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

CYKLOSERVIS

9
2009
Ročník XVII.
Cena 12 Kč

Zlaté GT už je v Česku

Jubilejní desátý ročník jedovnického maratonu Moravským krasem pod hlavičkou GT Zaskar 2009 je výjimečný, neboť letos se závod stává součástí celosvětové série závodů GT GOLDEN RACE. V každém závodě této série získá vítěz exkluzivní zlaté kolo GT Marathon Team. Díky revolučnímu systému handicapů může zlaté kolo vyhrát opravdu kdokoliv, kdo je ochoten se postavit na start závodu na 100 km. Čtěte prosím pozorně propozice na www.gt-zaskar.cz.

Ve zkratce jsou pravidla taková, že účastníkem závodu GT GOLDEN RACE o zlaté kolo GT Marathon Team může být jen závodník (muž nebo žena), který není nebo nebyl nejpozději k 1. 1. 2009 držitelem cyklistické licence Elite nebo U23, a který (která) dosáhne nejlepšího času na trati 100 km vzhledem ke svému věku. Cílový čas každého závodníka v závodě GT GOLDEN RACE bude vynásoben uvedeným koeficientem dle ročníku narození a pohlaví. Dle tohoto výpočtu bude stanoveno absolutní pořadí v závodě o zlaté kolo GT GOLDEN RACE.

Vítězem tedy nemusí být první závodník v cíli, ale jezdec, který dosáhne nejlepšího času vzhledem ke svému věku a pohlaví. Přepočítávací tabulka viz dále.

Na závěr je však nutno podotknout, že jezdec, který zlaté kolo získá, jej pochopitelně nesmí po dobu jednoho roku od data konání závodu prodat. Kolo také musí být k dispozici marketingovým akcím Aspire Sports po dobu jednoho roku dle předem dané dohody.

Takže alou na kolo a trénovat!

(red)

Výpočet koeficientu

Ročník narození	Koeficient muži	Koeficient ženy
1991 – 1990	1,98	1,82
1989 – 1979	2,00	1,84
1978	1,98	1,82
1977	1,96	1,80
1976	1,94	1,78
1975	1,92	1,76
1974	1,90	1,74
1973	1,88	1,72
1972	1,86	1,70
1971	1,84	1,68
1970	1,82	1,66
1969	1,80	1,64
1968	1,78	1,62
1967	1,76	1,60
1966	1,74	1,58
1965	1,72	1,56
1964	1,70	1,54
1963	1,68	1,52
1962	1,66	1,50
1961	1,64	1,48
1960	1,62	1,46
1959	1,60	1,44

AUTHOR Instinct ASL

Dámský MTB topmodel domácí značky Author je již tradičně vyváženým kolem, které by mělo splnit požadavky o něco náročnějších bikerek. Nízká hmotnost, snadná ovladatelnost a skvělá funkce komponentů jsou toho zárukou. Úplně nové použité fonty písma či designy s propracovanými barevnými přechody jsou pro rok 2009 přesně tím, co by mělo odlišit dámskou řadu od zbylých sportovních a závodních modelů Author. A i když pro mnohé cyklisty není grafika, použitá na rámu, nijak důležitá, je asi jen málo žen, kterým by byl vzhled jejich kola lhostejný. Nové designy dámské kolekce Author jsou hodně zdařilé, tato oživovací injekce přišla v tu správnou dobu.

Za 25 990 korun nabízí typ Instinct ASL v podstatě maximum, co lze v této cenové kategorii získat. Ať už se jedná o duralový rám s trojitě zeslabovanou stěnou trubek, lehkou vzduchovou vidlici, skvěle funkční hydraulické brzdy nebo luxusní dámské sedlo Fi'zi:k Vitesse.

➨ *Pokračování na str. 17*

www.specialized.cz
SPECIALIZED

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

S TOMACEM O TOMACU

O vstupu americké značky Tomac na náš trh jsme již několikrát informovali a přinesli jsme i testy kol Carbide XC, Type X a Snyper. Pamětníkům bikového pravěku není třeba legendárního závodníka Johna Tomaca, jenž značku založil, představovat. Ovšem jezdci nastupující generace zřejmě ani netuší, že se jedná o snad nejuniverzálnějšího cyklistu všech dob, jenž dokázal na vrcholné úrovni kombinovat silnici, bmx, horská kola i sjezd. Takových jezdců se moc nenarodilo, a tak není divu, že Američané si Johnnyho T. hýčkají jako národní modlu a v roce 1991 jej uvedli do Síně slávy horských kol.

John Tomac

John Tomac závodil i na Paris–Roubaix

Nový Carbide SL pro rok 2010

S Johnem jsme se několikrát osobně setkali při prezentacích značky Manitou, s níž byl od počátku úzce spjat. Odtud také pochází přátelství s konstruktérem vidlic Manitou Dougem Bradburym, s nímž později, koncem devadesátých let, navrhli první rámy nově vzniklé značky Tomac. A nebylo lepšího vstupu na bikový trh, než Johnovým druhým místem na Mistrovství světa ve sjezdu v roce 1997, kdy tento několikanásobný Mistr světa v XC kromě Nicolase Vouilloze porazil všechny ostatní – a hlavně mladší sjezdaře.

Celkem šestkrát se John Tomac stal Mistrem světa, vyhrál bezpočet podniků světového poháru jak v XC, tak i v DH, a neztratil se ani na silnici, kde si v roce 1990 zajel i nejslavnější klasiky Paris–Roubaix, Amstel Gold Race a dokonce objel i Giro d'Italia.

Dnes se Johnny T. kromě bikové firmy stará i o svůj ranch a trénuje své syny v motokrosu. Díky úpické firmě BP Lumen, která kola od tohoto legendárního závodníka dováží, jsme Johnovi mohli po Skype položit několik otázek nejen o jeho minulosti, ale i o chystaných novinkách na rok 2010.

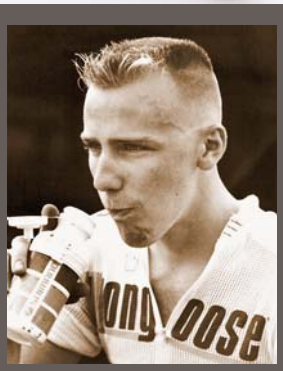
Johnny, máš za sebou úspěchy v různých disciplínách – silnice, XC či sjezd. Jak se dá skloubit trénink na tak odlišná cyklistická odvětví?

V základu jsem trénoval na cross country, protože to zahrnuje nejen trénink na horském kole, ale hlavně na silnici. Díky tomu jsem neměl problém se zúčastnit jarních klasik či Paris–Roubaix, kde není průprava z horských kol vůbec na škodu. Forma z XC se pak dá při určité zručnosti zúročit i ve sjezdu, protože i tam je potřeba obrovská fyzička. Kdybych však trénoval jen na sjezd, asi těžko bych mohl být úspěšný v XC. Crosscountrysta dokáže vyhrát sjezd, ale sjezdař nevyhraje cross country.

A proč ses tedy v roce 1996 začal specializovat pouze na sjezd?

Protože sjezd i cross country se v počátcích hodně doplňovaly, ale od půlky devadesátých let šly obě disciplíny vlastní cestou. V té době se hodně prohloubily zdvihy odpružení až ke dvaceti centimetrům a laborovalo se se systémy odpružení. Poté, co jsem získal většinu XC titulů, jsem cítil, že bych se mohl uplatnit právě ve sjezdu. Navíc jsme s Dougem vyvinuli stroj Tomac 204, jenž potřeboval pořádně otestovat. A to se v roce 2007 povedlo, když jsem na MS skončil druhý, hned za neporazitelným Nico Vouillozem.

Dobrá, mluvíš o druhém místě, ale ty sám ses stal šestkrát Mistrem světa. Který z těch všech úspěchů je pro tebe nejdůležitější?



Nejspíš asi sezóna 1991, kdy jsem se stal nejen Mistrem světa v XC, ale vyhrál jsem i světový pohár včetně finálového závodu, ve sjezdu jsem byl druhý na světě a ještě jsem vyhrál americkou sérii Norba ve sjezdu.

Kdo byl tvůj největší soupeř? Ned Overend, Bob Roll, Greg Herbold, Shaun Palmer, Nico Vouilloz nebo někdo úplně jiný?

Rád jsem závodil s hrdiny ze staré školy bikingu, jako byli Ned, Joe Murray či kluci Cunninghamovi. Ti kralovali v osmdesátých letech, takže pro mě bylo ctí se s nimi setkávat a porážet je. V devadesátých letech to byl opět Ned, ale pak i Tom Frischknecht, s nimiž jsme sváděli urputné bitvy. Ve sjezdu zase kraloval Nicolas Vouilloz, jehož porazit byl prakticky nadlidský výkon. Ten člověk snad neuměl chybovat, o čemž svědčí jeho jedenáct titulů MS. Hodně zábavy i soubojů na lokty jsme si užili s Palmerem, který byl hodně talentovaný a kromě na kole sbíral medaile i na snowboardu a v motokrosu.

Co tě vlastně ke kolům a tak tvrdému tréninku tak táhlo?

Každý, kdo někdy proťal pásku na Mistrovství světa, ví, co tě nutí znovu a znovu usedat na kolo a najíždět kiláky a dřít. Je to ten uspokojující pocit, kdy vidíš, že veškerá tvoje celoroční práce nešla vniveč a ty jsi ten nejlepší na světě.

Existuje nějaký univerzální recept na vítězství?

Úspěch se musí dobře naplánovat a pracovat na něm každodenně. V průběhu sezóny by si jezdec měl naplánovat krátkodobé a dlouhodobé cíle. Úspěch se však nedostaví, pokud nebude založen na solidních základech – vynikající fyzičce, dokonalém ovládání kola a hlavně odhodlání a duševní vyrovnanosti.

Díky za tvé životní zkušenosti, rozhodně platí dodnes. Pojďme se nyní věnovat novinkám pro sezónu 2010 – na Sea Otteru jste představili novou verzi rámu Carbide. Na první pohled však nejsou změny nijak markantní, o co tedy jde?

Náš osvědčený stroj pro cross country Carbide SL dozná výrazné váhové úspory, takže celé kolo na běžně dostupných komponentech bude možné postavit hodně pod deset kilogramů. Po upgradu na superlehké tuningové díly se můžeme klidně pohybovat u devíti kilo.

Hranatá spodní a horní rámová trubka mají za úkol rám zpevňovat, což se ve spojení s blokem mezi sedlovou trubkou a středovým pouzdrem projeví na obrovské tuhosti rámu. A ta je u mé firmy hlavním cílem, neboť sám můžu potvrdit, jak je ve spurtu na cíl důležité, aby se rám nekroutil do stran. Tuto verzi carbidu máme připravenu už tři roky, ale dokud jsme si nebyli jistí maximální tuhostí i u rámu pod dvě kila, testovali jsme o něco odolnější a taky těžší rámy. Postupným vývojem a odlehčováním jsme se dopracovali k současné verzi, která splňuje stejné pevnostní požadavky, jako první stroje Carbide XC, ale šetří oproti nim půl kila váhy. Oproti standardnímu rámu Carbide, jenž využívá dvacetiprocentního podílu vláken s vysokým modulem pevnosti, u nového Carbide SL jsme použili 40% zastoupení těchto high-modulus vláken. To rámu dodá na vyšší pevnosti i tuhosti, a zároveň je tak možné rámy odlehčit.

Carbide SL dostal nově karbonové řetězové vzpěry, duralová je už pouze patka, a také vahadlo, které působí na tlumič. Nejedná se však o přepákování, jak by to mohlo na první pohled vypadat, tlumič je stlačován napřímo pružnými horními vzpěrami, které díky své ohebnosti nahrazují třetí čep a vahadlo je zde pouze pro zvýšení boční tuhosti systému.

Zdvih zůstává na 90 mm a s vidlicí s 80mm zdvihem získáme klasickou geometrii se 71 / 73 stupni hlavového a sedlového úhlu, zatímco se stovkovou vidlicí se úhly skloní o půl stupně. Rámy budou k dispozici ve čtyřech velikostech, přičemž ve velikosti L je hmotnost rámu s tlumičem DT Swiss těsně pod dvě kila. Cena na americkém trhu by se měla pohybovat okolo 2600 dolarů, kalkulaci pro zahraniční trhy zatím nemáme připravenou, ale případní zájemci se mohou v průběhu roku informovat u dovozce.

Díky za rozhovor.

(mig)

Foto archív J. Tomaca

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

Otevřeli jsme největší prodejnu
na „hajendová" kola v Československu. Yeti, Niner, Rocky Mountain a Specialized v množství z kterého si zaručeně sednete na zadek. No a pokud se neodprásknete úplně, můžete se rochnit v macaté nabídce od firem Race Face, Sensor, Topeak, Met, Spinergy, Knog, atd.. Stereofoní hudba, exkluzivní osvětlení a příjemná obsluha samozřejmostí.
Spokojenost garantuje Qěták - zodpovědný vedoucí.

BANG

Najdete nás na adrese
Brněnská 24, Svitavy
tel.: +420 461 530 614
www.ultrasport.cz

ultrasport

KED ZENITH

Přilby Ked jsou charakteristické svým klasickým spojením skořepiny a vnitřního tvrzeného základu pomocí nalepení. Stejně je tomu i u modelu **Zenith**, který nějaký čas chránil naše hlavy.

Základem přilby je poměrně masivní tělo z tvrzeného polystyrenu. Vnější skořepina je kromě horního dílu nalepena i vzadu na bocích a celkové pojetí přilby napovídá hlavně o výrazné ochraně hlavy. O odvětrání se stará čtrnáct ventilačních otvorů solidní velikosti, přičemž čtveřice předních je kryta síťkou. Štítek z pružného plastu je uchycen třemi čepy, které jsou natlačeny do těla přilby.

O usazení na hlavě se stará celoobvodová čelenka se stahováním otočným kolečkem na zátylku. To je i přes nižší profil dobře uchopitelné i za jízdy, takže přilbu není problém dodatečně upevnit. Čelenka má polstrování v přední části a na spáncích, vzadu pak je pouze před stahovacím mechanismem. Dostatečná výška polstrování kryje stahovací pásek, takže jeho klouby a spojení nejsou cítit. Na temeni jsou pouze dvě delší výstelky, ovšem i ty jsou dostačující. Specialitou přilby je klasika značky Ked, tedy dvojice červených led diod po stranách stahovacího mechanismu. Jednoduchým stisknutím se tyto blikačky zapínají i za jízdy v dlouhoprstých rukavicích.

Popruhy mají pod bradou polstrování, poměrně masivní přezka nabízí přes ozubení asi centimetrovou regulaci délky. Popruhy lze samozřejmě nastavit rozpínacími přezkami pod ušima a na vrchu skořepiny ještě navzájem díky otočnému plastovému kolečku.

Tvar přilby je poměrně hluboký, takže na hlavě netrčí. Výraznější šířka přední části pak působí poměrně nerozbitným dojmem. Celkový tvar bude sedět spíše jezdcům s kulatějším tvarem hlavy, protože přilba je volnější na spáncích, kdežto na čele a na zátylku je cítit stahovací čelenku. Po chvilce si ale jezdec zvykne a přilba sedí celkem pohodlně. Štítek nepřekáží díky svojí střední délce ve výhledu. Průduchy i přes krytí síťkou nabízejí dostatečnou ventilaci. Větší masa materiálu je pak zárukou dostatečné odolnosti a ochrany při pádu v terénu. Hmotnost modelu Zenith ve velikosti L (56–62cm) je 314 gramů, cena je 1690 korun.

