svěřit servisu k výměně těsnění. Jako prevence před poškozením pístnice pomůže buďto neoprenový návlek, pod ním se ale nakonec může držet vlhkost a samozřejmě i nějaké nečistoty. Druhým možností je blatiček mezi zadním kolem a tlumičem, tedy pokud je vystaven kontaktu s nečistotami od zadního kola. Alespoň bude tlumič chráněn proti nárůzům bláta a kamínků.

Jestliže chceme zajistit tlumiči hladký chod už z kraje zdvíhu, je třeba udržovat stírací kroužky v nakonzervovaném stavu. U vzduchových tlumičů totiž díky náročnosti na těsnost a většímu průměru pístnice a těla dochází k vyššímu tření. Proto je dobré mazat vnější stírací kroužky silikonovým olejem, který je naimpregnuje a tření nepatrně sníží. Je to stejné jako u vidlic, nová vidlice také nepužijí sametově hned od začátku, ale až když se dostane olej na těsnící kroužky,

vá sada těsnění, ale nový olej nám dopřeje mnohem kvalitnější funkci jak tlumení, tak zamýkání, případně čistší projev kompresních módů. Hustotu oleje určuje každý výrobce, pro tlumiče pouze s regulací odsokku není problém použít nepatrně nižší nebo vyšší hodnotu SAE, ovšem nastavené módy komprese či lockoutu už pracují s určitou hodnotou a tam bychom s řidším nebo hustším olejem dosáhli naprosto odlišné charakteristiky. Nicméně domácí servis vnitřnosti tlumiče asi nehoří, takže toto určitě do specializovaného servisu, nebo přímo k dovozci dané značky. Tlumiče totiž nerozebírají v každém bikeshopu.

## Vše se točí

Stejně jako středové složení, náboje kol nebo čepy odpružených ráhů, i tu-

míč se točí. Sice jen po nepatrné části kružnice, ale přesto i k tomuto pohybu potřebuje kvalitní a funkční čep. Tlumiče mají v drtivé většině dvojici montážních ok, která mají u různých značek odlišný vnitřní průměr a často i šířku. Vnitřní prostor oka má nalisované kovové pouzdro, často potažené kluzným povrchem. Toto pouzdro je samozřejmě standardem, ovšem co se liší, je čep, který v něm klouže. Některé tlumiče mají čep tvořen dvojicí duralových kluzných vložek, které díky měkkému materiálu tolik neopotřebovávají kluzný povrch tvrdšího nalisovaného pouzdra. Životnost těchto vložek ovšem není příliš vysoká, takže vyžadují častou péči a údržbu. Je potřeba vyndat tlumič z rámu, což jsme ukázali v minulém vydání rubriky Hobbybastler a vložky vytáhnout z tlumiče. U duralového

podle specifikací jednotlivých výrobců celoodpružených kol.

Pokud zvolíme správně šířku, máme zaručeno, že se vložky uvnitř oka po dotažení v rámu o sebe zapřou a budou se hladce točit. Užší vložky se nám jen zakousnou a nakonec poškodí ráh i oko tlumiče. Nesprávný průměr vnitřní díry vložek pak znamená vůli v uložení tlumiče, protože vložky se budou na šroubu jednoduše viklat, a sebevětší dotažení v rámu to nezachrání. Náhradní vložky do tlumičů jsou na domácím trhu ale trochu spornou otázkou, protože dodavatelé tlumičů sice mají některé typy a rozměry, ale ne všechno, takže se pak zákazník obrací na dovozce kola a ten často nemá, nebo naopak odkazuje na dovozce tlumičů. Takže nenechat vše na poslední chvíli a při prvním náznaku

Opotřebované kluzné vložky jsou oděné v místě největšího tlaku. Díky krátké dráze pohybu je opotřebování výrazné, proto je dobré často vložky kontrolovat, mazat a otáčet.

používá na některých modelech například značka Specialized. Dvě předchozí provedení jsou ale naprosto většinou ve světě zadního odpružení, takže mazat čepy, kontrolovat a otáčet vložky a včas měnit. Cena za duralové vložky se pohybuje kolem tří set korun, kovové pouzdro lze sehnat dokonce za pár korun. Není tedy nutné utrácet hned za nový tlumič, pokud nefunguje, jak má, ale stačí o něj dobře pečovat a odměni se dlouhou životností a kvalitní funkcí. I ten nejmenší detail, jako jsou kluzné čepy, ale hraje v jeho funkci důležitou roli.

Servis a údržbu tlumičů bychom tedy měli, přístě se podíváme na výběr vhodného typu. (už)

## Dovozci a servis tlumičů

- Manitou – www.progresscycle.cz
- Rock Shox – www.cyklozlitny.cz
- Fox – www.cyklosvec.cz
- X-Fusion – www.x-fusion.cz
- Marczochi – www.bartonicke.cz
- Specialized – www.specialized.com

**Hory**

Hory jako Predigstühl v Bad Goisern

**Jezera**

Jezera jako Grundlsee

**Požitek**

Požitek – jako za císařských dob v Bad Ischl

# 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](http://www.biken.at) • [www.salzkammergut-mtb.cz](http://www.salzkammergut-mtb.cz)



# Hutchinson TORO

L oňská vlajková loď horských pláště francouzského Hutchinsonu byla ve světě hojně k vidění. A není divu. Univerzalita pláště Toro je exkluzivní. Již vloni jsme uveřejnili test XC pláště ve šířce 2,1", na all mountainovém stroji se čtrnácti centimetry zdvihu jsme však po celou sezónu vozili širší verzi o průměru 2,35".

Toro Hardskin nás totiž dostal svou odolností proti prorážení – o tom hovoří nulový počet defektů od července až do března, a také vynikající hmotnosti 660 gramů, která kolu s vyšším zdvihem dodá na lehkosti jízdy. Pláště jsme vozili jak na suchu, tak i v blátě, a všude se projevil skvělá univerzalita vzorku s hranatými výstupky. Dokonce nezklamaly ani na sněhu, do nějž naši kolegové nasadili hrubší bahňaté vzorky. Toro si ví rady jak v blátíčku, kde se celkem

rychle čistí, tak i na suchém rozbitém podkladu. Valivý odpor je sice na střední úrovni, ale zato přilnavost vzorku je výtečná. Dokonce i přejezd vlhkých kofeňů nedělá takový problém, jako u některých jiných méně zdatných dezénů. Samozřejmě je nutné trošku pod kontrolou techniku jízdy, na mokřem líku ukouzne všecko, toro však drží o něco lépe.

Díky kruhovému průřezu jej nedoporučujeme pouze na tvrdé povrchy jako je asfalt. Ne, že by na něm nedržel, ale není to žádná galuska a valivý odpor bude oproti hladším pláštům znát. Cena tohoto povedeného pláště je poněkud vyšší, za svých 1090Kč však jezdeck



získá lehkou jistotu dobrého záběru, přilnavosti a odolnosti v náročném terénu. Také životnost pláště je celkem slušná. Nikde se vzorek netrhá a jeho úbytek nebyl tak dramatický, jako u speciálních měkkých směsí.

(mig)

- + záběr, univerzalita, samočisticí schopnost
- nevhodný na tvrdý povrch

# Rocco na ruku 17

Z načka Haven se zaměřuje hlavně na chrániče, přilby a doplňky určené k ochraně cyklistů. V sortimentu jsou i rukavice a našim testem prošel dlouhoprstý model **Rocco**.

Jeho základem je dlaňová část ze syntetické kůže, posítá trojicí výztuh v nejexponovanějších místech. Výztuhy nejsou

gripů nikde výrazněji nekrabátí a sedí velmi přesně. Absence polstrování sice nebude vyhovovat maratoncům, ale pro vyznavače ostřejšího ježdění je přínosem vyšší citlivost úchopu. Odvětrání je na střední úrovni, jaro i podzim rukavice zvládnou bez problémů, v létě to pak bude dlouhoprstá klasika.



polstrované, takže jde hlavně o prodloužení trvanlivosti materiálu dlaně, vysoká citlivost úchopu zůstává. Výztuha pod ohybem prstů je hodně široká, takže kryje dostatečnou plochu řídek, což je plus pro odolnost. Dalším zpevňujícím prvkem je výztuha mezi palcem a ukazováčkem a také na špičce ukazováčku a prostředníčku. Tyto výztuhy na prstech jsou navíc vybaveny protiskluzovými prvky.

Hřbetní strana má na zápěstí neoprenovou manžetu se zapínáním na pásek suchého zipu na vnitřní straně. Největší plocha na hřbetu je tvořena pružným materiálem s polstrováním, prsty a vnitřní stranu hřbetu kryje slabší pletenina. Efektivní jsou gumové chrániče a logo značky na prstech a hřbetu. Mezi prsty je klasická pletenina s lycrou.

Střih rukavic patří mezi střed, vyhovovat budou jezdcům s větší dlaní a střední délkou prstů. Jezdci s úzkou dlaní a dlouhými prsty budou špičky prstů lehce cítit. Dlaň se při úchopu

Rukavice se dodávají ve velikostech XS až XL v barevném provedení černá/černá, černá/bílá a červená/černá. Za cenu 590 korun jde o dobře zpracovaný a pohodlný kousek, který designem rozhodně neuraží.

(už)

- + cena, zpracování, výztuhy
- nenalezli jsme

# Campujte s Pell's

L etošní novinkou mezi sedly Pell's je model **Camp**. Jde o sportovní sedlo s vysokou mírou komfortu, vhodné jak pro silnici, tak pro MTB.

Základem sedla je plastová skořepina s dvojitou tuhostí, která tak dovoluje exponovaným místům pod hýžděmi více pružit díky měkčí hmotě. V přední části je tlak eliminován otvorem ve skořepině. Podle typu sedlo disponuje buď titanovými či Cr-

Mo ližinami. Na špičce ani vzadu nechýbí na skořepině našroubované plastový kryt per a potahu ze syntetické kůže. Potah má pro lepší odvětrání perforaci, pro snížení tlaku vede téměř po celé délce výrazný středový žlábek. Vzadu jsou boky odděleny švem, který ale ani při delší jízdě neublíží.

Délkou 270 mm, a hlavně šířkou 140 mm je sedlo rozhodně v kategorii sportovních

modelů, což platí pro zadek i pro ušší špičku. I přes celkovou štíhlost nabízí sedlo velmi vysoký komfort díky měkkému a poměrně vysokému polstrování. Název Camp tedy sedí, protože „utábořit“ se na tomhle kousku na delší dobu rozhodně není problém. Tvarové sedlo nikde nepřekáží ani při ostřejším šlapání a míra pohlcování otřesů je opravdu vysoká. Obavy z přílišné houbovosti materiálu jsou liché. Polstrování je sice komfortní, ale tvrdost je na střední úrovni, takže rozhodně nejde o nějaký dámský výletnický model. Navíc polstrování napomáhá v absorpci otřesů i pružná skořepina.

Camp bude ideálním společníkem do terénu, kde dodá tvrdším rámu na komfortu, na silnici pak nebude vypadat sice příliš „ostře“, ale kdo prahne po pohodlí, je to pro něj dobrá volba. Camp je nabízeno v červené, černé a bílé barvě za cenu 690 korun. S titanovými ližinami pak za 1090 korun. Hmotnost levnějšího provedení je 265 gramů, dražší by mělo být o 20 gramů lehčí.

(už)



- + komfort, cena
- nenalezli jsme

## GALEXY

### KOLA, CO LETÍ

**Proteus Fox disc SRAM**

**Cena**  
44 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RL, 100mm remote lockout)  
43 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RLC, 100mm, lockout)

**Proteus Fox disc SHIMANO**  
výbavení Shimano Deore XT

**Cena**  
47 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RL, 100mm remote lockout)  
46 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RLC, 100mm, lockout)

**Orion disc**

**Cena**  
28 990 Kč

**www.galaxy-bike.cz**

Pilek 397 01, Sedláčkova 272  
tel. +420 382 206 440  
e-mail: obchod@cyklosvevc.cz

**AirStik SL**

- dva píсты - o 37% vyšší výkon ve srovnání s konkurencí
- hlavice pro galuskový ventilek
- plně servisovatelná
- délka 157 mm
- tlak 160 psi / 11 barů
- váha 58 g

**cena 399 Kč / 16,99 EUR (pouze SR)**

**DELPHI 4.0**

skutečná velikost 1:1

- čtyři řádky pro zobrazení dat a osvětlený displej
- bezdrátový přenos rychlosti a drátový přenos kadence (v ceně)
- okamžitá, průměrná a maximální rychlost a kadence
- dva nastavitelné obvody kol
- čas jízdy a celkový čas
- denní a celková vzdálenost
- stopky s 20 mezikřasy a pamětí Real Time Memory™

**cena 990 Kč / 42,99 EUR (pouze SR)**

**Blackburn**

www.blackburndesign.com

podporujeme **GP24** pro MTB **světly System X™**

# Neobyčejná lahev

**M**anipulace s energetickým gelem není často při závodě zrovna jednoduchá. Upatlané ruce i kapsa dresu, zkrátka žádná radost. Značka Hydrapak, specializující se především na batohy s vodním rezervoárem, přišla proto s novinkou nazvanou Gel Bot. Jedná se vlastně o klasickou cyklistickou lahev, ovšem s neklasickým uzávěrem. Do něj je zakomponována ještě jedna nádoba s pohyblivým dnem, která se naplní právě energetickým gelem. Zmáčknutí lahve způsobí tlak nápoje na pohyblivé dno a gel teče vzhůru, a to přes malou gumovou membránu s jemným proříznutím, která zabraňuje samovolnému vytékání gelu při nakloněné lahvi. Po odjždění klasického horního ventilu teče z lahve nápoj, případně voda. Chytrý nápad, praktické provedení.

Dvoufunkční lahev je rozhodně zajímavé řešení problému manipulace s gely. Objem nápoje 0,7 litru je dostačující, stejně tak objem gelu 95 ml, který je spíš nadstandardní. Vše má ale svá pro a proti. Pro hovoří praktičnost při samotném závodě či tréninku, proti pak nutnost plnit samostatnou vnitřní nádobku gelem, s čímž také mohou souviset upatlané ruce. Pokud je jezdec zvyklý na gely v tubě, pak tuto lahev až tak neocení. Vymáčkávat gel z tuby do vnitřní nádobky se zdá být skoro zbytečné. Výhodou ale je, že se kolem trati závodu nebudou válet obaly právě od energetických gelů.

Hrdlo je trochu širší, gumová zátka je ale šetrná vůči zubům, takže je manipulace s dobře utěsněným uzávěrem bezproblémová. Pouze pro vytlačení gelu je třeba



trocha síly. Lahev je nutně silněji zmáčknout, s čímž může mít unavený jezdec na 150. kilometru trochu problém.