(už)

\+ masivní ochrana, ventilace, blikačka

− větší přezka

Marzocchi XC Corsa LO

Naším testem prošla vidlice, kterou používají někteří výrobci kol jako OEM model a v sériové nabídce se samostatná neobjevuje. Marzocchi XC Corsa LO se zdvihem sto milimetrů vychází z letošního typu Corsa TST2, s nímž se téměř shoduje i váhově. Oproti němu však postrádá vnější seřizování tlumení zpětného chodu a vnitřnosti má stranově prohozeny, tedy v pravé noze má testovaný OEM model vzduchovou komoru a v levé noze je instalováno olejové tlumení. Tím pádem je páčka lockoutu atypicky na levé straně korunky. Konstrukce vnitřních a vnějších nohou, korunky i duralového sloupku je jinak totožná se sériovým provedením TST2.

Svou hmotností 2010 gramů sice patří vidlice k těžším kouskům, váhu nám ale vynahradila svou spolehlivostí a celkem kultivovaným chodem. Zdvih sto milimetrů počítá i s určitou rezervou, nám se při vhodně nastaveném tlaku ani jednou nepodařilo využít více jak necelých osmdesát milimetrů. Citlivost není nejsilnější zbraní modelu, nicméně s přibývajícími kilometry se postupně zlepšovala. Vyhovovala nám progresivita chodu s výrazným přitvrzením v poslední třetině.

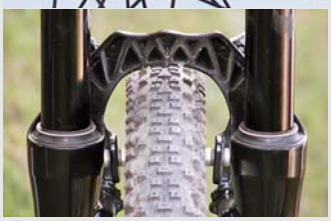
Tvarově je vidlice zdařilá, to platí jak o korunce, tak i o typickém můstku vnějších nohou s plastickým nápisem Bomber. Konstrukce nabízí solidní tuhost, ta se ale vzhledem k nemalé hmotnosti dala očekávat. Zvyk potřebuje umístění lockoutu, zvlášť když sedláte více kol během kratší doby. Budete-li jezdit pouze s jednou vidlicí, navyknete si celkem rychle. My jsme ale s ovládáním lockoutu měli upřímně problém, a to ani ne proto, že je ovládání vlevo, ale spíš kvůli faktu, že aktivovaná vidlice je s páčkou dozadu a zavírá se naopak dopředu. Je to podobné, jako by vám někdo prohodil brzdový a plynový pedál v autě...

Po funkční stránce ale nemáme k OEM modelu od Marzocchi výhrady, takže kolo s touto vidlicí si klidně kupte.

(kad)

\+ tuhost, spolehlivost

− ovládání lockoutu



APACHE BICYCLES
www.apache-bike.cz

Michal Zrnečko, 44 let
čs. reprezentant na dráze 1982–1990
3× účast na Mistrovství světa
7× 1. místo na Mistrovství republiky
2× 2. místo (2005, 2006) Samsonmann Rakousko, silniční MS
2× 3. místo (2007, 2008) bez záv. licence 220 km, 4600 m převýšení

Sleva Kč 20.000

Gila Monster model z kolekce 2008
Velikost 54 cm · 56 cm · 58 cm · Cena ~~89.990,–~~ 69.990,–

rám Full Carbon vidlice Carbon / Al převodník Shimano Dura Ace 53×39/175 mm řazení Shimano Dura Ace 2×10 Dual měnič Shimano Dura Ace přesmyk Shimano Dura Ace kazeta Shimano Dura Ace 12-23/10 řetěz Shimano Dura Ace brzdy Shimano Dura Ace přední náboj Mavic Ksyrium ES zadní náboj Mavic Ksyrium ES ráfky Mavic Ksyrium Black ES pneu Continental GP Attack / Force 23-622 řídítka Ritchey Road WCS Carbon 31,8 mm představec Ritchey WCS 4 Axis 31,8 mm sedlovka Ritchey WCS Al 27,2 mm sedlo Selle Italia C2 Trans Am

Apache® Bicycles — Duch vítězství

Konstruktér
Mám to štěstí, že práce je i mým koníčkem. Při konstrukci kol preferuji kvalitu a značkové komponenty. Kolekce je šita na míru náročnému českému zákazníkovi. Součástí mé práce je i testování nových modelů v terénu i na silnici.

Design © Jan Hercynek, 2009

Dámské okénko

Funkční spodní prádlo

V dalším dámském okénku se podíváme na tu část oblečení, na které z velké části závisí pocit pohody při fyzické aktivitě, a tedy i při jízdě na kole. Dnes tolik oblíbený pojem „funkční prádlo“ v sobě zahrnuje množství výrobků, jež mají za úkol při výkonu zajistit odvádění potu od těla, udržovat přiměřenou teplotu a postarat se o maximální komfort jezdce, tedy v našem případě jezdkyně.

V minulém díle rubriky Dámské okénko jsme se zabývali výběrem vhodných cyklistických kalhot a dresů pro milovnice bikování a upozorňovali jsme na specifika ženského těla, které vyžaduje střih odlišný od modelů pro muže. Totéž platí i u funkčního prádla, neboť tvoří první vrstvu a přichází do přímého kontaktu s pokožkou. Je tedy více než nutné, aby dobře kopírovalo křivky těla. Neméně důležitý je výběr materiálu, jenž by měl být přiměřený teplotě prostředí a plánované intenzitě výkonu.

Sexy i na kole

Nejspodnější a pro pánskou část populace jistě velmi atraktivní součástí dámské sportovní výstroje je spodní prádlo. Výrobci dnes nabízejí množství modelů podprsenek a kalhotek, které jsou přizpůsobené aktivnímu pohybu a respektují ženské tvary. Pohodlné nošení zajišťují ploché švy, a v případě podprsenek také pevné a tvarované košíčky. K dostání jsou komplety ze superjemného polypropylenového mikrovlákna se speciální strukturou, jenž umožňuje lepší roztýlení a odpaření potu, takže i když se při vyjížďce pořádně zapotíme, nemusíme se bát nepříjemného studeného „obkladu“ na kritických místech. Na trhu je dnes široký sortiment spodního prádla s těmito kvalitami v mnoha barevných provedeních, takže skutečně každá bikerka si přijde na své.

Některé sportovní podprsenky mají na exponovaných místech, jako jsou záda, podpaží a spodní část, vsazené panely z materiálu Coolmax pro dokonalé odvádění potu od pokožky. Mnohé výrobky obsahují vysoké procento pružné Lycry, která má za úkol při pohybu zkrotit a udržet na místě naše přednosti, takže si můžeme sportovní výkon vychutnat „v plné formě“.

Poněkud více sexy alternativou funkčního spodního prádla jsou podprsenky vhodné i pro civilní nošení. Bývají anatomicky tvarované za použití technologie „molding“, tedy zatepla. Na podprsní části bývá použita větrací vsadka, vzadu pak síťovina pro co nejlepší odvod potu od pokožky. Samozřejmostí bývají ploché švy, mechová výstelka po obvodu podprsenky či nastavitelná ramínka z jemného materiálu zabraňujícího otlaku. Součástí kompletu bývají i kalhotky opatřené jemnými švy a, stejně jako horní díl, síťovinou na bočních dílech. Pro sport v chladnějším počasí, jako je třeba běh na lyžích v rámci přípravy na bikovou sezónu, můžeme sáhnout po kalhotkách s nohavičkou, které by měly opět mít ploché švy, aby nás v choulostivých partiích nic netlačilo a nedřelo. V nabídce některých značek bývají speciální kalhotky pro cyklistiku s konstrukcí připomínající žebrování, jejímž úkolem je urychlit odvod potu od těla. Kalhotky mohou být opatřeny elastickou cyklovložkou, která při zachování výše uvedených vlastností zaručuje pocit maximálního pohodlí při jízdě.

Bez trika ani ránu

Dalším a asi nejčastěji používaným stupněm funkčního prádla je triko s krátkým rukávem, pro které by měl být samozřejmostí střih dle pravidel anatomie ženského těla, tedy užší ramena a lehce probraný pas, z hlediska cyklistického využití potom kratší přední a prodloužená zadní partie. V horkých letních dnech můžeme sáhnout i po variantě bez rukávů. Co se týká materiálu, velmi populární je Coolmax, tedy úplet s minimálním obsahem padesáti procent tvarovaného polyesterového vlákna. Toto vlákno má speciální tvar, zvětšující plochu pro odvod potu od těla a jeho rychlé odpařování. Mezi tělem a tkaninou tak vzniká jakési mikroklima, které zabraňuje přehřátí organismu a následné dehydratoci, čímž vytváří optimální podmínky pro sportovní výkon. Díky těmto vlastnostem po výrobcích z Coolmaxu jistě rády sáhneme nejen během sportovní aktivity, ale i v horkých letních dnech. Specialitou je třeba materiál Coolmax Fresh s obsahem iontů stříbra, které omezují růst bakterií způsobujících rozklad potu, a následný nepříjemný zápach.

Někteří výrobci oproti tomu vsadili na dvouvrstvý materiál využívající rozdílných vlastností dvou různě silných přízí, které jsou zkombinovány tak, aby trika co nejlépe větrala a odváděla tělesnou vlhkost. Na pocením nejvíce ohrožených místech mohou být použity vsadky z vysoce prodyšné tkaniny. Profilace povrchu modelů vytváří zajímavé vzory, což je spolu s možností výběru barevných provedení pro dámy cyklistky vítaným bonusem k uvedeným funkčním kvalitám. Takovéto funkční prádlo najde své uplatnění nejen ve sportu, ale třeba i při běžném denním nošení.

V chladnějších dnech sáhneme po spodní vrstvě s dlouhým rukávem, u které platí totéž, co u krátkých trik. Střih by měl kopírovat ženské křivky, být dostatečně prodloužený vzadu, aby se zamezilo vyhrnování při jízdě a případnému nastydnutí zad. U funkčního prádla je důležitý poměrně těsný kontakt materiálu s pokožkou pro plné uplatnění jeho vlastností, který však nesmí působit dojmem svěrací kazajky. Nejlépe uděláme, když si konkrétní model vyzkoušíme, předkloníme se jako na kole, abychom zjistily, zda jsou dostatečně kryté zádové partie, jestli nás neškrtí podpaží, zda jsou rukávy dostatečně dlouhé atd. Na trhu je spousta modelů od různých výrobců. Pocit ➡

www.cykl.cz – katalog jízdních kol

pohodlí všeobecně zaručuje minimální počet švů, dvouvrstvá struktura může být tvořena polypropylenem z vnitřní strany a polyamidem ze strany vnější. Toto hi-tech řešení přináší výborné odvětrávání, podpořené zónami pro rychlejší odpařování potu v místech s největší potivostí. Obsah elastanu způsobuje dokonalé obepnutí těla, funkční prádlo se zkrátka stane vaší „druhou kůží“. Na vyjížďku za sychravého počasí je vhodné obléct si výrobek ze silnějšího materiálu, případně složený z více vrstev, které lépe chrání před chladem za současného zachování vlastností funkčního prádla.

Jak vyzrát na zimu

Pokud si nechceme odepřít radost z jízdy ani v zimě, kdy rtuť na teploměru klesá hluboko pod bod mrazu,

určitě nezapomeneme ani na ochranu nohou. Pro tyto příležitosti jsou určeny spodky z elastického materiálu, často s počesanou rubovou stranou. Střihově jsou výborně přizpůsobeny tvaru těla, prodloužená zádová partie a ploché švy jsou zárukou komfortu při nošení. Samozřejmostí je zachování funkčních kvalit, jako u předchozích výrobků. Výrobci nabízejí celou řadu barevných variant, které jistě uspokojí i esteticky založené dámy.

Závěrem zbývá dodat, že na trhu je dnes široká škála modelů funkčního prádla od různých výrobců. Z takovéto palety si jistě vybere jak křehká cyklistka se zálibou v jemných barvách a vzorech, tak i drsná bikerka, požadující jednoduchost a především vynikající funkčnost cyklistického oblečení.

(pet)

ONZA JE ZPĚT

Pamětníci bikového pravěku si určitě ještě vybaví značku Onza, která v devadesátých letech vyráběla slavné rohy, gripy PorciPaw či pneumatiky Porc s charakteristickými kulatými špunty. Onza patřila mezi nejznámější značky v cyklistickém průmyslu, ale pak jakoby se po ní slehla zem.

Značka Onza pochází z Kalifornie, a stojí za vynálezem rohů na řídítka, které představila v osmdesátých letech. Onza se brzy stala synonymem pro přelomové komponenty díky vynálezu mnoha dílů, které nebyly doposud překonány. V devadesátých letech se značka dostala pod vlastnictví skupiny Super Cycles Group, sídlící v anglickém Nottinghamu, která se podílela na téměř všech cyklistických disciplínách.

Lidé z Super Cycles hledali značku pro rychle se vyvíjející trialový sport, který nevnímali jako malou bezvýznamnou soutěžní disciplínu, ale viděli jeho budoucnost ve streetu. Na cyklistickém trhu už nebylo moc co vymýšlet a Super Cycles nechtěli přijít o inovativní tvář značky Onza, a proto ji posunuli novým směrem.

V roce 1998 tak vznikla první řada biketrialových produktů pod značkou Onza. První trialová kola Onza začala jezdit po ulicích v roce 1999 a od té doby jejich prestiž neustále roste. Onza posunula image biketrialu od malého soutěžního mimoměstského sportu na skřípajících kolech k extrémní streetové disciplíně konkurující BMX. Onza přinesla na trh dostupná kola a dramaticky stouply její prodeje. Dnes má Onza své distributory po celém světě, u nás se o ni stará Biketrial Shop Pepy Dresslera.

Jezdci Onzy se umisťují na nejvyšších příčkách ve světových biketrialových soutěžích a většina komponentů Onza s sebou nese i certifikát o patentu nebo registrovaném designu.

Onza však i nadále produkuje staré oblíbené komponenty, jako třeba pláště Onza Porc nebo gripy Porcipaw a Ule Grips.

V segmentu horských kol jsou v nabídce tři vstupní modely pro začínající jezdce, lišící se použitím jednoho nebo šesti převodů, a také ráfkových V-brzd či kotoučovek. My jsme si do testu vybrali prostřední model Onza Hitman na „věčkách“ s možností si zařadit jeden z požadovaných převodů.

Rám je vyroben z materiálu Al 7005 T6 a jeho specifikou, která ho určuje pouze pro městské trialové využití, je absence sedla. To by stejně jen překáželo, takže v tomto místě je rám plochý a místo otvoru v sedlové trubce je zde plát duralu s vyříznutým logem onzy – ježkem.

Rám je celkově delší, ale zadní stavba je velmi krátká – dosahuje pouze 380 mm délky, což usnadní zvedání kola na zadní. Pro trialisty je směrodatná i délka rozvoru 1085 mm. Trialové jsou i další komponenty, jako třeba masivní duralový kryt malého převodníku, pevná chrom-molybdenová vidlice, šestirychlostní silniční kazeta s malým odstupňováním či dlouhý představec. Ten sice umožní lepší ovladatelnost na zadním kole a vyšší výskoky, ale zároveň se díky němu kolo hůře zvedá na zadní. S kratším představcem by to šlo lépe a kolo by bylo i točivější, což však při trialu není až tak důležité. Jakmile se jezdec dostane na zadní kolo, může tam klidně „bydlet“, protože hitman bez problémů drží balanc a jezdce vůbec nenutí pokládat předek.

Kolo jsme vyzkoušeli v klasickém městském nasazení. Jediná nevýhoda tohoto stroje je vyšší hmotnost, která je však daná velmi nízkou pořizovací cenou 12 900 Kč. Někomu by také nemusely vyhovovat obyčejné ráfkové V-brzdy, které lze buď časem nahradit za kotoučovky (bude to vyžadovat výměnu nábojů), nebo může rovnou sáhnout po vyšším modelu Cleaner za 18 900, jenž je vepředu osazen mechanickou kotoučovkou a vzadu hydraulickou ráfkovou brzdou Magura HS 33.