Lahev Gel Bot je rozhodně zajímavým nápadem a někteří jezdci ji určitě ocení. Její cena je 350 korun. (kad)

- + nápad, provedení, utěsnění hrdla
- nutnost více zmáčknout lahev pro vytlačení gelu

# Cateye Strada Double Wireless

**K**dyž prošla naším testem v minulosti poslední generace computeru Cateye Strada, nešetřili jsme slovy chvály. Její minimální rozměry, velký a čitelný displej, a především „beztlačítkové“ provedení nás nadchlo a podle našeho názoru se stále jedná o jeden z vůbec nejzdařilejších computerů na trhu. Přepínání jednotlivých funkcí se provádí stlačením celého computeru, tedy jeho spodní části, směrem dolů. Díky pružnému kolébkovému uchycení v držáku na řídkách se tak spíná tlačítko na spodní straně přístroje. Jednoduché,



a přitom geniální. Absence tlačítek na vrchní straně předejde nežádoucímu vniknutí vlhka k elektronice a zároveň je přepínání bezproblémové, třeba i v silných zimních rukavicích či při velké únavě jezdce. Plusem je i otočný držák, takže lze přístroj jednoduše namontovat jak na řídku, tak i na představec.

Tentokrát se k nám dostala novinka s přídomkem Double Wireless, která nabízí všechny zmínované klady základního modelu Strada, a navíc k nim přidává jak bezdrátový snímač rychlosti, tak i kadence. Design přístroje je totožný, stejně tak jeho téměř miniaturní rozměry. Zajímavé je provedení vysílače, do nějž jsou integrovány oba snímače zároveň. Sice není vysílač díky tomu nejmenší, ale jeho díl směrující k zadnímu kolu je v zákrytu spodního ramene zadní stavby a kolo nijak zvlhově

nenarušuje. S nahuře trčícím snímačem kadence, u nějž je i vysílač a baterie, je nutné se smířit. Výhodou zde použitého řešení je možnost vzájemné změny polohy obou dílů, a to díky kloubovému spojení. Malé rozměry magnetu na klíce chválíme, stejně tak systém uchycení druhého magnetu ve výpletu.

K funkci a spolehlivosti computeru nemáme žádné výhrady, kódovaný přenos dat je spolehlivý a výrobce udává maximální dosah jeden metr. Devět funkcí je plně dostačujících pro závodní použití. Vedle klasických funkcí je zde i tzv. pacer, tedy stále porovnávání okamžitých rychlostí s průměrnou. Start/stop, možnost nastavení pro dva obvody kol a jiné.

Cena modelu Strada Double Wireless je od 2490 korun. (kad)

- + velikost, ovládání, čitelnost displeje, funkce bezdrátového přenosu
- nenalezli jsme

**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**

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



**BLACKHAWK**  
Mountain Bikes  
2009



**Apache Bicycles**  
Mountain Bikes 2009

**BLACKHAWK**  
černý jestřáb  
Kč 21.990,-

APACHE MOUNTAIN BIKES  
**www.apache-bike.cz**

Rám Alloy 6061 D.B.  
 Vidlice Marzocchi 33LO 100 mm steel st. tube  
 Převodník Shimano Deore FC-M532-L 4/2-175  
 Středová osa SM-BB50  
 Řazení Shimano SLX SL-M660  
 Měnič Shimano Deore XT RD-M771-SGS  
 Přesmyk Shimano SLX FD-M661  
 Kazeta Shimano HG 50 11-32/9  
 Řetěz Shimano HG-53  
 Brzdy Avid Single Digit 5 + BL-FR 5  
 Přední náboj Shimano WH-M505

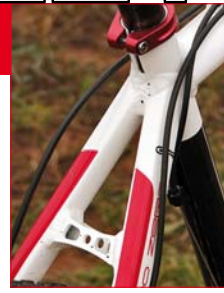
Zadní náboj Shimano WH-M505  
 Ráfky Shimano WH-M505  
 Pneu Michelin Country Mud 26x2.0  
 Pedály Shimano PD M-505  
 Madla WTB Weirwolf Blk / Gry  
 Říditka Truvativ XR 31,8 mm  
 Představec Truvativ XR 31,8 mm  
 Sedlovka Truvativ XR 31,6 mm  
 Sedlo Fizi:k Nisene  
 Velikost 16,5" · 19" · 21,5"

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



# AMULET

## 11.400 Disc



Značka Amulet se vydala cestou nízké hmotnosti a nepřehlédnutelných designů. Model 11.400 Disc, jenž prošel naším testem, je toho jasným důkazem. Přestože se jedná o bike za dvacet tisíc korun, rozhodně se za ním ohlédně i fajnšmekr, zvyklý na stroje několikanásobně dražší. Vstupní model závodní MTB série s označením Superlite je prostě povedl a v nabídce je hned šest jeho variant, včetně dvou dámských. Název 11.400 odpovídá celkové hmotnosti bez pedálů v případě provedení s přídomkem „SH“, které je vybaveno V-brzdami. Námi testovaná disková verze je přibližně o čtyři sta gramů těžší.

Duralový rám s označením Alloy 7005 T6 Superlite EXO lze zařadit mezi špičku ve své kategorii. V minulých sezónách byl tentýž rám použit v nejvyšších modelech značky. Zpracování ani použitým profilacím není co vytknout. Vedle estetiky hrála při konstrukci hlavní roli funkčnost. Lehce bi-axiální tvar horní trubky a především zploštění dolní trubky u středového pouzdra dodávají přednímu trojúhelníku na boční tuhosti. Klasickou výztuhu navareňovanou pod hlavou zde nahrazuje hydroformní tvarování spodní trubky. Celá partie okolo hlavy má dokonale zčištěné svary, takže i estetický dojem zde dostává za jedna. Jedinou malou výtka si neodpustíme v případě vedení hadičky

zadní brzdy. Ta totiž postrádá úchyty uprostřed horní trubky a v terénu je občas slyšet její jemné klepání. Detailista to však může vyřešit samolepicím plastovým úchytem.

Zadní stavbu v tomto provedení již považujeme u Amuleta za klasiku. Obdélníkové profily trubek, výrazné esovité zprůhybnění ramen a nepřehlédnutelné frézované můstky. Ty jsou sice trochu za trest v případě čišťení od bláta, ale nevadí skoro nic, vypadají luxusně a v případě potřeby k nim lze uchytit i blatník.



Z hlediska komfortu samozřejmě nelze u takto laděného kola očekávat zázraky. Rám je celkově tvrdší, ale více než dostatečně to kompenzuje právě tuhostí. Otěry logicky nedokáže zpracovat ani duralová sedlovka Ritchey, takže zde komfort dohání použité sedlo, konkrétně model WTB Shadow V Race. Ten i přes svůj závodní tvar využívá dostatek polstrování a otvor v přední části skeletu, patrný při pohledu zespodu, „větébě“ je prostě správná volba.

Pružinová vidlice Rock Shox Tora SL se 100mm zdvihem působí hodně bytelně a téměř nezničitelně. Ocelové vnitřní nohy u ní sice zvedají hmotnost a k použitému osazení by nám asi víc seděl typ Recon, i tak je ovšem tora rozumnou volbou. Pouze ve větší zimě trochu tvrdly stírací kroužky a chod vidlice nebyl úplně sametový, při teplotách nad deset stupňů se ale kultivovanost tory ztuhlá a zlepšila a totéž platí o její citlivosti.

Ale teď již k ovladatelnosti kola. Krátce po nasednutí o sobě dává vědět hodně živé řízení. To může být pro začátečníka zprvu určitou nevýhodou, naopak zkušenější jezdec toho

dokáže využít ve svůj prospěch. Ne, že by kolo působilo neposedné, ale přes XC povahu si jej můžete naplno vychutnat i v zatáčkovitých pasážích, kde vynikne velice dobrá ovladatelnost. V kombinaci se skvělými brzdami Avid Juicy Five nabídne použitá geometrie vyloženou radost z jízdy. Kolo reaguje na každý jezdčův podnět velmi ochotně a výkonné brzdy ovladatelnost kola vždy podpoří. I přes vyloužené sportovní posed není jezdec na kole výrazně natažený, což je opět ve prospěch manévrovacích schopností.

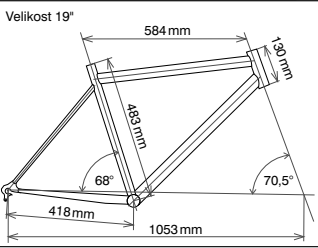
Pokud jízdní dojmy sečteme, pak je Amulet 11.400 klasickým XC bikem, jenž ovšem nad rámec své třídy nabídne více radosti z jízdy samotné. K jeho silným stránkám patří i zdolávání prudších vjezdů. V techničtějších sjezdech

je pak nutné jít více za sedlo, zde se zkrátka klasická povaha rychlého sportovního stroje nezapře.

Obehraňovaní písničkou už se může zdát chvála pláště Schwalbe Racing Ralph, které do posledního puntiku vystihují slovo „univerzální“. Jejich bílý pruh na boku běhounu navíc skvěle ladí s designem kola. Totéž platí o sladěním rámu s bílou vidlicí, ráfky, sedlem, a dokonce i řídítky. U Amuletu si vyzrají i s takovými detaily, jako je červeně anodizovaná podsedlová objímka či výměnný držák přehazovačky se shodnou povrchovou úpravou. Postavit pěkné kolo už dnes není nijak zvlášť těžké, ale docílit vyvážených jízdních vlastností a dodat kolo po stránce podobných detailů k dokonalosti, to je už podstatně složitější. Amuletu se to očividně daří. ■

### Technická specifikace:

- Rám: Alloy 7005 T6 Superlite EXO
- Vidlice: Rock Shox Tora SL CL 100 mm
- Klíky: Shimano SLX 22/32/44
- Brzdy: Avid Juicy Five
- Řazení: Shimano SLX
- Přehazovačka: Shimano SLX
- Přesmykač: Shimano Deore
- Náboje: Shimano Deore
- Ráfky: Mach MX Disc
- Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2,1"
- Řídítka: Exo Prolight
- Představec: Ritchey Comp
- Sedlovka: Ritchey
- Sedlo: WTB Shadow V Race
- Pedály: Shimano PD-M505
- Hmotnost: 11,8 kg (vel. 19")
- Cena: 27 299 Kč



- + tuhost a zpracování rámu, skvělé brzdy, design
- vedení hadičky zad. brzdy

**Bike parts = až 15 000 druhů zboží značkových výrobců**

**Získejte výhodné nákupní ceny, objevte snadný systém internetového skladu, spolehněte se na osobní kontakt pro zajištění Vašich objednávek**

**... stačí registrace**  
E-mailem zašleme k vyplnění stručný formulář pro získání přístupových práv na internetový server s nabídkou BikeParts.  
Podmínka spolupráce: pouze plátcí DPH

Našim odběratelům **nabízíme ZDARMA "shop in shop" prezentační systém** (stojan s výběrem výrobků naší značky XLC)

**Zastoupení pro ČR:**  
Vladimír Švadlenka | E-mail: vsvadlenka@gmail.com | Tel.: +420 602 330 447

**Centrální sklad:**  
Schweinfurt, Info&Order Team | Tel.: +49 9721 6594-163 | Fax: +49 9721 6501-60

**DIAMOND DHF DIAMOND HYDROFORMING TECHNIQUE**

**DEORE XT DISC**

velikost 15", 17", 19", 21" rám ALU HYDROFORMING DHF barevné kombinace černo-modrá lesklá, šedo-písková matná vidlice SUNTOUR RAIDON-RL AIR měnič SHIMANO XT řazení SHIMANO XT klíky SHIMANO XT kazeta SHIMANO XT brzdy SHIMANO XT zapletané kola MAVIC CROSSRIDE představec RITCHEY COMP řídítka RITCHEY COMP sedlo SELLE ITALIA XR sedlovka RITCHEY COMP pláště RITCHEY Z-MAX pedály SHIMANO M520

doporučená cena: **39.900,- Kč**

www.vautron.cz • infotel.: +420 558 437 072 • e-mail: mcsport@mcsport.cz



# PŘEHLED VIDLIC 2009

## Marzocchi

Ve druhé části Přehledu vidlic 2009 dáme slovo italské společnosti Tenneco Marzocchi Suspension, která v poslední době prošla několika významnými změnami.

**T**ou nejvýznamnější byl přesun výrobní části společnosti na Tajvan, neboť tam sídlí prakticky všichni výrobci kol, a dodávky vidlic až z Evropy byly oproti tamním

výrobčům časově mnohem náročnější. Také do společnosti vloni investičně vstoupila finanční skupina Tenneco, díky níž je možné významně posílit vývoj nových technologií. Pro rok 2009 došlo k přejmenování některých řad vidlic a zároveň i ke zjednodušení orientace v nabídce. Číslovky obsažené v modelových označeních 22, 33, 44, 55, 66 a 888 označují, jakým vidlice disponuje zdvihem (zdvih je uveden v palcích), takže například 55 odpovídá pěti a půl palcům zdvihem, což je zhruba

140 mm. U vidlice 888 však není 88,8 palce zdvih, ale ztrojení číslovky spíše upozorňuje na to, že se jedná o dvojkorunkovou vidlici.

Modely 22 a 33 pak nahrazují základní vidlice řad MX a MZ, řada 44 zase navazuje na oblíbené modely XC 500 – XC 700. Svá jména si pak zachovaly závodní speciály Corsa a 4X a také freeridový DirtJumper.

Významnou technologickou libůstkou nejdražších vidlic je potažení vnitřních nohou vrstvou niklu, jenž nejen



zlepší chod vidlice v těsněních, ale také významně sníží váhu. Tomu však odpovídá i cena.

(mig)

### CORSA



Vidlice Corsa jsou závodní zbraně pro cross country, které přinášejí výsledky mnohaletého vývoje odpružení. Vidlice jsou designovány s maximálním ohledem na odolnost při zachování minimální váhy.

**Corsa Cento** 17 394 Kč

**zdvih:** 100 mm  
**použití:** XC  
**tlumení:** TST Micro + dálkové ovládání  
**pružení:** SFA – regulace vzduchem  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 32mm + nikl zúžené  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 1650 g  
**barva:** bílá

**Corsa TST2** 9854 Kč

**zdvih:** 100 mm  
**použití:** XC  
**tlumení:** New Air PL – předpětí vzduchem  
**pružení:** TST-2 – uzavření vidlice  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** alu 32 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2020 g  
**barva:** černá

### 33



Sportovní třída odpružených vidlic se zdvihem 80, 100 či 120 mm je ideálním kompromisem mezi cenou, výkonem a hmotností a jezdcí přinesou jemné odpružení ocelové pružiny, tlumené olejem.

**33 TST2 dálkové ovládání** 7514 Kč

**zdvih:** 80, 100 nebo 120 mm  
**použití:** XC  
**tlumení:** pružina + elastomer dorazu  
**pružení:** TST-2 – uzavření vidlice  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** ocel 32 mm černé  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2298 g  
**barva:** černá

### 44



Nástupce řady XC 500 – 700 již patří k tomu nejlepšímu pro XC a AM. Kluzáky nabízejí variantu uchycení 15mm osy náboje, která zvyšuje pevnost spoje vidlice – náboj. Díky tomu vidlice disponují zdvihem 100 – 140 mm.