Pro začínajícího jezdce či jako doplňkový stroj na pilování techniky jízdy pro cross country jezdce je Onza Hitman ideální. Necelých třináct tisíc není za toto použitelné kolo vůbec moc a nad jediným hendikepem, hmotností skoro 14 kilo, v této cenové relaci rádi přimhouříme oko.

(mig)

\+ krátká zadní stavba, vybavení přímo na trial, cena

– hmotnost

4EVER Bike sraz na Vysočině

Chcete si otestovat kola značky 4Ever, včetně nejnovějších karbonových a celoodpružených modelů, které již posbíraly řadu ocenění? Rádi byste se projeli krásnou přírodou, popovídali si s dalšími podobně zapálenými cyklisty a strávili krásně prožitý víkend plný horské cyklistiky? Pak byste si měli ve svém kalendáři zaškrtnou termín od 24. do 26. července, kdy se uskuteční již šestý ročník tradiční akce s názvem Bike sraz na Vysočině. Hlavním partnerem této akce se pro letošní rok stala domácí značka 4EVER, která poskytne řadu kol, jež si budete moci v průběhu srazu otestovat. Ani letos nebude chybět páteční zahajovací vyjížďka, sobotní Bike párty s hudbou, tombolou a bowlingovým turnajem. Dva zbrusu nové terénní okruhy jsou rozděleny dle obtížnosti. Pro testování budou připraveny celoodpružené biky 4Ever Virus SXC2, Virus SXA1 a pevné Virus XC2, Virus XS1Disc. Kvalitním, technicky pojatým testovacím okruhem o délce cca dvanáct kilometrů zájemce provede některý z organizátorů. Další informace a přihláška na webu http://bikesraz.turbosnekteam.com. Nezapomeňte, že 24.–26. 7. 2009 patří Vysočina bikerům!

(red)

ACSTAR Everest One

Domácí značka Acstar se svou nabídkou orientuje především na hobby jezdce a cykloturisty, nejvýše postavené modely však dokáží uspokojit i požadavky sportovněji orientovaného jezdce. To platí jak o typu TRX-Race One, jenž prošel v minulosti naším testem, tak o níže postaveném modelu Everest One, jehož schopnosti jsme prověřili v jarním terénu.

Acstar sází i u sportovně zaměřených modelů na decentnost, takže vizuální atraktivitu hydroformně tvarovaných trubek záměrně lehce potlačují často matné odstíny černé či kovově šedé. Ne každý chce, aby bylo jeho sportovní kolo provokativní, decentní kabát je zde zcela záměrný a platí to také u testovaného everestu.

Do kopců

Samotný název modelu vypovídá o tom, že by se kopců kolo nemělo bát. A je tomu skutečně tak, výhodou ve stoupáních je solidní tuhost rámu, a tedy i dobrý přenos energie z jezdce na zadní kolo, potažmo terén. To platilo i v největší 21" velikosti rámu. **Geometrie kola představuje XC klasiku, lety prověřenou a maximálně osvědčenou. Z toho pramení jak nezáludnost chování, kterou uvítá začínající biker, tak i dobrá ovladatelnost, jíž využije o něco zkušenější jezdec.**

Co se týče akcelerace, té nahrává zmiňovaná tuhost rámu a téměř hladký střed běhounu pláště, s nímž souvisí jejich velice dobré odvalování na tvrdém podkladu. Naopak určitou nevýhodou je v případě chuti zrychlovat celková hmotnost 13,9 kilogramu. Everest ale není určen pro závodní nasazení, takže jeho hmotnost není nijak zásadním handicapem.

Pokud se vrátíme k ovladatelnosti, tak ta je solidní v jakémkoli lehčím terénu. **Testovaný Acstar je kolem na pohodovou, klidně i rychlejší jízdu krajinou, ve stylu hobby cross-country.** Vzhledem k tomuto určení není chování kola co vyčíst. Vedení přímého směru, tedy určitý klid, jenž je v této kategorii zásadní, zde dostane jezdec vhodnou dávku. Přesto je chuť zatáčet dostatečně výrazná a everesta není potřeba přemlouvat ke změně směru. Díky celkem nízko položeným řídítkům, délce rámu i zadní stavby si kolo počíná celkem suverénně i v přikřejších výjezdech. Zde jsou ale určitým limitujícím faktorem použité pláště, jejichž nepřítelem je kluzčí povrch. Vrchařské schopnosti tedy může bike ukázat jen v úplně suchém terénu. Ve sjezdech si pláště logicky příliš nerozumí s kamenitým podkladem či šotolinou, ale více než plnohodnotně to pak vynahradí za sucha a při jízdě po asfaltu, kde jezdce nijak nebrzdí a neobtěžují jej hlasitým hukotem.

I přes mírnější sloping a nepříliš dlouhou hlavovou trubku byl posed pohodlný a nenutil jezdce k výraznějšímu natažení a předklonu. Geometrie jde tedy v tomto ohledu ruku v ruce s přirozenou polohou jezdce.

Zaměříme-li se na nabízený komfort, pak je potřeba nejdříve přihlédnout k ceně kola 22 890 korun a k velice dobré tuhosti rámu. Té dali ostatně konstruktéři prioritu a zvlášť u největší velikosti se to rozhodně vyplatilo. Od konstrukce rámu, využívajícího monostay a zcela rovné sedlové vzpěry, nelze očekávat zázraky. Na druhou stranu to i přes svůj vyloženě závodní vzhled dohání pohodlné sedlo Ritchey. Jeho pružnější skelet a větší vrstva měkkého polstrování je rozhodně výhodou. Totéž platí o sedlovce s průměrem 27,2 mm, u níž musíme pochválit i nadstandardní délku 400 mm.

Ekonomicky i efektně

Vždy bývá něco za něco, a pokud chce konstruktér dosáhnout co nejpříznivější ceny a zároveň použít kvalitní a výkonné brzdy či v dané kategorii nadstandardní komponenty řazení, musí logicky ušetřit někde jinde. Taková místa jsou ale na everestu pouze dvě, a sice kliky se čtyřhrannou osou a o něco jednodušší vidlice. Skvělé brzdy a luxusní měniče jsou však dostatečnou protiváhou.

Vidlice Suntour XCM V2 s ocelovou pružinou v levé noze a lockoutem na pravé straně korunky nabízí solidně tuhou konstrukci, po této stránce tedy vhodně doplňuje tuhý rám. Krajní hodnoty seřízení předpětí pružiny nabízí celkem výrazný rozsah a i jezdcům, vážícím k devadesáti kilogramům, by teoreticky měla stačit standardně použitá pružina se střední tvrdostí. Citlivost sice není nejsilnější zbraní vidlice, ale chod je celkem plynulý s výrazným přitvrzením ke konci zdvihu. V praxi je využitelných necelých osmdesát milimetrů zdvihu, zbytek je jakousi rezervou pro tvrdší dopady. Dostat vidlici na doraz se nám během testu nepodařilo. Určitým negativem, s nímž je potřeba se vzhledem k ceně smířit, je kovově znějící, nepříliš jemný zpětný doraz. Chválíme funkčnost lockoutu i tvar jeho páčky.

Z ostatních komponentů jezdec rozhodně ocení kotoučové brzdy Shimano M486. **Už po krátkém zajetí nabídly brzdy solidní výkon a především dobrou dávkovatelnost účinku. Příjemný je také tvar jejich páčky a navíc jsme během testů nezaznamenali jakékoli problémy se škrtáním destiček o kotouče.**

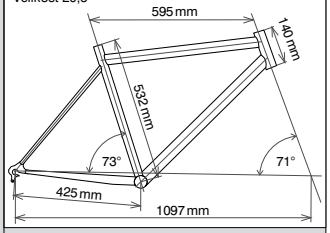
Řadicí páčky Shimano SLX s technologií 2-Way Release jsou výborné a totéž platí o obou měničích. Chválíme také použití nábojů Shimano, i když levnějšího provedení. V případě klik může být sice čtyřhranná osa pro někoho možná určitým archaismem, jejich tuhost je ale dostatečná a preciznost řazení v podstatě srovnatelná se Shimanem.

Acstar Everest One je kolem pro pohodáře, kteří nejraději střídají suchý terén se silničními úseky, vyžadují tuhost rámu, spolehlivost osazení a v neposlední řadě určitou decentnost až nenápadnost svého stroje. ■

Technická specifikace:

Rám: New Kinesium Light Hydroforming
Vidlice: Suntour XCM V2 HLO
Kliky: Truvativ Firex
Brzdy: Shimano M486 Disc
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Náboje: Shimano M495
Ráfky: Mach EXE
Pláště: Kenda 1,95"
Řídítka: Ritchey
Představec: Ritchey
Sedlo: Ritchey Comp
Hmotnost: 13,9 kg (vel. 21")
Cena: 22 890 Kč

Velikost 20,5"



\+ tuhost rámu, funkce brzd, měniče Deore XT, pohodlné sedlo

− zpětný doraz vidlice, čtyřhran u klik

WWW.GALAXY-SERIE.CZ
GALAXY
SÉRIE 2009
23.5. Fox Galaxy maraton Prachatice
13.6. Galaxy Petyša tour Rožnov pod Radhoštěm
20.6. Galaxy Platan maraton Tálín
18.7. Trek maraton Přes 3 vrchy Vysočiny, Horní Cerekev
1.8. Trek MTB maraton Krakatit Dobříš
8.8. Galaxy CykloŠvec maraton - Písek Semice
15.8. Pálavský krpál - Pavlov u Mikulova
29.8. Náměšťský maraton Náměšť nad Oslavou
19.9. Galaxy Kenda Soběslavský maraton
26.9. Galaxy Zručský maraton - Kácov
MTB maratony pro širokou veřejnost
CYKLO ŠVEC www.cyklosvec.cz
GALAXY
KENDA
PROGRESS SPORTSWEAR
FOX RACING SHOX
inSPORTline
catlike
Deda
SUNRACE
GARY FISHER
TREK
ENERVIT active nutrition
Star
BLACK JACK
CHOSEN
SportSoft
SHOCART
Losovaná cena pro účastníky GALAXY SÉRIE 2009
Galaxy Orion disc
cena 28 990 Kč

GHOST
RT 5700 ACTINUM
HMOTNOST: 12,4 KG
WWW.GHOST-BIKES.CZ
RÁM: TAC T6 MB RLP SCL
VIDLICE: ROCK SHOX RECON SL AIR POPLOC
TLUMIČ: X-FUSION O2 PVA
VÝBAVA: SHIMANO XT/SLX
BRZDY: AVID ELIXIR R DISC 185 MM
CENA: 46 999 Kč
SCL
RT 5700

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

Nadstandardní služby s 20letou tradicí

Ski a Bike Centrum Radotín je rodinná firma, jejíž idea se za 20 let existence nezměnila: nabízet zákazníkovi nadstandardní servis, maximálně široký výběr zboží včetně možnosti testování kol a v neposlední řadě také nezvykle, na české poměry možná až extrémně dlouhou otevírací dobu.

Poloha takřka na samém okraji Českého krasu, přitom v snadném dosahu z centra Prahy, představuje ideální lokalitu k otestování potenciálního nového kola. Nicméně v klidné čtvrti mezi rodinnými domky ve svahu nad pražským Radotínem by asi málokdo očekával cyklistickou prodejnu takovéto kvality. I přes vylidněné ulice je však v prodejně a jejím bezprostředním okolí vždy rušno. Nabídka zboží a přístup k zákazníkovi se postaraly radotínskému Ski a Bike Centru o nemalou popularitu mezi pražskou a středočeskou cyklistickou veřejností.

Samotná prodejna je jakýmsi showroomem, který funguje na principu: „Chtěl bych tohle v té a té velikosti." A zákazník si může být téměř jist, že mu prodavač během chvíle onu věc skutečně donese. Konkrétní položku seženete ve všech běžných velikostech, díky velké kapacitě přilehlých skladů jsou zde navíc schopni zákazníkovi nabídnout většinou kompletní kolekci dané značky. Běžně jsou k dostání také okrajové velikosti jak samotných kol, tak i treter či textilu. Tak trochu paradoxně proto může znít, že samotná prodejní plocha je pouhým zlomkem celkové plochy, bereme-li v úvahu také sklady a administrativní část. Pouze dokonalé zázemí ale může zajistit dokonalé služby a kvalitní servis.

Nabízené americké značky kol jsou pro majitele prodejny srdeční záležitostí – Ski a Bike Centrum Radotín je jedním z největších prodejců kol Specialized, Trek, Gary Fisher či Kona u nás. Nemalá část nabídky se orientuje na celoodpružené biky. Za zmínku zcela určitě stojí i neobvykle propracovaná sekce dámské cyklistiky, zahrnující jak dámská kola, tak špičkové oblečení a doplňky. V prodejně naleznete mimo jiné i široký výběr dětského cyklistického oblečení a doplňků, a to již od těch úplně nejmenších velikostí. Celkem jedenáct nabízených značek cyklistického textilu, to je slušná porce.

Podíváme-li se na ostatní aktivity Ski a Bike Centra Radotín, pak nemalou část prodeje tvoří internetový obchod, zahrnující několik tisíc produktů s velice podrobným popisem. Za shlédnutí stojí také další internetové stránky radotínské prodejny, a sice www.mtb-blog.cz, kde je celá řada recenzí a novinek ze světa cyklistiky, včetně reportáží ze závodů.

K už tradičním akcím prodejny patří testovací víkendy. Na květnovém víkendu (22. až 24. 5.) bude **zdarma** k otestování téměř 80 **převážně celoodpružených horských kol**. Stabilně po celý rok je k testovacím účelům vyhrazeno **dvanáct modelů kol**, včetně oblíbených Epiců, Stumpjumperů FSR, **29" kol** a dalších. Není problém se zde v případě vážného zájmu domluvit i na celodenním zapůjčení kola.

Kromě jízdních kol je možné si zde zapůjčit například také dětské vozíky za kolo.

Přes zimu je k dispozici podobně široká nabídka zacílená na sjezdové a běžecké lyžování, takže Ski a Bike Centrum Radotín se může stát vaším celoročním obchodním partnerem.

(PR)

Ski a Bike Centrum Radotín
Topasová 1/885, Praha 5-Radotín
tel. 257 91 24 95
www.kola-radotin.cz

Catlike Vacuum

Model Vacuum patří do samé špičky kolekce španělské značky Catlike. Jeho konstrukce nabízí vynikající odvětrání dané řadou vysokých vertikálních průduchů. Ty při bočním pohledu lehce připomínají žábry a dávají jasně najevo, že Catlike i v tomto případě vsadil na nekonvenční design, který ale jako vždy maximálně plní funkci.

Tvar přilby je zevnitř dost hluboký, což je ještě podpořeno vyšší zadní partií. O technologii In-mold se asi není nutné po milionté rozepisovat, zajímavostí modelu Vacuum je ale především zpevňující konstrukce, tvořená dvojicí průběžných termoplastových trubiček. Ty propojují středy vysokých bočních ventilačních otvorů, a zabraňují tak rozlomení přilby při nárazu. Při pouze minimálním navýšení hmotnosti tak došlo k výraznému zpevnění celé konstrukce. V rovnováze s předním dílem je po stránce odvětrání i celá zadní část, která je děravá doslova jako ementál.

Usazení na hlavě je především díky již zmiňované nadprůměrné hloubce vynikající. Velkou zásluhu na tom ale má i množství polstrovaných výstelek, které jsou přítomny dokonce i vzadu, dále na seřizovacím mechanismu a také na popruhách pod bradou. Připomínku ale máme k plastové „čelence", která je ukotvena v oblasti spánků a pokračuje dozadu ke klasickému posuvnému polohovacímu systému. Nám zde scházela plastová vzpěra, která by vzadu určovala pevný odstup posuvného mechanismu od skeletu přilby, a zajistila by tak ještě jistější usazení na hlavě. Na druhou stranu, například jezdci, a především jezdkyně s culíkem či copánkem možná zde použité řešení uvítají, neboť umožňuje vlasy protáhnout i nad seřizovacím systémem.