**44 ATA Micro QR15 osa** 21 554 Kč

**zdvih:** 100–140 mm  
**použití:** XC, AM  
**tlumení:** TST Micro – volba režimu jízdy  
**pružení:** ATA – mění zdvih a tvrdost  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 32 mm + nikl zúžené  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 1798 g  
**barva:** bílá

**44 ATA Micro** 20 254 Kč

**zdvih:** 100–140 mm  
**použití:** XC, AM  
**tlumení:** TST Micro – volba režimu jízdy  
**pružení:** ATA – mění zdvih a tvrdost  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 32 mm + nikl zúžené  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 1686 g  
**barva:** bílá

**44 ATA** 12 454 Kč

**zdvih:** 100–140 mm  
**použití:** XC, AM  
**tlumení:** ATA – mění zdvih a tvrdost  
**pružení:** TST-2 – uzavření vidlice  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** alu 32 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 1940 g  
**barva:** černá

**44 TST2** 9854 Kč

**zdvih:** 120 mm  
**použití:** XC, AM  
**tlumení:** New Air PL – předpětí vzduchem  
**pružení:** TST-2 – uzavření vidlice  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** alu 32 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2040 g  
**barva:** černá

### 55



Allmountainová vidlice 55 se zdvihem 120 – 165 mm je superodolným odpružením pro celodenní ježdění všemi směry. 35mm tlusté vnitřní nohy výrazně zvyšují pevnost vidlice. Samozřejmě je využítí nejvyšších technologií.

**55 ATA Micro** 26 754 Kč

**zdvih:** 125–165 mm  
**použití:** AM, FR  
**tlumení:** TST Micro – volba režimu jízdy  
**pružení:** ATA – mění zdvih a tvrdost  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 35 mm + nikl zúžené  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2337 g  
**barva:** bílá

**55 RC3** 24 154 Kč

**zdvih:** 160 mm  
**použití:** FR, SL  
**tlumení:** Air PL – předpětí vzduchem  
**pružení:** RC3 – mění 3 různé útlumy  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 35 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2800 g  
**barva:** šedá

**55 ATA** 16 614 Kč

**zdvih:** 120–160 mm  
**použití:** AM, FR  
**tlumení:** ATA – mění zdvih a tvrdost  
**pružení:** TST-2 – uzavření vidlice  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 35 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2565 g  
**barva:** černá

**55 R** 10 894 Kč

**zdvih:** 160 mm  
**použití:** AM, FR, SL  
**tlumení:** R – regulace odskoku  
**pružení:** Air PL – předpětí vzduchem  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 35 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 2800 g  
**barva:** černá

### DIRT JUMPER



Superodolné vidlice pro dirt jump a slopestyle mají na kontě spousty titulů ze závodů po celém světě. Na hmotnost se tolik nehlídá, jako spíš na maximální nerozbitnost a dokonalé pochycení velkých rázů.

**Dirt Jumper 1 20mm** 11 674 Kč

**zdvih:** 100 mm  
**použití:** DJ  
**tlumení:** R – regulace odskoku  
**pružení:** Air PL – předpětí vzduchem  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 32 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 2595 g  
**barva:** šedá

**Dirt Jumper 2 20mm** 8034 Kč

**zdvih:** 100 mm  
**použití:** DJ  
**tlumení:** R – regulace odskoku  
**pružení:** Air PL – předpětí vzduchem  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** ocel 32 mm + chrom  
**korunka / krk:** alu / ocel  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 3066 g  
**barva:** černá

**Dirt Jumper 2** 7254 Kč

**zdvih:** 100 mm  
**použití:** DJ  
**tlumení:** R – regulace odskoku  
**pružení:** Air PL – předpětí vzduchem  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** ocel 32 mm + chrom  
**korunka / krk:** alu / ocel  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 2921 g  
**barva:** černá

**Dirt Jumper 3** 5434 Kč

**zdvih:** 100 mm  
**použití:** DJ  
**tlumení:** Pevný útlum  
**pružení:** pružina + elastomer dorazu  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** ocel 32 mm + chrom  
**korunka / krk:** alu / ocel  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 2787 g  
**barva:** černá

### 888



Sjezdové monstrum 888 konstrukčně vychází z modelu 66, ale je posíleno o dvojitou korunkou. Zdvih 200 mm ji předurčuje nejen pro extrémní freeride, ale díky maximální nastavitelnosti všech charakteristik i pro sjezdové závody.

**888 ATA World Cup** 33 514 Kč

**zdvih:** 160–200 mm  
**použití:** DH  
**tlumení:** RC3+VA – mění útlumy a progresi  
**pružení:** ATA – mění zdvih a tvrdost  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 38 mm + nikl  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 3188 g  
**barva:** bílá

**888 RC3 World Cup K6,5 / K7,7** 44 174 Kč

**zdvih:** 200 mm  
**použití:** DH  
**tlumení:** RC3+VA – mění útlumy a progresi  
**pružení:** mech. předpětí, Ti pero K6,5 nebo K7,7  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 38 mm + nikl  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 3641 g  
**barva:** šedá

**888 RC3** 29 354 Kč

**zdvih:** 200 mm  
**použití:** DH  
**tlumení:** RC3+VA – mění útlumy a progresi  
**pružení:** mech. předpětí, Fe pero K6,5  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 38 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 3748 g  
**barva:** šedá

**888 RCV** 23 634 Kč

**zdvih:** 200 mm  
**použití:** DH  
**tlumení:** RV – regulace odskoku  
**pružení:** CV – regulace komprese  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 38 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 3678 g  
**barva:** černá



Základní model vidlice pro XC pfinášší kvality vidlic Marzocchi i rekreačním jezdcům. Model 22 navazuje na odkaz oblíbených vidlic MX a MZ.

**22 LO dálkové ovládání** 5434 Kč

**zdvih:** 100 nebo 120 mm  
**použití:** XC, AM  
**tlumení:** pružina + elastomer dorazu  
**pružení:** LO – uzavření vidlice  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** ocel 30 mm + chrom  
**korunka / krk:** ocel  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2342 g  
**barva:** černá

**22 R** 4394 Kč

**zdvih:** 100 mm  
**použití:** XC  
**tlumení:** pružina + elastomer dorazu  
**pružení:** R – regulace odskoku  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** ocel 30 mm + chrom  
**korunka / krk:** ocel  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 2342 g  
**barva:** černá



Závodní model pro fourcross pomáhal vyladit k dokonalosti přední jezdec Brian Lopes. Jedná se o odolnou vidlici se zdvihem 100 mm s maximem možností vyladění pro tu kterou trať.

**4X World Cup** 16 094 Kč

**zdvih:** 100 mm  
**použití:** 4X  
**tlumení:** RC3 – regulace 3 útlumů  
**pružení:** New Air PL – předpětí vzduchem  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 32 mm + nikl  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2440 g  
**barva:** bílá



Osvědčená řada jednokoronových vidlic 66 je určena pro freeride, čemuž odpovídá jak její masivnost, tak i sametový chod. Zdvih 180 mm, tloušťka vnitřních nohou 38 mm a hmotnost pod 3 kg z ní dělají freeridového krále.

**66 ATA 1,5" verze s 1,5" krkem** 29 354 Kč / 30 394 Kč

**zdvih:** 140–180 mm  
**použití:** FR  
**tlumení:** RC3 – mění 3 různé útlumy  
**pružení:** ATA – mění zdvih a tvrdost  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 38 mm + nikl  
**korunka / krk:** alu 1,5"  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 2893 g nebo 2838 g  
**barva:** bílá

**66 RC-3 verze s 1,5" krkem** 26 754 Kč / 27 534 Kč

**zdvih:** 180 mm  
**použití:** FR  
**tlumení:** RC3 – mění 3 různé útlumy  
**pružení:** Mech PL – mechanické předpětí  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 38 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 3241 g nebo 3186 g  
**barva:** šedá

**66 RCV** 18 174 Kč

**zdvih:** 180 mm  
**použití:** FR  
**tlumení:** RV – regulace odskoku  
**pružení:** CV – regulace komprese  
**kluzáky:** magnesium, pouze kotouč  
**vnitřní nohy:** alu 38 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 3155 g  
**barva:** černá



Vzduchové vidlice TXC jsou lehkým a plně funkčním odpuzením pro trekkingová kola a patří k tomu nejlepšímu, co si sportovní jezdec na vysokých tenkých gumách může dopřát.

**TXC LO** 7774 Kč

**zdvih:** 60 mm  
**použití:** trekking  
**tlumení:** LO – uzavření vidlice  
**pružení:** RV – regulace odskoku  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** alu 28 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ano  
**hmotnost:** 1680 g  
**barva:** stříbrná

**TXC 1** 6474 Kč

**zdvih:** 60 mm  
**použití:** trekking  
**tlumení:** Air PL – předpětí vzduchem  
**pružení:** RV – regulace odskoku  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** alu 28 mm + elox  
**korunka / krk:** alu  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 1780 g  
**barva:** stříbrná

**TXC 2** 4914 Kč

**zdvih:** 60 mm  
**použití:** trekking  
**tlumení:** pružina + elastomer dorazu  
**pružení:** RV – regulace odskoku  
**kluzáky:** magnesium, pro kotouč i V-brzdy  
**vnitřní nohy:** alu 28 mm + elox  
**korunka / krk:** ocel  
**možnost blokace:** ne  
**hmotnost:** 1880 g  
**barva:** stříbrná



## Systemy vidlic Marzocchi

<b>TST micro</b>	<b>Terrain Selection Technology</b>	patrona pro: blokaci, plynulou regulaci komprese a odskoku
<b>TST 5</b>	<b>Terrain Selection Technology</b>	patrona pro: blokaci, 4 stupně komprese, plynulý odskok
<b>TST 2</b>	<b>Terrain Selection Technology</b>	patrona pro: blokaci, plynulý odskok
<b>RC3</b>	<b>Rebound Compression</b>	patrona pro: regulaci odskoku, komprese, rychlé komprese
<b>RC3 VA</b>	<b>RC3 Volume Adjust</b>	navíc s regulací objemu vzduchu pro větší progresivitu
<b>RV</b>	<b>Rebound Valve</b>	polopatrona pro plynulou regulaci odskoku
<b>CV</b>	<b>Compression Valve</b>	polopatrona pro plynulou regulaci komprese

<b>R</b>	<b>Rebound</b>	patrona pro plynulou regulaci odskoku
<b>ATA</b>	<b>Air Travel Adjust</b>	regulace zdvihu mechanicky, tvrdosti a progresivity vzduchem
<b>ATA2</b>	<b>Air Travel Adjust</b>	patrona regulace zdvihu mechanicky, tvrdosti vzduchem
<b>SFA</b>	<b>Single Function Air</b>	patrona regulace tvrdosti a progresivity vzduchem
<b>ETA</b>	<b>Extension Travel Adjust</b>	patrona pro blokaci snížením zdvihu s 3cm rezervou chodu
<b>LO</b>	<b>Lock Out</b>	patrona pro blokaci beze změny zdvihu

§ Každý má právo na kvalitní kolo...

**WHEELER**  
WORLDWIDE

**TREKINGOVÁ KOLA CROSS**
**CROSS**

Sport Light Cross – lehká sportovní kola

**Použití:** dlouhé výlety, fitness trénink

**Terén:** silnice, polní a lesní cesty, lehký terén

**Styl jízdy:** sportovní a relativně rychlá, ale rekreační jízda

**Držení těla:** aktivní s dobrou aerodynamikou a rozložením váhy

**Očekávejte:** pokud se jezdit rádi kochat do přírody, ale občas máte i sportovní ambice rychlejší jízdy, pak jsou pro Vás všestranná krosová kola ta správná volba.

**Cross 6.5**


19.990 Kč

**Cross 6.4**


14.990 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](http://www.wheeler.cz)

## MALOOBCHODY

# KERN

## CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

### AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

Od r. 2001 motorizujeme kola el. motorem, 24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu = 5 LET PROVOZU

Naše tříkolky FREEDOM s **maxi** již mají najeto více než 11 000 km!



### CYCLESTAR bicycles

Sídlíště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín  
Telefon: +420 251 566 780  
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz

### KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

# CE 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

Revnice

po-pá 8-18  
čt 8-20  
so 8-12  
ne 14-17 (dubenovspen)

## jízdní kola

■ příslušenství ■ náhradní díly

**KOLA**

- horská
- silniční
- trekkingová
- dětská
- platební karty
- splátkový prodej bez navýšení

e-mail: info@kolasport.cz  
www.kolasport.cz  
tel.: 257 721 313  
Komenského 92, Revnice

## DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ

značková prodejna  
servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

KOLA NA STATKU  
Pod Zvahovem 7/37, Praha 5 – Hlubočepy  
Mobil: 721 142 465, E-mail: info@kolanastatku.cz

# Catlike Fusion SuperWing

**B**ýle Catlike Fusion SuperWing jsou designovou lahůdkou a od běžného typu Fusion se liší tvarem zorníku a plastovými díly, nasazenými na jejich spodní hranu. Pevnost konstrukce má na starosti pouze vrchní nosník, jako u dřívějších cyklistických brýlí. Ten nabízí vysokou odolnost a pružnost, stejně jako na něj navazující sklonové nožičky. Ty nepostrádají hodně dlouhé gumové protiskluzové inserty. Polykarbonátová skla mají vrchní vrstvu s vysokou odolností proti poškrábání a samozřejmě 100% UV filtr. Jejich kroužkové zabarvení je velice příjemné v ostrějším denním světle, do terénu se však testovaný model zdál skoro zbytečně tmavý. Cena typu Fusion Superwing je 2390 korun.



Usazení brýlí na obličej je vynikající, délka i zahnutí nožiček drží brýle nekompromisně na svém místě. Nánosník je sice totožný jako u podstatně levnějších brýlí, svou funkci však splňuje dobře a usazení na nose je bezproblémové. Nemalou výhradu však máme k přítomnosti oněch spodních plastových dílů, odlišujících tento model od základního

provedení Fusion. Tyto nástavce totiž značně omezují výhled a při jízdě působí vyožené rušivé. Ne vždy má být design prioritou, zde je to spíše na škodu. My bychom určitě dali přednost klasickému typu Fusion, jenž je navíc přesně o pětistovku levnější a výhled u něj není ničím omezen. Využívá tentýž vrchní nosník s tožnými nožičkami a ze stejného materiálu jsou i skla. Takže naše volba by byla jasná. Přijemným doplnkem testovaných brýlí Catlike je pevné transportní pouzdro se zapínáním na zip.

(kad)

- + usazení na obličej, design, transportní pouzdro
- omezený výhled

# Šperky od KCNC

**M**aximálně odlehčené rychloupínáky patří mezi nejzákladnější prvky správného bikového tuningu. Značka KCNC je pro cyklistické tunery něčím takovým, jako Brabus pro fanoušky Mercedesu či Stroske pro milovníky Porsche. Prostě se jedná o dokonale zpracované šperky, které nejenže odliší vzhled vašeho kola od sériového modelu, ale určité sníží také hmotnost. Mimo jiné i vaši peněženky...