I přes svou hloubku je přilba Vacuum univerzální na bike i na silnici. Je k ní dodáván jak decentní štítek, tak i plastové záslepky do jeho montážních otvorů. Jak už to u dražších přileb bývá, štítek je možné výškově nastavit, aby nepřekážel ve výhledu. Mezi důležité detaily, na které Catlike tradičně nezapomíná, patří reflexní nálepka na zadním dílu dole.

Cena přilby Catlike Vacuum je 2990 korun, hmotnost velikosti MD včetně štítku je 290 gramů. V nabídce je celkem sedm různých barevných kombinací.

(kad)

\+ odvětrání, hloubka skeletu, atraktivní vzhled, zpevnění konstrukce

− seřizovací systém bez výškového ukotvení

2F BIKE

Značka 2F výrazně rozšířila svůj sortiment. Zdaleka už se nejedná pouze o funkční spodní prádlo, nabídka nyní zahrnuje také lycrové i volné kraťasy, dresy, bundy a další cyklistický textil. My jsme z její nové kolekce otestovali volnější dres Bike, s efektním potiskem na zádech a s lemy rukávků a límečkem v retro stylu. Velice lehký a vzdušný materiál Polyester mikro byl speciálně vyvinutý pro cyklistiku a jeho nadprůměrná ventilace i schopnost odvodu potu jsou charakteristickými prvky pro většinu produktů této značky.

Celkově volnější střih koresponduje s designem, takže se předpokládá i kombinace dresu s volnými MTB kalhotami. Spodní lem s lehce prodlouženým zadním dílem nevyužívá jakékoli pružnější zakončení, takže ani při předklonu nemá tendence se vykasávat. Optimální šířka v ramenou i určitá elasticita materiálu zaručují, že dres nikde netáhne. Z tohoto pohledu je promyšlené také použití hodně širokých pružných lemů rukávků, které ruku optimálně obepínají, aniž by jakkoli škrtily. Pro bikery do horkého letního počasí je vhodný i dvoutřetinový skrytý zip. Pouze bychom u něho uvítali o něco větší úchyt jezdce, s nímž by byla snadnější manipulace, jinak je kvalita zipu velice dobrá a totéž platí o zpracování s využitím plochých švů. Výška i šířka límečku nám vyhovovala, možná by ale nebylo od věci použití garáže pro jezdce zipu, aby se nedostával do kontaktu s pokožkou na krku.

Zadní kapsa se zapínáním na zip je dostatečně objemná a na šířku se do ní vejde třeba i malá pumpička. Grafika použitá na zádech je atraktivní a výborně doplňuje celkový styl dresu, který by jinak působil hodně retro dojmem. Jen v případě vození batohu bude právě tato grafika zcela skryta.

Cena dresu 2F Bike je 903 korun. V nabídce je šedo-oranžová a šedo-červená varianta ve velikostech S až XXL.

(kad)

\+ funkce materiálu, střih, zpracování, délka zipu

− menší úchyt jezdce zipu

smp4bike
tak trochu jiné sedlo!

SELLE SMP
1947-2007
www.sellesmp.cz

GALERIE KOL

V naší galerii jsme si představili top modely některých značek i širokou paletu enduro či all mountain biků. Tentokrát se zaměříme na hodně populární kategorii hardtailů v ceně kolem třiceti tisíc korun. To jsou totiž stroje, na nichž své závodní i rekreační kilometry polyká většina cyklistického národa.

Jejich základem je duralový rám v různých profilacích trubek. Objevuje se prohnutá spodní trubka a další módní trendy. Přední vidlice jsou hlavně v režii značek Rock Shox a Suntour nebo Marzocchi. Osazení je nejníže Deore a nejlépe Deore XT. Na některých modelech se objevují i zapletená kola, ale stále vede klasika. V pláštích pak dominuje značka Schwalbe. U brzd jsou pozice jasné, vede Shimano následované značkou Avid. Zajímavé je, že cenové rozpětí je od dvaceti do třiceti tisíc, a za to lze mít komponenty jen o řadu či dvě rozdílné. Proti tomu výrazný rozdíl v ceně dělá hlavně vidlice. Takže závodní biky pro začátečníky nebo sportovní biky pro amatéry jsou tady.
(už)

4EVER Ultra Disc EI

Ačkoli 4Ever přišel letos hojně s karbonem, duralové modely spoléhají na profilaci trubek, výrazné sedlové vzpěry a odlehčenou boční výztuhu pod hlavou.
Rám: Alu 7005 **Vidlice:** Rock Shox Tora SL **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Shimano SLX **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano SLX **Ráfky:** Mavic XM 117 **Pláště:** Schwalbe Racing Ralph EVO **Velikosti:** 17, 18.5, 20.5" **Cena:** 29 499 Kč

ACSTAR TRX Race One

Acstar sází na profilované trubky a monostay napojení sedlových vzpěr. Designové změny nejsou mezi sezonami nijak výrazné, značka si stále zachovává svoji tvář.
Rám: Alu Kinesium Light **Vidlice:** Suntour Raidon RL **Kliky:** Truvativ Firex **Brzdy:** Shimano BR-M486 **Řazení:** Shimano Deore XT **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano 495 Disc **Ráfky:** Mach1 EXE **Pláště:** Kenda **Velikosti:** 17, 19, 21" **Cena:** 27 890 Kč

AMULET 11.400 Disc

Amulet letos postavil designově asi nejvýraznější kolekci na domácím trhu. Hmotnosti kol obsažené v názvech jsou už zažitým standardem.
Rám: Alloy 7005 T6 Superlite Exo **Vidlice:** Rock Shox Tora **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Avid Juicy 5 **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano M525 **Ráfky:** Mach1 MX **Pláště:** Schwalbe Racing Ralph **Velikosti:** 17, 19, 20.5" **Cena:** 27 299 Kč

APACHE Hawk Disc

Disková verze staví na rámu s profilací trubek pro výraznou tuhost. Nechybí plochá výztuha pod hlavou a minimalistické pojetí zadních patek rámu.
Rám: Alloy U6 **Vidlice:** Marzocchi 33 LO **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Shimano SLX **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano WH-M505 **Ráfky:** Shimano WH-M505 **Pláště:** Michelin Country Mud **Velikosti:** 16.5, 19, 21.5" **Cena:** 29 990 Kč

CTM Caliber

Slovenská značka CTM má nejdražší bike v ceně lehce přes dvacet tisíc korun. Sází na kruhové profily trubek a hravou geometrii v kombinaci s pohodlným posedem.
Rám: Alu 6061 DB **Vidlice:** Suntour Epicon RLD **Kliky:** Shimano Deore **Brzdy:** Avid Juicy 3 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Novatec **Ráfky:** Alex XD Disc **Pláště:** Kenda Karma **Velikosti:** 19, 21" **Cena:** 20 790 Kč

DEMA Auron

Dema uvedla na trh celokarbonový model s integrovanou sedlovkou, nicméně Auron je v nabídce na třetím místě. Typické jsou výztuha pod hlavou a zadní monostay.
Rám: Alloy 7005-T6 **Vidlice:** Rock Shox Tora SL **Kliky:** Shimano M542 **Brzdy:** Hayes Stroker Trail **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano M525 **Ráfky:** Sun Ringlé **Pláště:** Maxxis Crossmark **Velikosti:** S, M, L **Cena:** 27 999 Kč

FELT Q 920

Sportovní biky z řady Q sází hlavně na originální hydroformingovou profilaci horní trubky a netradiční zadní patky. Masivní je i výztuha pod hlavou tvořená částí trubky.
Rám: Alu 6061 DB **Vidlice:** Rock Shox Recon SL **Kliky:** Shimano M442 **Brzdy:** Avid Juicy 5 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** Mavic XM 117 **Pláště:** Felt Tar XC **Velikosti:** 13.5–21.5" **Cena:** 26 990 Kč

GALAXY Orion Disc Shimano

Paleta nejlepších biků Galaxy je rozdělená hlavně komponentovým osazením, takže jsou v nabídce čtyři modifikace téhož. Hned pod nimi je ale jediný Orion.
Rám: Al 7005 TB **Vidlice:** Rock Shox Tora SL **Kliky:** Truvativ Firex **Brzdy:** Shimano SLX **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** Rodi Excalibur **Pláště:** Kenda Karma **Velikosti:** 17.5, 19, 20.5" **Cena:** 24 900 Kč

GHOST SE 9000

Ladné tvary a nenápadný, střídmý design s výrazným logem, to jsou biky Ghost. Hardtaily i fully využívají dobrou geometrii s hravým projevem a skvělým ovládáním.
Rám: Al 7005 T6 DB **Vidlice:** Marzocchi Corsa Air **Kliky:** Shimano 542 **Brzdy:** Shimano Deore XT **Řazení:** Shimano Deore XT **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano Deore XT **Ráfky:** Alex XD **Pláště:** Schwalbe Racing Ralph **Velikosti:** 44, 48, 52, 56 cm **Cena:** 31 999 Kč

GT Zaskar Elite

Trojitý trojúhelník v konstrukci rámu, originální zadní patky a masivní partie kolem hlavy, to je klasika od GT. Model Zaskar je co do dlouhověkosti takřka legendární.
Rám: Alu Kinesis Superlight **Vidlice:** Rock Shox Tora **Kliky:** Shimano-Octalink **Brzdy:** Avid Juicy 3 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** WTB Speed Disc **Pláště:** Kenda Karma **Velikosti:** S, M, L, XL **Cena:** 29 999 Kč

KENZEL Grade SLX

Top model sice využívá tenkostěnných duralových trubek potažených karbonem, druhý Grade už ale spoléhá na čistý dural s nevýraznou profilací trubek kruhového průřezu.
Rám: Ultralight Alloy **Vidlice:** Suntour Raidon RL **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Shimano SLX **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano SLX **Ráfky:** Mach1 MX **Pláště:** Schwalbe Albert **Velikosti:** 17, 19, 21" **Cena:** 25 890 Kč

LEADER FOX Outline

V duchu současných trendů sází značka na prohnutou spodní trubku a profilaci s výraznějšími hranami. Bike disponuje stabilním vedením a středně nataženým posedem.
Rám: Alloy 6001 **Vidlice:** Rock Shox Recon **Kliky:** Truvativ Firex **Brzdy:** Avid Juicy 5 **Řazení:** Shimano Deore XT **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano M525 **Ráfky:** Remerx DHX **Pláště:** Schwalbe Furious Fred **Velikosti:** 16, 18, 20, 22" **Cena:** 27 000 Kč

MAYO XC Max

Slovenská značka Mayo spojila originálně prohnutí spodní trubky se zadní stavbou z hranatých profilů. Top model značky je nabízen v černé a bílé barvě.
Rám: Alu 6061 **Vidlice:** Suntour XCR RL **Kliky:** Shimano M543 **Brzdy:** Shimano BR-M575 **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano WH-M506 **Ráfky:** Shimano WH-M506 **Pláště:** Schwalbe Smart Sam **Velikosti:** 18, 21" **Cena:** 21 990 Kč

PELL'S Razzer Carbon Elite

Razzer využívá u duralového předního trojúhelníku zadní karbonovou stavbu VFHS, která spoléhá na vertikální pružnost a horizontální tuhost materiálu.
Rám: Pell's P6 Ultralite **Vidlice:** Rock Shox Tora **Kliky:** Truvativ Firex **Brzdy:** Avid Single Digit 5 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** Mavic XM 117 **Pláště:** Geax Saguaro **Velikosti:** 17, 19, 21" **Cena:** 28 990 Kč

WHEELER Pro 79

Kruhové profily trubek, čistý design a vlastní tvar zadních patek. To jsou wheelery s dobrou ovladatelností a tradičně lehkým jízdním projevem.
Rám: Alu 6061 DB **Vidlice:** Marzocchi 22 LO **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Shimano Deore XT **Řazení:** Shimano Deore XT **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano M535 **Ráfky:** Alex DP 17 **Pláště:** Schwalbe Little Albert **Velikosti:** 17.5, 19, 21" **Cena:** 29 990 Kč

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

Dvě komory Revelation

Vidlice **Rock Shox Revelation** patří mezi kousky určené pro trail ježdění, jinak tedy enduro či all-mountain v lehčím stylu.

Vyzkoušeli jsme model 426 v provedení Dual Air na klasickou rychloupínací osu. Základem vidlice je duralová korunka z materiálu 6066 T6 s duralovým sloupkem a duralové vnitřní nohy ze slitiny 7000 s průměrem 32 mm. Jde tedy o vidlici hrající ještě na štíhlost konstrukce a rozumnou váhu, nikoli na extrémní odolnost, jako u silnějších sourozenců Pike, Lyric či Domain.

Vnější kluzáky jsou z magnezia a lze vybrat mezi klasickou a rychloupínací 20mm pevnou osou Maxle. Nutno podotknout, že tuhost vidlice byla sice na slušné úrovni, ale volba klasické osy se při zdvihu 140 mm ukázala jako nepříliš šťastná, protože pevná osa by rozhodně přidala na lepším vedení v zatáčkách. Ideálem by bylo použití 15mm osy, což by byl váhový a pevnostní kompromis i pro ty, kterým je dvacítka už příliš.

Vidlice díky systému Dual Air nese dvojici ventilků na levé noze. Na korunce je ventilek pozitivní komory, na spodu vidlice se fouká negativní. Doporučené tlaky v obou komorách jsou vypsány na vnější noze a hodnoty pro obě komory jsou na stejných úrovních. Nahustili jsme tedy vidlici na doporučený tlak v obou komorách a vyrazili. Chod vidlice byl od začátku velmi jemný, skoro by se dalo říct, že předčil citlivost pružiny. Pouze při odskočení bylo občas cítit lehké cvaknutí zpětného dorazu, to ale může být dáno výškou hladiny tlumícího oleje.

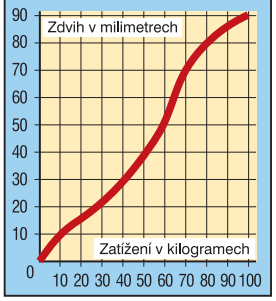
Foukání dvou komor je sice zdlouhavější, ale proti systému Solo Air má jezdec možnost upravit si charakteristiku chodu na počátku zdvihu přesně podle svých představ. Menší tlak v negativní komoře totiž udělá vidlici zkraje zdvihu méně citlivou a naopak.

Vidlice umí vyzobat naprosto všechny nerovnosti, ve druhé půlce zdvihu pak přišel nárůst progresivity, ale téměř celý zdvih jsme vyčerpali až při velkých skocích. Přesto jsme ji nedostali na úplný doraz. Ve stoupání byla citlivost trochu na obtíž, takže přišel ke slovu lockout s možností postupného přitažení komprese na pravé straně korunky. Navíc regulací Flood Gate bylo možné upravit citlivost lockoutu tak, že při nájezdu do terénu se vidlice při nárazu odemknula a ztlumila jej.