Osa rychloupínáku KCNC je vyrobena samozřejmě z titanu, matice a páčka jsou z duralu 7075 s barevnou povrchovou anodizací. Vše je pojat

primo minimalisticky, od nízkočkových matič po miniaturní páčky. Kupodivu nás ale překvapilo, že je s nimi relativně snadná manipulace a že není problém kolo v patkách utáhnout opravdu sil-

ně. Logo KCNC na páčkách je gravírované, takže obava z jeho postupného mizení není na místě.

Hmotnost páry je pouhých 44 gramů. Cena se vyšplhala na 1090 korun. V nabídce je MTB i silniční provedení, a to za shodnou cenu. Z šesti barevných variant by si měl vybrat i ten nejrozmanitější cyklotuner. Jsou to modrá, zelená, zlatá, červená, černá a stříbrná. A jelikož jsou cyklisté nejednou setřelici a podobně bonbonky by nacházeli nejraději třeba pod vánočním stromkem, tak tomu je přizpůsoben i způsob balení v kazetové krabičce vyslané molitanem. Zkrátka šperk se všim všudy...

(kad)

- + zpracování, hmotnost, design
- cena

# Patnáct pomocníků

**P**atnáctifunkční multičláč značky Acor zaujme okamžitě svým tvarem bočních dílců, které připomínají šelmu ve skoku. Duralové bočnice ukrývají mezi sebou na imbusových šroubích celkem dvanáct pochromovaných nástrojů. Jsou to klasické imbusy 1.5, 2, 3, 4, 5 a 6, průměrně na šestce je nástrčková hlava imbusu č. 8 na kliky. Krom toho klíč obsahuje i křížový a plochý šroubovák a také Torx 25 na šrouby uchycené kotočů. Zajímavá je čepel

nože, překrytá plastovým pouzdem a překvapivě poměrně ostrá už z výroby. Vedle imbusů se skrývá kovová montpáka, odlehčená o dvojici centrovacích klíčů a plochou desítku.

Zasoba náradí je tedy slušná, pro kompletní opravu kola chybí jen nýtovač. Všechny klíče jsou odděleny kovovými podložkami.

Manipulace s klíčem je díky výraznějším bočnicím trochu méně pohodlná, při silnějším dotahováním jsou

oblé hrany trochu cítit v dlaní. S jednotlivými klíči se pracuje dobře, pouze montpáka je díky kratší délce trochu méně praktická. Přesto ale disponuje, stejně jako čepel nože, opěrkou bránící jejímu protočení v ruce, takže s ní lze dobře zabrat. Centrické na montpáce jsou trochu hůře dostupné, ale niplý s nimi dotáhnout lze. V tomto směru je lépe přístupná dvojice centrických na čele duralových bočnic, s těmi se pracuje mnohem lépe. Na opačném konci bočnic se pak ukrývá dvojice otvíráků na lahve.

Hmotnost klíče je 126 gramů, takže cyklistu příliš nezátí. K naprosté všestrannosti mu chybí jen zmiňovaný nýtovač, jinak uspokojí jak cyklistu, tak příležitostného trampa. Cena 210 korun je za těch patnácti funkcí určitě rozumná.

(už)

- + paleta klíčů, čepel, provedení
- výraznější v dlaní



### team 3

\* minimální polstrovaní kvůli citlivějšímu úchopu řídítek  
\* zapínání na suchý zip na dlaněové straně rukavic

materiál sputetická kůže Clarino, svrchní díl Expandex, chrániče kloubů a pásek ThermaWeld

barva	černá, modrá, červená
velikost	dospělí S až XL dětské XS až L
cena	390 Kč



### accelerator

\* kvalitní polstrovaní pro pohodlnější úchop řídítek  
\* zapínání na suchý zip na svrchní straně rukavic

\* pouška pro slahování, froté pro otlírání potu a reflexní proužek

materiál	sputetická kůže Bmara, svrchní díl Lycra a prodyšná síťovina
barva	černá, modrá, červená, bílá
velikost	dospělí S až XXL
cena	390 Kč



### palisade

\* svrchní díl z prodyšné síťoviny Thanoing  
\* plastový anatomický patní díl proti vzpuzování  
\* zapínání na tři pásky se suchým zipem

velikost	35 až 48
cena	1 090 Kč

# answer

halogon Progress Cycle 2009 si objednáte zdarma na info@progresscycle.cz  
tel / 841 771 101 - 2 / www.progresscycle.cz sb / 841/414 30 23-4

Ondřej Jindříšek a startovní horečka



Sraz před hospodou „U Vocty“



# VOCET CUP

## Tajná vrchařská časovka

Loni v říjnu se jel již 13. ročník cyklistického OPEN závodu do vrchu se jménem Vocet Cup. Tento náročný stoupák v Krkonoších vede z Rokytnice nad Jizerou od hospůdky „U Vocty“ na Vrbatovu boudu na Zlatém návrší. Jedou všichni, kdo přijdou na start.

Zatím posledního ročníku závodu se zúčastnilo 60 jezdců. Nejmladším Janu Herberovi a Michalu Široví bylo 13 let, nejstaršímu Čendovi Hrdličkovi 62. Startovalo se, jako obvykle, na kótě 600 m n.m., cíl na Vrbatově boudě je ve výšce 1400 m n.m. Celkové převýšení závodu, díky několika malým klesáním, přesahuje 1000 výškových metrů. Trať je dlouhá 21 km. Hlavními body na trati jsou Rokytnice, Františkov, Rezek – zde vlevo do lesa na exkurzní cestu – ve Vidlici ostře vpravo přes Kozelský potok na Videňskou cestu, Videňská skála,

Dolní Mísečky, Horní Mísečky a pak již jen 6 km stoupací „had“ do cíle. Zde se rodí RADOŠT Z BOLESTI. Mimochodem, trať částečně kopíruje jednu z etap Závodu míru z roku 1995 a 1996, kdy na Vrbatově boudě končila tzv. Královská etapa. V roce 1995 ji vyhrál Pavel Padmos.

Závod Vocet Cup je mystický, jedou ho v podstatě jen dva typy borců – ortodoxní, kteří hory milují, ti pojedou další ročníky zase, a ti měkčí, které někdo zlákal. Dojeli sice, ale sáhli si moc hluboko na dno svých sil. Ti jeli poprvé a naposledy.

Závod se jede natvrdo, tzv. „na krev“, od počátku až do konce, jen tak se dá zvítězit.

Vítězem je každý, kdo dojede, ale někteří jedou přeci jen rychleji. Honza Černý, několikanásobný vítěz závodu, již tradičně zajede pod jednu hodinu (loni čas 0:58:13). Závodníci se z Vrbatovy boudy vracejí přímo do hospůdky „U Vocty“ jako zocelení, úspěšní a vnitřně bohatí lidé.

Na výsledkové listině přitom tradičně dominují jména místních horalů: Jindříšek, Votoček, Setunský, Svatý, Kobr, Šir...

Pořadatelem závodu je pan Vodseďálek (e-mail: [hospudka@rokytnice.com](mailto:hospudka@rokytnice.com)), majitel hospůdky „U Vocty“, která všechny po závodě obejmě širokou náručí a hojností cen. A také všichni dostanou keramickou plaketu „Zlaták“ (tot symbol Zlatého návrší našich Krkonoš s mohyloou Hanče a Vrbaty).

Vocet Cup se na vás těší v dalších letech (informace a přihlášky na shora uvedeny e-mail). Jede se vždy počátkem října.