Jak jsme již napsali, všechny funkce vidlice byly tedy na slušné úrovni, pouze tuhost v poměru ke zdvihu by mohla být vyšší. Ale to je na volbě jezdce, jakou zvolí osu. Hmotnost vidlice s patkami na rychloupínák je 1785 gramů, na pevnou osu je to zhruba o 300 gramů víc. Cena testované verze je 15 700 korun, model s pevnou osou pak je o necelé dva tisíce korun dražší. **(už)**

Progresivita pružení

Sedmdesátikilový jezdec
Pozitivní komora: 110 PSI
Negativní komora: 100 PSI



\+ nastavení citlivosti, chod pružení, lockout

− střední tuhost, cvakání dorazu

Answer Impact

Bikové tretry značky Answer, která mimo jiné také produkuje odpružené vidlice a tlumiče Manitou, se za posledních několik let příliš nezměnily. Méně je však někdy více a právě tretry Answer sází již dlouhodobě na vysokou odolnost a zároveň hodně příznivou cenu. My jsme otestovali nejvyšší letní model nazvaný Impact. Záměrně píšeme letní, protože Answer má v nabídce také zimní tretry Kashmir.

Asi v tomto případě začneme cenou, neboť ta se vzhledem ke zpracování i určení bot zdá relativně nízká. Impacty jsou čistokrevně závodním modelem, byť nevyužívají například karbon či mikrostavitelnou přezku, takže částka 2290 korun je rozhodně příjemným překvapením. Ještě lákavější poměrem ceny ku kvalitě je pak o stupínek nižší model Speeder za 1390 korun, jenž je s impacty v mnoha ohledech hodně podobný a navíc využívá tutéž podešev.

Vraťme se ale k testovanému modelu. Základem impactů je velice tuhá podrážka, vybavená klasickým gumovým vzorkem. Ten sice nenabízí extra vysokou odolnost proti ošlapání, na druhou stranu jeho přilnavost například na kluzkém povrchu je přímo skvělá. Příliš se nezanáší, nabízí možnost doplnění vždy dvojice šroubovaných čepů pod špičkou a nejvíc jsme ocenili provedení jeho středové části. Tu totiž drtivá většina výrobců příliš neřeší a zde přítomný jemný vzorek je výhodou například při chůzi po kořenech či při přelézání nějakých terénních překážek.

Svršek kombinuje velice pevnou syntetickou kůži s ventilačními partiemi tvořenými odolnou síťovinou. Pata využívá plastový zpevňující díl, nad nímž je umístěn reflexní pruh. Guma podrážky je pak pro co nejdelší životnost přes horní díl přetažena na špičce i na bocích. Utahování se provádí kombinací tkaničky a trojicí suchých zipů.

Usazení noze je velice jisté, promyšlené je především tvarované polstrování na patě, jež zamezuje vyzouvání. Vyhovovalo nám také vytvarování špičky, která je lehce vyosena směrem k palci a poskytuje noze dostatek prostoru. Stahování pomocí tkaniček jsme využívali pouze zpočátku, poté jsme je úplně odstranili a botu stahovali jen trojicí pásků se suchým zipem. Jejich šířka je natolik dostatečná, že zajistí rovnoměrné rozložení tlaku v oblasti nártu. Na tom se ostatně podílí i neoprenový jazyk. Výrazným kladem je již zmiňovaná hodně tvrdá podešev. Ta sice nenabízí právě komfortní chůzi, ale přenos síly z chodidla na pedál je vynikající. Stejně tak nám vyhovoval tvar vnitřní vložky, podporující nožní klenbu.

Takže tretry Answer Impact od nás dostávají za jedna, a to ani nemusíme přihlížet k jejich dobré ceně. **(kad)**

\+ tvrdost podešve, celková odolnost, usazení na noze, cena

− nenalezli jsme

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 plátci 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

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

TEST

KENZEL Distance 600

Nejvýše postavený krosový model značky Kenzel by měl uspokojit hlavně sportovně smýšlející vyznavače cykloturistiky, což rozhodně plní.

Duralový rám ze slitiny 6061 využívá masivních průměrů trubek a výrazných housenek svarů, takže žádná turistická elegance, ale trochu surovější provedení. Spodní trubka nese u hlavy elipsovitý profil, který přes kruh přechází v rozšíření u středového pouzdra. Horní trubka začíná vejčitým průřezem u hlavy a končí čtvercovým u sedlové trubky. Vedení lanek situované na spodek horní trubky musíme pochválit. Zadní stavba působí proti přednímu trojúhelníku trochu subtilnějším dojmem, nicméně výraznější profilované patky to napravují. Levá je navíc vybavena dvojicí otvorů pro montáž stojánku. Samozřejmostí jsou závity pro montáž nosiče nebo blatníků.

Tuhost

Jestliže rám vypadá poměrně bytelně, jeho chování tomu rozhodně odpovídá. **Už s prvním záběrem do pedálů je i u velikosti 21" vidět, že nemá tendenci se nikam pod jezdcem uhýbat. Sice nejde o vyloženě sportovní stroj, u nějž by to mělo být prioritou, přesto ale nabízí solidní torzní tuhost.** To rozhodně ocení cykloturisté s trochou nadváhy, kteří nechtějí, aby se pod jejich tíhou a váhou brašen kolo zbytečně kroutilo. Jízdní projev patří mezi stabilnější a klidnější, takže akcelerace není i přes vyšší tuhost nijak závratná. Kolo zrychluje plynule a poměrně slušně dokáže udržet tempo. Vedení směru je slušné, ale do zatáček není potřeba jej nějak výrazněji pobízet. Změna směru je intuitivní, kolo poslouchá každý povel od řídítek. Trochu je to dáno i vyšším poměrem jezdcovy hmotnosti nad řídítky, takže kolo točí tak nějak bystřeji.

Co se týče výjezdů a sjezdů, je to hlavně věc posedu. Jezdec nemá ruce příliš natažené dopředu, takže jsou v celkem pohodlné výšce, ovšem střední nastavení sedla tak posouvá jeho hmotnost poměrně dost nad řídítka. Je tedy třeba nastavit sedlo víc vzad, aby byl jezdec dostatečně vyvážený, a nepřetěžoval tedy ruce. S vhodně nastaveným posedem pak není problém do výjezdů pořádně zabrat a ani ve sjezdech jezdec neztrácí nad kolem kontrolu. Nastavení sedla vzad je tedy nutností, danou také jeho tvarem. Poměrně výrazné polstrování se středním otvorem totiž nenabízí kromě absorpce rázů moc pohodlí, takže toto sedlo bychom vyměnili spíše za nějaký sportovněji střižený model. Vzhledem k osazení kola a jeho jízdním vlastnostem by to celku určitě prospělo.

Vlaštovky s mírným prohnutím nabízejí rozumné zahnutí směrem k jezdci a celkem pohodlný úchop, takže na pozici kokpitu bychom nic neměnili.

Jestliže jsme zmínili chování kola, nelze opomenout ani schopnosti v terénu. Díky hladším plášťům Schwalbe je doma na všech druzích asfaltu a většině polních cest. Nízký valivý odpor je ale vykoupen slabším tlumením rázů, což tuhý rám ještě podtrhuje. S hodně nahuštěnými plášti tedy kolo určitě uspokojí majitele spíše na asfaltu než na lesní cestě. Navíc k tuhosti výpletů přispívají i vyšší ráfky Mach 1. Odměnou za to ale bude hladká a ničím nerušená jízda. Zmírnění rázů terénu má na starosti vidlice SR Suntour NCX s lockoutem na korunce. Nabízí poměrně citlivý chod, takže případné výmoly a nerovnosti dokáže jezdci odpustit.

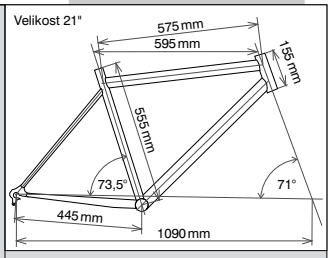
Komponentové osazení spoléhá na sadu Deore doplněnou klikami na čtyřhran a přehazovačku Deore LX. Vše funguje spolehlivě, s řazením nebyly žádné problémy. Osazení brzdami Shimano chválíme, protože i přes levnější provedení nabízejí výbornou tuhost, citlivé dávkování a hlavně velmi dobrý výkon.

Těžším turistům

Kenzel Distance bude určitě vyhovovat cykloturistům s vyšší hmotností, kteří chtějí hodně tuhý rám. Vidlice nabídne přiměřenou tuhost pružiny, takže vše sedí. Klidná švihová jízda tedy rozhodně nebude problémem. ■

Technická specifikace:

Rám: Alu 6061
Vidlice: SR Suntour NCX LO
Kliky: Shimano M 443
Brzdy: Shimano Acera
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore LX
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: Shimano Deore
Ráfky: Mach 1
Pláště: Schwalbe Road Cruiser
Sedlo: Velo Plush
Sedlovka: Zoom
Řídítka: Zoom
Představec: Zoom
Hmotnost: 13,4 kg
Cena: 13 890 Kč



\+ tuhost, brzdy
− sedlo

www.cykl.cz – kompletní cyklistické informace

Pohled do historie

Race Face Next LP

Kanadská značka Race Face se stala bikovou legendou již v půlce devadesátých let. Její kliky a další komponenty patřily již tehdy k tomu absolutně nejlepšímu a nejluxusnějšímu, což ostatně platí stále. Model Turbine LP s frézovaným tělem je do dneška nezapomenutelný. Jeho tělo ze za studena kovaného duralu připomínalo průřezem ramen traverzu a ve své době patřily tyto kliky jednoznačně k nejtužším. Zvlášť třeba ve srovnání s tehdejším ikstéčkem, vyráběným od roku 1994, či konkurenčním anglickým middleburnem. Značka Race Face šla vždy svou vlastní cestou, což se jí vyplácelo. Stačí se podívat na nestandardní provedení zámků současných sedlovek, Race Face chce být i dnes zkrátka odlišný. Exkluzivitu produktů od začátku zajišťovalo nejen špičkové zpracování, ale i na svou dobu ojedinělý design a v neposlední řadě také nadstandardní poskytovaná záruka. O renomé této značky proto nemohl nikdo pochybovat. Ostatně již zmiňované kliky Turbine LP, které byly mimo jiné k dostání i v délce 180 mm, posléze inspirovaly řadu výrobců, včetně ruské firmy Kocmo, specializující se převážně na zpracování titanu. Rusům dokonce nebylo proti srsti okopírovat kliky Race Face do puntíku, tedy vyjma loga...

Kliky Next LP byly představeny v roce 1998, ve standardní nabídce byly zahrnuty od následujícího roku. Z devadesátého osmého, konkrétně z Cykloservisu číslo 20, pochází i náš článek „Mít pořádnou kliku“. Sice se tyto kliky nikdy nestaly tak populárními jako typ Turbine, ale kombinace duralu s karbonovým insertem ukázala další možné výrobní technologie, samozřejmě vedle nepopiratelné designové atraktivity.

Nicméně uběhlo jedenáct let a kombinaci materiálů se v případě klik většina výrobců z důvodu náročnosti zpracování raději vyhýbá. Navíc Technologie Hollowtech II a jí podobné jsou z pevnostního hlediska nedostižné. Na druhou stranu řada karbonových klik využívá jakési vnitřní duralové žebro, takže se Race Face stal vlastně určitou inspirací i v tomto případě.

(kad)

MÍT POŘÁDNOU KLIKU...

Posuzováno pohledem do závodního pole Grundig cupů i katalogů velkých světových výrobců, daří se kanadským Race Face stále lépe válcovat ostatní americké konkurenty, alespoň co se týče klik. Kde jsou kultovní hrdinové minulých let - Grafton, Bullseye, Cook Bros, Kooka, AC? Biky teamů nesponzorovaných Shimanem (Sunn-Un, Tomac Bikes) i top modely zvučných jmen (ultralehký Giant MCM Team) poměrně často pohání kované kliky Race Face. A to se, zatím ještě v poklidu uložená na chlupaté dece ve výstavní skříni při Eurobike, na posílení kanadských pozic už chystá horká novinka - pěkně macatý páreček. Kliky nazvané NEXT LP jsou vyrobeny zvláštní technologií, která umožnila vytvořit masivní a přesto jen 395 gramů vážící (při délce 175 mm v provedení Compact) komponent. Nejsou sice nejlehčí na trhu, ale v kompletu s titanovou osou stejné značky se údajně vyrovnají i titanovým, pro které titanovou osu nelze použít. Základ tvoří tepelně zpracovaný skelet vykovaný ze slitiny hliníku 7075, následně vyplněný termoplastovým, za tepla vytvrzeným kompozitem, jehož struktura je odhalena ve dvou otvorech na vnější straně. Pětiramenná hvězdice je dutá - jednotlivá oka pro velký/ střední převodník jsou výměnná a k hvězdici připevněná pomocí šroubů nejmenšího převodníku. Skelet se vyrábí v provedení Compact i Standard. Logo Race Face je pojato jako plastová ochrana proti poškození laku (8 práškových barev + stříbrný elox), například otěrem botou. Na českém trhu se maji objevit do konce roku za cenu 8.920 Kč.

PAVLAČ

Author Šela Marathon je již jedním z tradičních podniků začátku bikové závodní sezony. Letos však nebyly tou hlavní atrakcí hrad Helfštýn a pěkná trať, ale přítomnost Garyho Fishera v závodním poli. Jeden z pionýrů MTB absolvoval kratší, osmapadesátikilometrovou trať a do cíle dojel na osmém místě ve své kategorii (muži 50 až 59 let) a na sté příčce celkově. Startoval na 29" modelu Superfly s karbonovou vidlicí German Answer, a to s příznačným startovním číslem 29. Původně měl v plánu absolvovat dlouhou trať, kvůli nachlazení své plány však nakonec raději přehodnotil. A mimochodem, na Moravu Gary přicestoval Pendolinem. No takže vlastně může být rád, že nezůstal stát bezradný někde mezi poli…

Zatímco čtyřhranné provedení středové osy je dnes již skoro archaismem, objevujícím se na levnějších kolech, a všude se používá integrovaná osa či mnohohrany ISIS a Octalink, někdo se s tím prostě nehodlá smířit. Firma Hive produkuje své kliky na speciální trojúhelníkovou osu, která by údajně měla

zajistit lepší spojení s klikou a přenos síly. Těžko věřit, zda je toto řešení lepší než hlavní směr, kterým se dnes ubírá většina výrobců, nicméně originalitu tomuto produktu upřít nelze. Třeba se brzy dočkáme i elipsy, křížku nebo půlměsíce, abychom se nakonec vrátili ke čtyřhranu, coby „trendy“ záležitosti.

Tony Ellsworth, majitel této legendární americké značky, patří k lokálním patriotům, kteří se rozhodně nechtějí ve velkém hrnout do Asie. Díky produkci většiny rámů v USA by chtěl Tony zachovat toto umění a schopnosti v rukou místních svářečů, aby postupně přecházely i na další generace. Bohužel ani on nemůže čelit ekonomickým tlakům bez určitých kompromisů a být stále konkurenceschopný. Tudíž musel v USA zachovat pouze designování modelu Ride, ale jeho výrobu svěřit Asii.

Již druhý ročník Limar ratibořického maratónu je již minulostí a všech 520 účastníků boj se silným větrem a rychlou, technicky méně náročnou tratí, zvládlo bez pohromy. V hlavní kategorii zvítězil Jan Hruška před domácím Tomášem Doležalem, jehož postřehy z testování MTB galusek jste si mohli přečíst v jednom z minulých vydání. Je tedy vidět, že galusky prostě jedou i v Ratibořicích. Třeba na galuskách už brzy uvidíme kdejakou „Babičku“.

A ještě chvilku zůstaňme u ratibořického maratonu. Gary Fisher byl hvězdou Šela maratonu, na trati kolem Babiččina údolí zase zářil Pavel Bárta (BP Lumen) na svém cestovním elektrokole Apache, o němž se dočtete podrobnosti v příštím Cykloservisu. Celkové 219. místo jasně ukazuje, že budoucnost patří elektrickému pohonu. Takže můžete s klidem na duši přestat trénovat či kupovat zakázané podpůrné prostředky a pořiďte si elektrokola! Nikomu ale o bateriích a elektromotoru ani muk…

Zranění se nevyhýbají nikomu a sportovcům obzvláště. Britská sjezdařka Rachel Atherton bude v příštích třech měsících díky operaci ramene bez kola. Její staré zranění ramene si vyžádalo chirurgický zákrok, takže vavříny zatím budou sbírat alespoň její dva bratři Gee a Dan. Nicméně Rachel už plánuje, že jakmile bude moci, začne okamžitě trénovat alespoň na silničním kole, aby do kolotoče světového poháru naskočila co nejdřív.

Halfords zbrojí mladě, tak nějak by se dal charakterizovat nový MTB tým tohoto obchodního řetězce, který se zabývá i cyklistikou. Členové anglického bikového týmu jsou většinou mladí závodníci, kteří v různých disciplínách dosáhli úspěchů i na vyšší úrovni. Zda se jim podaří prosadit se postupně mezi elitou, to se teprve uvidí. V každém případě jméno řetězce je známější než jména jezdců, takže tým nevsadil na drahé profesionály zvučných jmen, ale na o dost levnější variantu bez velkého humbuku, která má teprve ukázat, co značce přinese.

VAŠE DOPISY • VAŠE DOPISY

Dobrý den, zdravím Cykloservisaře.

Chci vás požádat o radu. Mám už několik let stará silniční kola Mavic Ksyrium Elite, jedná se o úplně první generaci. Pořád bojuju s rozcentrovanými ráfky, na zadním kole ještě podstatně víc než na předním. Vážím plus minus kolem devadesáti kilo, takže si myslím, že moje „nadváha“ není příčinou těchhle problémů. V podstatě po každé vyjížďce musím aspoň zadní kolo docentrovávat. Kde může být problém? Máte zkušenost, že by tohle byl třeba problém tohohle modelu všeobecně? Případně, poraďte mi jiná zapletená kola, s kterými nebudu řešit tyhle starosti? Mám představu tak kolem deseti až dvanácti tisíc.

Moc díky za radu.

Váš věrný čtenář Martin Slavíček@

Příčin problému s neustálým rozcentrováváním může být více, například naražený ráfek, z něhož by pramenilo nerovnoměrné napnutí výpletu. To by ale bylo pouze v případě, kdyby byl ráfek nějak zdeformovaný, například po projetí velké díry nebo po pádu. Jinak se nám zdá jako nejpravděpodobnější, že u vašich kol dochází k postupnému povolování šroubovaných vložek, v nichž jsou usazeny niply. Tyto duralové vložky mají na své horní hraně speciální osazení, na nějž je zapotřebí originální klíč Mavic. Pokud je někde mezi horním osazením a hranou ráfku i sebemenší mezera, pak je problém zde. Nejjednodušším řešením je tyto šroubované vložky pouze dotáhnout. Pokud ale ctíte preciznost, chcete tomuto problému předejít i do budoucna a nevadí vám s opravou strávit nějaký čas, bude ideálním řešením kola rozplést či alespoň povolit výplety. Pak by mělo následovat vyšroubování zmiňovaných vložek a natření jejich závitů nějakým protipovolovacím tmelem, případně alespoň barvou. Použít se dá například i lepidlo Loctite, takovým řešením ale zamezíte budoucí možnosti výměny samotného niplu. Takže hodně trpělivosti při opravě. Jiná kola řešte až v případě, že se problém nepodaří odstranit.

(red)

Vážená redakce,

potřebuji s vámi konzultovat výběr vhodných skel do dioptrických brýlí. Rozhodl jsem se zainvestovat a do značkových cyklistických obrub si nechat vsadit dioptrická skla. Sice mě málem položila cena, kterou mi optik sdělil, ale i tak jsem v podstatě rozhodnutý. Jezdím na horském i silničním kole. Přes léto jsem zvyklý používat převážně tmavá skla a jinak buďto lehce kouřová, případně i čirá do terénu. Zajímal by mě váš názor na zatmavovací skla typu heliovar. Má cenu do nich investovat? Má tato úprava smysl?

Děkuji za odpověď.

@Stanislav P.

Odpověď na tuto otázku není úplně snadná. Někdo samozatmavovací skla používá k plné spokojenosti, někomu příliš nevyhovovala. Záleží na každém jedinci, na citlivosti jeho zraku na přímé sluneční světlo či na rychlosti přizpůsobení očí například šeru. Každopádně dioptrická skla do kvalitních cyklistických celoobvodových obrub vám můžeme doporučit, s tím jsou většinou zkušenosti bezproblémové. Pouze je dobré před koupí drahých cyklistických brýlí konzultovat s optikem možnost vsazení dioptrických zorníků do konkrétní obruby. Co se týče kvality skel, rozhodně se zde nevyplatí šetřit. Určitě vyžadujte tvrzený povrch plastových skel, co nejodolnější proti poškrábání. Kvalitnější zorníky mají také úpravu proti zamlžování, ta ale většinou nebývá dlouhodobá. Funkci zatmavovacích skel si musíte vyzkoušet sám. Optik vám je nainstaluje do speciálního nosníku a vy s ním můžete zkusit přecházet mezi šerem v prodejně a jasným světlem venku. To je asi ta nejjednodušší možnost, jak zjistíte, jestli to je pro vás to pravé. Dnes už je změna zatmavení těchto skel mnohem rychlejší, než tomu bylo u původních heliovarů, tato technologie udělala obrovský pokrok. Nicméně je stále nutné počítat s určitým zpožděním a také s faktem, že i zesvětlené zorníky zabarvovacích skel jsou stále o něco málo tmavší než klasická čirá skla. Doporučujeme obrátit se na kvalitního optika.

(red)

Vážená redakce, koupil jsem si nové kolo s odpruženou vidlicí Rock Shox a po několika kilometrech se na jejích nohách začaly objevovat nepatrné olejové stopy, na které se lepí prach. Sice se nezvětšují, ale nohy jsou stále trochu mastné. Zatím mám na kole najeto asi dvacet kilometrů, je tohle v pořádku, nebo se mám obrátit na prodejce?

Martin Antoš, Žďár

Většina vidlic, pokud jsou nové, potřebuje pro zajetí nějaký čas. U vidlic Rock Shox jsou uvnitř kluzáků molitanové stírací kroužky, které do sebe nasáknou olej pulzující uvnitř vidlice, a vnitřní nohy tak neustále mažou. V každém případě jsou mastné nohy klasikou, i když někdy nepříjemnou. Může jít jen o nepatrný únik oleje přes stírací a těsnicí kroužky, což na funkci vidlice nemá vliv a projevuje se to jemným „kroužkováním“ oleje na vnitřních nohách. To je asi váš případ, ovšem pokud by se olej dostával ven ve větším množství a byly by i po padesáti až sto kilometrech mastné i stírací kroužky z vnějšku, určitě se obraťte na servis.

Zkuste před vyjížďkou vidlici důkladně očistit a sledovat postupně, zda olej neuniká na vnitřní nohy, pokud to bude v pořádku, máte vyhráno, jestliže i po stovce kilometrů budete neustále nohy otírat, běžte do servisu. Nepatrný mastný film na vnitřních nohách je ale u vidlic s otevřenou olejovou lázní standard. Gumové stírací kroužky a těsnění totiž nemohou jejich povrch ošetřit naprosto do sucha.

(red)

NA SÍTI

Ačkoli je pátek třináctého pro většinu lidí smolným dnem, jsou i tací, kteří se tímto datem nechali inspirovat k založení cyklistického týmu. Stránky **www.patek13.cz** patří skupině pražských cyklistů, staršího data narození a dle jejich tvrzení i značné opotřebovanosti orgánů, hlavně jater. Úvod stránek je věnován aktualitám, které zahrnují hlavně reporty z různých

vyjížděk. Kromě poznávacích a cyklistických akcí se jedná i o „picí“ akce, které jsou podle obsahu stránek u členů velmi oblíbené. U většiny akcí nechybí popis trasy a bývá doložena i několika fotkami.

Horní část stránky obsahuje odkazy na jednotlivé sekce, kterých je poměrně dost. Základem jsou samozřejmě informace o klubu, jeho členech, samozřejmě s popisem jejich kol a také historie. Z historických záležitostí jsou asi nejzajímavější stanovy klubu, které jsou poměrně obsáhlé a je rozhodně příjemné a veselé si je přečíst. Klub má i své fanoušky, kterým je věnovaná samostatná část a veledůležitý je přehled všech pátků třináctého v kalendáři za několik let.

Další sekcí jsou dokumenty, které jsou rozčleněny podle jednotlivých let. Za každý rok je v nich přehled několika akcí s popisem, který je samozřejmě v lehce nadneseném humorném duchu, jako ostatně celý obsah stránek. Fotogalerie má kromě cyklistických obrázků i hodně momentek z „občerstvovacích stanic“. Nicméně akce klubu zahrnují výpravy po celé republice, takže jsou k vidění i zajímavá místa. Sekce rady neobsahuje většinou vlastní tvorbu, ale po kliknutí odkáže návštěvníka na stránky s danou tématikou. Kdo by měl zájem absolvovat nějakou akci klubu, dozví se o ní v sekci News. Nechybí popis trasy, přibližný plán a noclehy. Vždy je možné se k ní hned vyjádřit a podiskutovat s členy. Poslední část je věnovaná odkazům na tvorbu internetových stránek, spřátelené weby a další užitečné informace. Všem pátečním smolařům, a hlavně recesistům a přátelům dobré zábavy, tyhle stránky rozhodně doporučujeme.

Když jsme u těch neobvyklých týmů, zabrousíme tentokrát na Slovensko na stránky **www.chupacabra.sk**. Kdo ještě nezapomněl federativní jazyk a chce se procvičit, má možnost. Stránky trojice jezdců týmu Chupacabra opět popisují jejich akce, účast na závodech a samozřejmě nabízejí nějakou

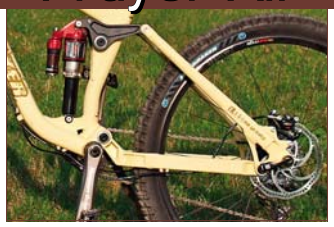
historii a informace o členech. Členění je jednoduché a přehledné, pouze sytě červená barva za chvíli trochu omrzí. Kdo chce nějaké informace ze slovenských závodů nebo z vyjížděk týmu, bohužel se jich moc nedočká. Většina odkazů totiž obsahuje pouze fotky bez popisků, takže žádné konkrétní informace. Ale stránky jsou zpracovány celkem pěkně, pouze obsah by mohl být výrazně nabitější. Psané informace se tedy omezují jen na historii a info o členech týmu. Nicméně odkazy jsou jakýmsi vzkazovníkem, takže kdo by chtěl nějaké informace ze „zahraničí“, může se tady dotazovat. **(už)**

CYKLOSERVIS
cyklistický čtrnáctideník

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

www.cykl.cz – testy jízdních kol

MONDRAKER
Prayer Air



Novinkou na našem trhu je španělská značka Mondraker, která je díky sponzoringu bývalého Mistra světa ve sjezdu Fabiena Barela známá spíše jako freeridová, ale ve skutečnosti má ve svém portfoliu kola pro všechny cyklistické kategorie. Španělé si také bazírují na tom, že nejlepší modely se vyrábí ve Španělsku, tudíž se nejedná o dovoz z Asie.

Distribuci kol Mondraker v ČR zajišťuje pražský Katmar, jenž nám zapůjčil první testovací stroj Prayer Air. **Ten podle katalogu perfektně definuje filozofii značky, neboť je při zdvihu 160 mm určen pro lehký freeride bez nutnosti využívat lanovku.** K relativně pohodlnému výjezdu na start freeridové trati dopomůže celkem jezdivá geometrie, příznivá hmotnost 16 kg, vzduchové odpružení Marzocchi a dvojpřevodník ukrytý v převodovce Truvativ HammerSchmidt.

Srdce stroje

Rám je svařen španělskýma rukama z hydroformovaných trubek z materiálu Al 6061 T6 tak, aby byl dostatečně odolný při freeridovém zatížení, ale zároveň aby jezdce ve výjezdu nevyčerpal vysokou hmotností. Zadní stavba pracuje na bázi čtyřčepu, osa zadního kola je tedy upevněna na horních vzpěrách a od řetězových vzpěr ji odděluje druhý čep. Všechny čepy jsou poměrně masivní a měly by zajistit maximální odolnost. Vahadlo přepákování na tlumič je upevněno na samostatné navářce před sedlovou trubkou, takže sedlovku je možné zasunout až dolů, což se hodí ve sjezdu, a zároveň se sedlo dá vysunout dostatečně nahoru pro pohodlnou jízdu po rovině či do kopce. Zadní stavba pruží s poměrem přepákování 2,5 : 1, takže pro dosažení zdvihu 160 mm je třeba tlumiče s 63 mm chodu pístnice. Vzduchový tlumič Marzocchi Roco TST R umožňuje pouhým otočením šedivé páčky na vrchu vyrovnávací nádržky přitvrdit chod tak, že jednotka reaguje pouze na velké rázy, ale pod šlapáním nepropružuje. Na Prayeru se tak dá v intencích zdvihu a robustnosti rámu celkem slušně šlapat i do kopce.

Úhel hlavy 66 stupňů je hodně skloněný a nahrává použití kola v prudkých svazích, samozřejmě cestou dolů. Posed je středně dlouhý, délka zadní stavby 435 mm patří k těm sjezdovějším, které se hůř utrhnou do smyku a dobře drží na zemi, na druhou stranu se ale také hůř zvedá přední kolo do vzduchu.

Bratrská výpomoc

Odpružení je v režii italského Marzocchi, které prayeru dodává na obou jednotkách vzduchovou pružinu se zdvihem 160 mm. Vidlici 55 ATA je možné nejen uzavřít páčkou TST2, ale také lze motýlkem systému ATA snížit zdvih až o 40 mm. O zastavení rozjetého tanku se starají brzdy Formula Oro K18 s kotouči průměru 200 mm vepředu a 180 vzadu. Přítomnost obou italských značek je nasnadě, neboť právě Mondraker jim dodal kola pro prezentaci novinek na minulou sezónu.

Dva v jednom

Pohon obstaral Sram s přehazovačkou a řazením ze sady X.9 se středně dlouhým vodítkem. Přesmykač není potřeba, neboť o změnu převodů se stará integrovaná převodovka v klikách HammerSchmidt AM. Tu jsme podrobně představili po Eurobiku, jedná se systém, jenž pomocí **zpřevodování ozubenými kolečky uvnitř dokáže zrychlit otáčení převodníku tak, že** čtyřiadvacítka **vytvoří stejný tah, jako 38zubový převodník.**

Rozdíl mezi jednotlivými převody byl markantní a obrovskou výhodou je to, že ke změně převodu dojde okamžitě, aniž by bylo potřeba šlapat. Stačí stisknout páčku triggeru a ihned se převod zlehčí či ztíží. Trochu nezvyklé je také prohození páček, kdy větší řadí na lehčí převod. Systém po celou dobu testování řadil bezproblémově a nebylo nic těžkého si na jeho výhody zvyknout, navíc menší rozměry přináší lepší prostupnost kola terénem. Cena HammerSchmidtu se na internetu pohybuje kolem 14–15 tisíc korun, což je sice dost, ale celková cena Mondrakeru Prayer Air 63 990 Kč se díky přítomnosti tohoto systému přesouvá do velmi přijatelných nížin. Komponenty kokpitu s označením OnOff jsou vlastní produkce a patří ke značce podobně, jako k Rocky Mountainu patří Race Face. Hodně kvalitní a zároveň hodně těžké nám přišly pro Mondraker vyrobené pláště Intense v rozměru 2,35". Jejich přilnavost byla excelentní a ve sjezdu hodně podržely, běžnou jízdu však citelně brzdily. Naštěstí jezdci, kteří by si kolo chtěli upravit pro co největší univerzalitu, mohou pláště snadno vyměnit za lehčí.