Čenda Hrdlička

[kralsumavy2006@seznam.cz](mailto:kralsumavy2006@seznam.cz)



Vincenzo Macaluso



Honza Černý vstříc dalším vítězstvím



Parta z Františkova



Španělská vrchařka Radka Nikol



Tři mušketyři na startu



Kdo maže, ten jede



Honza Černý opět zvítězil

# POLSKÁ KREV 5

## Rámový problém

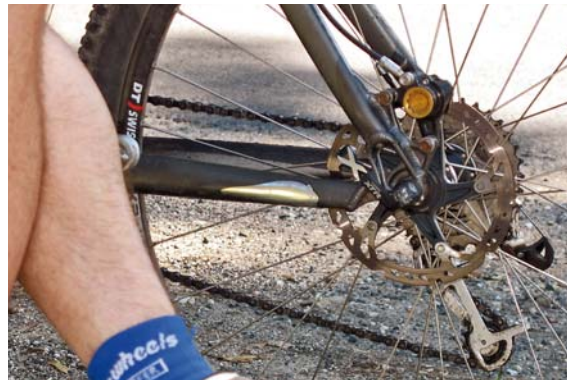
Ačkoli to vypadá, že jsme z etapáku MTB Challenge vyčerpali snad již všechny možnosti, co se týče destrukcí, poškození a servisních záležitostí, stále ještě máme něco v rukávu.

Jelikož jsme jakožto mechanici sledovali kola většiny závodníků skoro každý den, neušlo naší pozornosti skoro nic. Hned první den se konala asi největší bomba, která nás provázela každý den před i po etapě. Francouzský jezdec přinesl na seřizené celoodpružené kolo Scott v poměrně opotřebovaném stavu a kromě změření řetězu si odnesl zjištění, že má prasklé spodní rameno zadní stavby. Prasklina byla kousek za hlavním čepem na úrovni středního převodníku a táhla se zhruba přes třetinu obvodu trubky. Naše doporučení, že na tom bychom nejeli, nebral vážně, vždyť cestoval takovou dálku. Prasklina se nakonec stala předmětem každodenního pozorování a hodnocení. Vrtat na její konce díry, abychom zamezili dalšímu šíření, se jevílo zbytečné, protože materiálu v těch místech nebylo nazbyt



Tenhle tlumič DT Swiss byl čestnou výjimkou a jeho majitel jej měl nastavený na své Meridě přesně. Bohužel si při seskakování ukopnul kolečko z řídiček ovládaného lockoutu, takže tlumič nemohl zamknout.

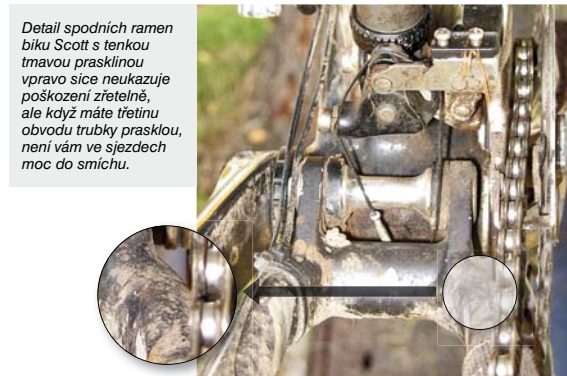
Tentýž rám Scott podal svědectví o svém majiteli a jeho dlouhodobém používání naleptáním laku na horní trubce. Agresivní pot dokáže totiž lak takto poškodit.



Naprostě ošoupaný lak na konci zadní stavby svědčí o častém kontaktu tohoto místa s třetím jezdcem, jak ale může kopat patou o rám, a přitom vesele závodit, to je záhada.



Karbonový rám praskl v tomto místě byl trochu raritou, čekali bychom spíše destrukci stěny sedlovky než prasklinu v tomto místě, ale karbonová pleťovina je prostě jiná než dural či ocel, které by praskly horizontálně vlivem pružení sedlovky.



Detail spodních ramen biku Scott s tenkou tmavou prasklinou vpravo sice neukazuje poškození zřetelně, ale když máte třetinu obvodu trubky prasklou, není vám ve sjezdech moc do smíchu.

a svářeč duralu se zrovna nepotloukal nikde kolem. Nakonec to dopadlo tak, že tu pětistovku kilometrů kolo absolvovalo a prasklina se zvětšila zhruba na půlku obvodu trubky. Být to pod hlavou, asi bychom jezdcem na kolo nepustili, ale v těchto místech se to dalo ještě uhlídat.

Důkladná prohlídka rámu před odjezdem na závody tedy leckdy může odhalit skryté závady, a lze tak předejít pozdějšímu nebezpečí havárie. Unava materiálu totiž funguje na všem a jednou praskne skoro každý rám.

Další specialista byl majitel celokarbonového stroje, který si asi příliš přitáhl objímku sedlové trubky. Bohužel nedošlo k destrukci sedlovky, ale k prasknutí materiálu rámu v místě nad horní trubkou. Přetažená objímka a zřejmě i tvrdší dopad na sedlovku způsobily svoje, takže karbon se v těch místech jednoduše začal štípat. Nicméně se s tím dalo jet, protože měl jezdec praskající místo neustále na očích. I když možné vycvaknutí z pedálů a pád plnou vahou na sedlo by mohl znamenat okamžitou destrukci. Nakonec však

nemohli, navíc se mizernou funkcí odpružení spíše připravili o výkonnost a požitek z jízdy. Kontrola odpružených jednotek se tedy také vyplatí. Rozborka odpružené vidlice v polních podmínkách totiž není nic příjemného, obzvlášť když nikde poblíž nejsou náhradní těsnící kroužky a lockout ne a ne zamýkat, nebo naopak vidlice namísto pružení stále zajíždí až na dno zdvihu. S tím nelze dělat nic jiného, než vidlici kompletně repasovat, takže peníze ušetřené v zimě na pravidelném servisu se potom musí někde projevít. Mít obě jednotky odpružení vyladěné ve vzájemné souhře a nastavené přesně na požadovaný tlak, to je věc, kterou spousta jezdců stále ještě nechápe, a zbytečně se tak o výhody odpružení okrádá.

Co se týče odřenín a srámů na rámech, těch bylo díky kamenitým sjezdům více než dost. Žádný karbonový kousek ale nejevil známky poškození, takže i pro takhle náročný závod se není třeba karbonu obávat. Další poškozených komponentů bylo poměrně dost, ale to už jsme zmínili v předchozích dílech.

(už)

## LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR



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



ventilačních otvorů: 25  
velikosti: M (54 - 58 cm)  
XL (58 - 62 cm)  
M - 280 g / L - 300 g  
Pro System 2  
In-Mould  
technologie: štítek  
poznámka: black, red silver, silver  
**2.490,- Kč**



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



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



ventilačních otvorů: 24  
velikosti: UNI L (55 - 61 cm)  
250 g  
Super System Light  
In-Mould  
technologie: štítek, síťka proti hmyzu  
poznámka: blue carbon, red carbon, yellow carbon, carbon, white pearl  
**1.290,- Kč**



ventilačních otvorů: 17  
velikosti: UNI L (54 - 61 cm)  
270 g  
Super System 2  
In-Mould  
technologie: štítek, síťka proti hmyzu  
poznámka: blue white, red white, silver white, matt black, white  
**990,- Kč**



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



ventilačních otvorů: 10  
velikosti: UNI M (50 - 56 cm)  
250 g  
Super System 2  
In-Mould  
technologie: štítek, síťka proti hmyzu  
poznámka: black pirates, white pirates, dragon, black skulls, red skulls, flame, white butterfly, pink butterfly  
**790,- Kč**



**PRO 104**  
white curls, black curls, pink  
**2.990,- Kč**  
**575**  
rose curls, blue curls, pink  
**990,- Kč**  
**520**  
blue butterfly, rose butterfly  
**790,- Kč**



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



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