V terénu

Na první testovací jízdu jsme se nechali na kopec vyvézt autem, takže jsme se mohli oddávat ničím nerušenému trestání krajiny cestou dolů. **Ovladatelnost se blíží sjezdovým strojům s kratším kokpitem a delším rozvorem, kdy si kolo žije svým životem a jezdec pouze koriguje směr jízdy.** Prayer se v kamenitém terénu, plném příčných kořenů, řítil jako tank a odpružení znamenitě žehlilo, co mu do cesty přišlo. **Až se nám zdvih zdál hlubší, než udávaných 160 mm. Kolo jede spíše klidněji a rozvážněji, rozhodně to není žádný neposedný janek, který by si dělal, co chce.**

Na druhou jízdu jsme si museli už dojet sami. Velkou výhodou je možnost přitvrdit si odpružení pro pohodlnější šlapání a do výjezdu snížit zdvih předku. Ačkoliv pláště cestou z kopce výtečně podržely i na mokrém podkladu, do kopce nebyly zcela přátelské. Nicméně i tak byla jízda na šestnáctikilovém kole mnohem příjemnější, než kdyby se tlumič nedal přitvrdit a odpružení spolklo každé šlápnutí.

Mondrakera jsme potahali nejen v podhorských lesích, ale i v bikeparku, kde si vedl na výtečnou. **Polety v rychlosti jsou jedna radost, dopady obě jednotky velmi zdatně zpracovávaly a klopené zatáčky s nízkým průjezdem nad zemí se daly jezdit skoro s prstem v nose.** Na manévrování v nízké rychlosti na úzkých lávkách však prayer stavěn není, trialově založení jezdci by si nejdřív měli snížit zdvih vidlice, aby se hlavový úhel aspoň trošku napřímil a umožnil tak lepší točivost kola.

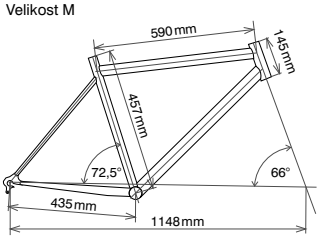
Kde mu je nejlíp?

Prudké sjezdy, razantní průjezdy klopených zatáček, rychlé polety vzduchem, dropy do hloubky, tam všude se prayer předvedl na výtečnou. Převodovka HammerSchmidt znamenitě a okamžitě měnila převod, kdykoliv bylo potřeba, a odpružení zobalo nerovnosti prakticky stejně zdatně, jako ocelová pružina. Mondraker Prayer Air tak bude nejvíc slušet jezdci, který hledá rychlou mašinu na freeride, ale sám si na spoustu kopců dojede, takže uvítá možnost stroj přitvrdit. ■

Technická specifikace:

Rám: Prayer 6061 160mm
Tlumič: Marzocchi Roco Air TST R
Vidlice: Marzocchi 55 ATA 160mm
Handlebar: Onoff Morph FR
Sedlovka: Onoff Notion 31.6mm
Sedlo: M-Decline
Brzdy: Formula Oro K18 200 /180mm
Ráfky: Sun Ringlé Drift 2.0 EQ31
Pláště: ITS-Mondraker 2.35
Kliky: Truvativ HammerSchmidt AM 24
Pedály: Onoff Claw
Řetěz: Sram PC-951
Přehazovačka: Sram X9
Řazení: Sram Trigger X-9
Velikost: M / 46.0cm
Hmotnost: 16 kg
Cena: 63 990 Kč

Velikost M



+ hluboké odpružení, klidný projev ve vysokých rychlostech
− těžké pláště

ACSTAR BICYCLES

CINDY
Materiál 100% Polyester ULTRATEX-klima systém, zadní kapsa na zip, dole volný, prodloužený přední zip, ve velikostech XS-XXL.
Cena: Kč 695,-

ACSTAR TRX
Materiál 65% Coolmax, 35% Polyester ULTRATEX-klima systém, zadní kapsa na zip, ve velikostech S-XXL.
Cena: Kč 745,-

PROFI
Materiál 100% Polyester ULTRATEX-klima systém, zadní kapsa na zip, dole volný, ve velikostech S-XXL.
Cena: Kč 695,-

LIFE
Sportovní košile s krátkým rukávem vyrobená z 80% bavlny, 15% Polyesteru a 5% Polypropylenu. Klima systém - bez nutnosti žehlení.
V barvách modrá a šedá, ve velikostech M-XXL.
Cena: Kč 395,-

TRX-PRO

Plynulé nastavení velikosti, 22 větracích otvorů, antibakteriální výstelka, bezpečnostní blikačka. Velikosti 53-57cm a 58-62cm.
Cena: Kč 595,-

JUNIOR

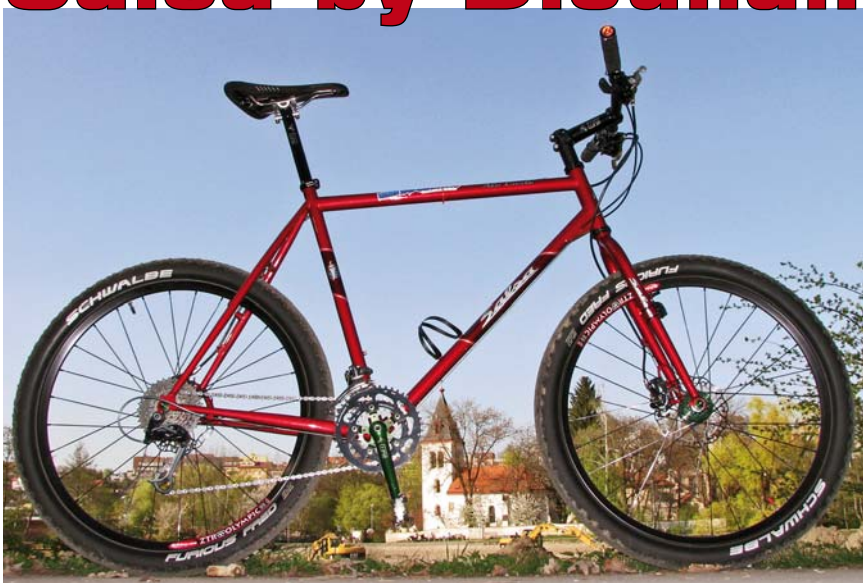
Plynulé nastavení velikosti, 11 větracích otvorů, antibakteriální výstelka.
Velikosti 48-52cm a 52-56cm.
Cena: Kč 475,-

GIRL
Plynulé nastavení velikosti, 12 větracích otvorů, antibakteriální výstelka.
Velikosti 48-52cm a 52-56cm.
Cena: Kč 495,-

KIDS
Plynulé nastavení velikosti, 6 větracích otvorů, síťka proti hmyzu.
Velikosti 44-48cm, 48-52cm a 52-56cm.
Cena: Kč 395,-

MM s.r.o. • BRNO • tel.: 541 24 24 24 • e-mail: acstar@acstar.cz • www.acstar.cz
V-Rider

Salsa by Dlouhán



KOLO Z LIDU

Když jsem se v roce 1994 skamarádil s Honzou Přistoupilem, kterému dnes nikdo neřekne jinak než „Dlouhán“, a začali jsme spolu tu a tam vyrážet na společné bikové vyjížďky, už tenkrát byla na Honzovi jasně patrná záliba ve špičkovém cyklistickém materiálu. Tenhle člověk se v kole už tehdy vrtal stejně rád, jako na něm jezdil. A jeho mechanická zručnost i schopnost spravit snad cokoli zároveň odpovídaly jeho vynikající jezdecké technice. I když tenkrát ještě nedělal mechanika české reprezentaci a pod jeho rukama vznikala v pražských Dejvicích výborná pizza, jeho vztah k výjimečným komponentům byl už před patnácti lety nepřehlédnutelný. A je tomu tak dodnes, o čemž vás ujistí následující řádky. Kolo z lidu je tentokrát vlastním Dlouhánovým strojem, který vznikl v retro stylu a podle slov majitele „Na dojíždění do práce...“

Salsa?

Kolo americké značky Salsa je v našich končinách skoro tak výjimečné, jako růžové Ferrari na trati Paříž–Dakar. Hlavně se nenechte zmást retro vzhledem úzkých chrom-molybdenových trubek, pevnou přední vidlicí s rovnými rameny či grafikou i barvou rámu, spadajícími někam do první poloviny devadesátých let minulého století. Před vámi stojí zcela současný bike se špičkovými moderními komponenty a celkovou hmotností rovných deset kilogramů. Salsa Ala Carte vypadá prostě tak, že by tento rám vyznavači old-school vybavení možná nejraději pověsili někam domů nad krb, kochali se pohledem na něj a vzpomínali na ona devadesátá léta, kdy biking prožíval obrovský boom a oni o podobném kole díky zahraničním časopisům tajně snili.

Značka Salsa má ve své nabídce jak vyložené retro-vypadající modely, tak i podstatně modernější stroje. Dlouhánova Ala Carte pochází z loňské kolekce, nicméně pro letošek zůstává v podstatě nezměněna. Šestadvacetipalcové biky dále v kolekci zastupuje celoodpružený El Kaboing a další MTB nabídka je již plně oddána dvaceti devíti palcům, kde je celkem pět modelů včetně softtailu. Zbytek je zaměřen především na silniční kola, v jednom případě dokonce s kotoučovými brzdami. Zajímavostí je také silniční singlespeed a v neposlední řadě cyklokrosový model. Logo Salsa lze ale nalézt i na celé řadě superlehkých, precizně zpracovaných komponentů, jako jsou představce, řídítka, sedlovky, převodníky, košíky na láhev či dokonce brzdové páky.

Veterán? Ani náhodou!

Tohle kolo je sice osazeno tak, aby jednotlivé prvky příliš nerušily jeho obstarožní vzezření, nicméně mnohé použité komponenty patří k tomu nejmodernějšímu. V případě dílů kultovní značky Tune také k tomu nejlehčímu a vlastně i nejluxusnějšímu.

Tenkostěnné rámové trubky z chrom-molybdenové oceli nesou označení True Temper OX Platinum a jsou v podstatě absolutním vrcholem ve zpracování daného materiálu. Vedle toho nesou i hrdé označení „Tubing made in USA. Celkové zpracování rámu je absolutně čisté a totéž platí také o jeho tvaru, pro nějž jako by uplynulých patnáct let vůbec neexistovalo. V podstatě žádný sloping, zcela rovná ramena zadní stavby, čistě kruhový průřez trubek předního trojúhelníku. Nenazývali bychom to však historií, spíš asi konstrukční klasikou, která je i dnes dokonale funkční. Vedle zmiňovaných prvků ale nechybí jasný podpis současnosti, konkrétně úchyty třmenů kotoučových brzd, výrazná výztuha vpředu u hlavy či duralová objímka na konci sedlové trubky.

Zpět ke kořenům

Jízda na tomto kole je díky použité geometrii příjemná, samozřejmě hlavně na rovném podkladu. Torzní tuhost rámu logicky nemůže být srovnatelná s duralem, nicméně i přes svou obří velikost se rám ani z dnešního pohledu nijak extra nekroutí. Ovšem přechod z vpředu či kompletně odpruženého biku na ala carte není až tak nepodobný ráně pěstí do obličeje. I když je materiál dost poddajný, absence předního odpružení je pro současného zmlsaného bikera šokem a každá nerovnost mu zprvu skoro vyráží řídítka z ruky. Jízda na takovém kole je zkrátka o technice samotného jezdce, Salsa mu nic moc nepromine. V terénu je nutné vybírat co nejvhodnější stopu, což současné zdvihy často vyřeší sami. Stejně tak si musí majitel takového kola znovu oživit jakési volnější vedení kola, kdy se jeho ruce i nohy stávají z nemalé části tlumicím mechanismem. Nelze jen sedět a šlapat. Jízda v drsnějším terénu je sice mnohem víc vysilující, na druhou stranu neustále posunuje hranice dovedností samotného jezdce.

Maximální tun(e)ing

Vedle anodizovaných dílů Tune vypadají měniče XTR skoro až trapně a okoukaně. Od Tune je použita sedlovka, představec, náboje či kliky. V případě klik nelze očekávat extrémní tuhost, vše ale vynahradí nízká hmotnost a design. Zajímavostí je také šestihranná středová osa, což je vlastní patent této značky. Přesnou ideu Tune možná ztělesňuje košík na láhev, u nějž je skloubena co nejjednodušší konstrukce s doslova muší váhou a výbornou funkcí. Těžko se tomu věří, ale plná láhev v něm drží opravdu výborně.

Brzdy Hope Mono Mini jsou podobným šperkem jako použité díly Tune a ze stejného soudku jsou i ráfky No Tubes ZTR Olympic. Jen pro zajímavost, jeden váží pouhých 347 gramů.

Kontrastem k útlým rámovým trubkám jsou širší pláště Schwalbe Furious Fred. Jezdcovo pohodlí maximálně dohání sedlo Fi'zi:k Gobi.

Když se řekne „kolo na dojíždění do práce“, každý si představí něco jiného a Dlouhánova představa vypadá zkrátka takhle, rozhodně ne lidově a ekonomicky. Rámový set Salsa Ala Carte vychází v přepočtu na nějakých dvacet tisíc korun. Cenu dalších dílů rozhodně nebudeme rozepisovat a počítat celkovou sumu, aby si Dlouhán neuvědomil, jak ho to dojíždění do práce vyjde draho. Pořád je to ale lepší investice než si každý měsíc kupovat tramvajenku...

(kad)

www.MAYO.eu.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.
Hodonínská 97, 696 03 Dubňany
Tel.: +420 601 541 531
E-mail: rebellbike@email.cz
B2B: www.mayo.bcec.biz

MICHE RACING

Italská společnost Miche patří mezi dlouholeté a tradiční výrobce silničních komponentů a může se pochlubit téměř devadesátiletou tradicí. V současné době nabízí s výjimkou řidítek, představců a sedlovek také kompletní sortiment silničních komponentů.

V případě objednání kompletní sady doplňuje Miche své produkty o přesmykač, přehazovačku a řadící páky slavnější italské firmy Campagnollo.

Před ujetím prvních kilometrů se podívejme na kola okem technika. Náboje jsou jednoduché, ale účelné konstrukce, řemeslně poměrně kvalitně provedené. O odvalování se starají vpředu dvě a vzadu čtyři průmyslová ložiska (vzadu na straně ořechu jsou tři a na levé straně jedno). Ložisky prochází dutá osa, opatřená koncovkami pro upevnění do rámu s podložkami, které zároveň slouží jako prachovky ložisek (prachovka je vždy na jedné straně na závitu se zajišťovacím červíkem, aby bylo možné prachovky maximálně utěsnit). Ořech je z Al slitiny a skrývá v sobě tři praporky, vše od výrobce notně zahalené do vrstvy vazelíny.

Paprsky jsou podle výrobce z nerezové oceli (v našem případě v černém provedení), po bližším ohledání objevíme logo skvělé belgické „drátovny“ Sapim (předpokládám, že se jedná o základní řadu Leader). Niply jsou mosazné a výplet je fixován lepidlem. Vzhledem k absenci nýtů nebo kalíšků v ráfku jsou pod niply podložky. Ráfky jsou středně vysoké s frézovanými brzdnými plochami.

Obecné informace od výrobce

	přední kolo	zadní kolo
hmotnost	930 g	1112 g
náboje	stříbrná/červená 2 ložiska	stříbrná/červená 4 ložiska
šířka náboje (OLD)	100 mm	130 mm
ořech	–	AL 7075
kompatibilita	Campagnolo / Shimano	
počet rychlostí kazety	9–10	
typ výpletu	radiální	radiální / křížený
paprsky	nerez ocel / černá barva	
ráfky	AL / černé, výška 25 mm, 20 děr	
typ pneu	plášť	
další info	hmotnost rychloupínáků 102 g	

Do dlouhodobého testu se nám dostala kola Miche Racing, která se díky doporučené ceně pod 4000 Kč řadí do kategorie cenově velmi dostupných zapletených kol. A jak tedy vypadají Miche Racing v praxi?

Pár postřehů před nasazením na kolo

Začnu nejdříve tím negativním a tím je hmotnost kol, pro „gramaře“ to opravdu není. Nicméně v porovnání s „cenovými vrstevníky“ není hmotnost extrémně vysoká.

Foto: Jana Podvalská

Nasadit a vyrazit

Po detailním prozkoumání zbývá jen nasadit pláště a vyrazit. První jízdní dojmy jsou milým překvapením, boční tuhost je na hodně slušné úrovni. Další příjemné překvapení přišlo v kopcích, kde kola i přes svou relativně vysokou hmotnost působí svižným a lehkým dojmem. Potvrzuje se původní domněnka, že vyšší hmotnost je soustředěna především do nábojů, kde díky malé obvodové rychlosti nemá vliv na dobré jízdní vlastnosti.

Co říci na závěr? Miche Racing jsou i přes svou nízkou pořizovací investici kvalitně zpracovaná a jízdní vlastnosti jsou nadprůměrné. Celkových pět tisíc kilometrů se na kolech nepodepsalo povolením výpletu. Nebylo ani třeba je docentrovávat, nebo měnit ložiska. Dráty také vydržely bez úhony. Na kole byly obuté české plášťovky Tufo Hi-Composite Carbon, což mohlo mít jistý vliv na pozitivní vnímání jízdních vlastností, nicméně vliv to rozhodně nemělo na odolnost kol vůči rozcentrování.

(Pav) a (už)

\+ cena, odolnost, zpracování

– hmotnost

Chiba Lady Flower

Cyklistické rukavice značky Chiba jsou vyhlášené svým precizním zpracováním a použitím vysoce kvalitních materiálů. Dámský model Lady Flower by pak zasluhoval spíše zařazení do rubriky Luxus, jedná se totiž o absolutní špičku, a to nejen po stránce provedení a střihu, ale také z hlediska designu. Pokud už nějaká dáma vyžaduje špičkový bike a další vybavení, tyto rukavičky se jí jistě trefí do vkusu.

Dlaň je tvořena převážně speciální syntetickou kůží s celoplošnou protiskluzovou úpravou. Nejzatěžovanější partie jsou vyztuženy a doplněny o gelové inserty, pohlcující znatelnou část otřesů. V horní části dlaně je všitá pevná síťovina zlepšující ventilaci. Zakončení kolem zápěstí je tvořeno klasicky neoprenem.

Hřbetní díl kombinuje lycru s pružným nylonem a froté na palci. Výborně je provedeno vyztužení mezi palcem a ukazovákem, výrazně zvyšující životnost. Výšivka s motivem květin, jenž se opakuje i v případě potisku dlaně, je nepřehlédnutelná. Zapínání na suchý zip má dostatečnou plochu a dobře se s ním manipuluje. Jediné, co nám zde tak trochu schází, jsou reflexní prvky. Tradičně vynikajícím detailem jsou stahovací poutka. Kdo už jednou vlastnil rukavice jimi vybavené, model bez poutek už pro něj bude passé.

Střih přesně kopíruje tvar ruky, díky svému nadstandardnímu propracování a použité kombinaci materiálů jsou rukavice maximálně komfortní. Rozložení tlaku v oblasti dlaně je optimální, životnost testovaného modelu je pak rozhodně nadprůměrná. Cena 759 korun se sice někomu může zdát vyšší, rozhodně ale odpovídá špičkovému zpracování.

(kad)

\+ usazení na ruce, provedení dlaně, design

– chybějící reflexe

Hory – jako Dachstein
Jezera – jako Hallstättersee
Požitek – z kultury

salzkammergut mountainbiking

Hory – jezera – (bikový) požitek: tři slůvka, která dokonale charakterizují **mountainbikový ráj Bike-Eldorado Salzkammergut.** Vyjádřeno čísly: **76 jezer Solné komory – 1300 km** výborně značených **mountainbikových tras –** nenáročnější maratón v Rakousku, **Salzkammergut-Mountainbiketrophy** s více než 3400 účastníky **–** už 5 let 30 specializovaných zařízení **na mountainbike –** ubytovny, chaty, půjčovny kol, kyvadlová doprava, průvodci a mnoho dalšího.

Veškeré informace o mountainbikových túrách v Solné komoře a o specializovaných zařízeních na mountainbike získáte na: www.biken.at • www.salzkammergut-mtb.cz

Kolmo i v základu

Ani kotoučové brzdy Shimano se v posledních letech nevyhnuly trendu umístit pístek uvnitř páky kolmo k řídítkům. Ačkoli u některých modelů zůstává značka stále věrná velké vyrovnávací nádobce rovnoběžně s řídítky, u nejvyšších modelů sáhla po řešení, které začíná ovládat více a více konkurenčních výrobků. To ale není nic nového, u nejvyšších sad jsme si na to již zvykli a nutno uznat, že díky výkonu brzd a ovládání, i s chutí.

Nová brzda Shimano 575 využívá pístku umístěného kolmo k řídítkům

Jak už tomu u téhle značky bývá, výhody výše postavených sad se postupně přenášejí do nižších pater nabídky, takže letos došlo i na kotouče. Nový model brzd **BR-M575** totiž disponuje zcela novou pákou **BL-M575** s pístkem umístěným kolmo k řídítkům. Jde o brzdy mimo sadu, takže určené hlavně pro montáž na kompletní kola, nicméně i přesto jsme se rozhodli je otestovat a porovnat s některými dalšími modely.

Tělo páky využívá poměrně masivního středového dílu, který ukrývá vyrovnávací nádobku. Páka má stejný tvar nahoře i dole, takže ji lze použít na obě strany řídítek. Pístek není zcela kolmý k řídítkům, ale je pod určitým úhlem. Páka má dělenou objímku na dva imbusy č. 4, takže opět plus pro snadnější montáž. Samotný tvar páčky je proti modelu BL-M486 s nádobkou rovnoběžně s řídítky trochu pohodlnější. Nemá tak ostré spodní hrany a díky umístění čepu na jiném místě padne i mnohem lépe do ruky při výraznějším stisku. Ovládání páčky je díky pístku kolmo mnohem přirozenější a přišlo nám, že i v krajní pozici, kdy byla páčka stlačená již výrazně k řídítkům, nabídla mnohem lepší odezvu na stisk než u verze BL-M486. Vzdálenost páčky od řídítek lze samozřejmě nastavit imbusem č. 2. Co se týče usazení na řídítkách, je díky přepracovanému umístění pístku a vývodu hadičky možné páku posunout mnohem blíže k představci, aniž by docházelo ke kontaktu hadiček, jako u již zmiňovaného druhého provedení. Vzdálenost konce páčky od objímky je ale u obou typů přibližně stejná, tedy 85 mm. Kdo brzdí pouze jedním prstem, ocení zde právě možnost posunutí více ke středu a již zmíněnou lepší citlivost na páce díky pozici čepu mnohem dál od řídítek.

Třmen brzdy je dvojdílný s destičkami vkládanými zevnitř, nikoli shora jako u lepších modelů. Destičky jsou jištěny závlačkou a tvar třmenu je trochu podobný verzi BR-M486. Samozřejmostí je uchycení postmount s redukcí pro IS nebo větší průměry kotoučů. Organické nebo dle Shimana polymerové destičky nabízejí slušný výkon již od začátku brzdění. Na jejich zajetí nám stačilo asi deset kilometrů a pak se brzdy ukázaly v plné síle. Díky kotouči 180 mm vpředu byl výkon srovnatelný s mnohem dražšími kousky a nebyl problém postavit kolo jedním prstem na přední. Nárůst výkonu ale nebyl nijak ostrý, právě naopak. Citlivé dávkování výkonu a brzdného účinku je velkou výhodou tohoto modelu. Jezdce tak nepřekvapí jedovatost, ale i s větším kotoučem může velmi dobře odhadnout účinek brzdy. Na páce má totiž velmi dobrou odezvu na veškeré povely. Co se týče výkonu v dlouhých sjezdech, tam je to standard a v extrémních případech by možná prospěla výměna destiček za kovové provedení, nicméně propadání páky jsme nezaznamenali a její nepatrné tvrdnutí přišlo až s výrazným zahřátím brzdy. Pro běžné XC nebo enduro ježdění jsou brzdy slušným nástrojem, a to i s použitím standardního průměru kotouče 160 mm.

K odvzdušnění brzd je dodáván speciální plastový kalíšek, který se našroubuje do nádobky po vyjmutí imbusového červíku č. 2. Odvzdušňovacím šroubem na třmenu se do něho pak natlačí minerální olej. Kalíšek tedy supluje již zmíněnou klasickou nádobku, kde bylo k odvzdušnění potřeba mít dvě stříkačky nebo speciální kleště s hadičkou.

Srovnání brzd Shimano s Avid Juicy a Hayes Stroker

Versus ostatní

A jak si tahle novinka stojí proti levnějším modelům od konkurence a vlastním řadám?

V porovnání s brzdou Shimano BR-M486 je rozdíl hlavně v dávkování na páce. Výkon brzdy je podobný, ale citlivost a komfort nové páky s kolmým pístkem nabízí mnohem lepší pocit a ovládání.

Porovnat jsme mohli i s brzdou Hayes Stroker Ryde, což je nejlevnější verze strokerů. Její kolmo umístěný pístek nabízí podobný projev na páce, která je ovšem na konci mnohem výraznější do prstů a trochu hranatější. Zde má Shimano navrch, nicméně porovnání výkonu už je trochu odlišné. Hayes nabízí výrazně jedovatý výkon s poměrně ostrým nástupem maximálního účinku brzdné síly. Na citlivost je tedy třeba si trochu déle zvykat, ovšem na druhou stranu jezdec nemusí na páce vynaložit k zastavení takovou sílu. Nicméně Hayes stojí 3490 korun za kus, což u Shimana, pokud se někde objeví samostatně, bude skoro cena za obě brzdy.

Dalším konkurenčním adeptem byly brzdy Avid Juicy Three, ty patří taktéž k nejlevnějším hydraulikám v nabídce dané značky. Využívají nádobku rovnoběžně s řídítky a páčku mají od řídítek výrazně odkloněnou. Juicy potřebovaly na zajetí více kilometrů než Shimano, nicméně jejich výkon byl potom srovnatelný. Páčka nabídla ale z dané trojice nejpohodlnější projev k prstům, její zakončení se jeví tak nějak nejpřirozenější. V tomhle ohledu tedy vede typ Juicy, následovaný značkou Shimano a na konci je model Hayes. Dvojice pístků ve třmenu nabídla výkon zhruba uprostřed testované trojice. Dávkování bylo slušné a poměrně citlivé, nikoli ale tak plynulé jako u brzd Shimano. Výkon byl srovnatelný s brzdou Shimano, ale přece jen se nám zdál nepatrně vyšší. Nicméně výkonu brzdy Hayes nedosahoval, jeho ostrost byla jednoznačně nejvyšší. Cena brzd Juicy Three je někde mezi oběma typy, takže kolem 2500 korun za brzdu.

Tohle srovnání je ale jen okrajové, na ostré porovnání bychom museli všechny brzdy nasadit na totéž kolo. Jde hlavně o pocit na páce, dávkování účinku a brzdný výkon, které jsou zřejmě už po zajetí destiček. Chování v krajních situacích je o mnohem důkladnějším porovnání. Nicméně brzdy Hayes i Avid už jsme testovali na několika kolech, takže víme, jak se chovají, a proto jsme je mohli srovnat s novým modelem od Shimana.

Hmotnostně jsou na tom jednotlivé typy naplněné kapalinou, ale bez kotouče a adaptérů pro uchycení k vidlici, takto. Shimano BR-M575 285 g, Avid Juicy Three 265 g a Hayes Stroker Ryde 275 g. Takže pokud váháte mezi brzdami, nebo novými koly a rozhodujete podle brzd, který model by vám mohl sedět, tohle srovnání vám určitě napoví. Avid i Hayes už jsou na trhu déle, ale novinka od Shimana zatím příliš prověřená nebyla, takže tato osvěta snad uleví od dlouhého váhání.

(už)

Haven Airy

TEST

Volné cyklistické kraťasy Haven Airy za 1290 korun na první pohled zaujmou trochu netradiční barevnou kombinací a množstvím technických detailů.

Střih vnějších kraťasů ze středně silného nylonu s teflonovou vrstvou proti proniknutí vody a nečistot v první řadě slušně respektuje pozici cyklisty na kole. Zadní díl je v pase dostatečně vysoký, takže neodkrývá jezdcova záda a za jízdy nesjíždí. Stahování v pase zajišťuje tkanice v kombinaci s všitou gumou a plastovým patentem. Zip v rozkroku pak umožní snadné obléknání. Nohavice dosahují do dvou třetin délky stehen, takže nejde o extra dlouhé kraťasy, ale o model vhodný i pro švihovou jízdu. Zakončení nohavic při jízdě nikde nedře a díky měkkému a poddajnému materiálu jsou vnější kraťasy celkem příjemné na tělo.

Prvním zajímavým detailem je odvětrání nohavic mezi barevným a šedým dílem, které je kryto zipem. Po rozepnutí se objeví všitá síťovina, jež umožní dokonalou ventilaci. To mají obě nohavice společné, stejně jako dvojici bočních kapes s přístupem shora přes patenty nebo z boku zipem pouze u pravé kapsy. Objemově jsou kapsy ideální třeba na kapesníčky, díky nevýraznému zajištění vstupu a střední hloubce bychom v nich ale neradi viděli třeba telefon nebo klíče. Na telefon nebo MP3 přehrávač je ideální síťovinová kapsička s voděodolným zipem umístěna u pasu na boku. Jezdec zipu je dostatečně velký, takže je celkem slušně přístupná a nic se z ní neztratí. Další kapsa je ještě na zadní části, ovšem díky překrytí materiálem je vstup trochu omezený a i kvůli pocení v těchto místech ji jezdec asi příliš nevyužije. Zajímavým detailem je poutko na blikačku a hlavně výrazné dvojí reflexní olemování vzadu, které přechází až na nohavice. Pro bezpečnost tedy nabízejí kraťasy opravdu maximum.

Vnitřní elastické kalhoty s antibakteriální CoolMax vložkou jsou z příjemného a prodyšného materiálu. Nohavičky mají zakončení silikonovými proužky a do vnějších kraťasů se upínají pomocí dvou suchých zipů.

Díky kvalitnímu střihu kraťasy celkově dobře sedí a za jízdy nesjíždějí. Vložka sice působí trochu objemnějším dojmem, ale švy nikde netlačí a jezdec si po chvilce zvykne. Velikostně střih testovaného vzorku XL odpovídá spíše „elku“, ale v nabídce jsou velikosti od XS až po XXL a 3XL, takže i silnější jezdci budou uspokojeni. Barevné provedení pak nabízí kombinaci se zelenou, černou, růžovou a modrou barvou.

(už)

\+ střih, odvětrání, reflexe, kapsy

− hloubka bočních kapes

K VÍŤAZSTVU SÚ POTREBNÉ ČÍSLA

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

MegaExo Ceramic BB

Dostupné aj ako BB30

HOLLOW CARBON
MEGA exo CERAMIC
CERAMIC IMPROVED
50/34T 52/38T

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

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

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

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

WWW.FULLSPEEDAHEAD.COM
powered by AMD

Výkonná Silva

Švédská značka Silva se specializuje především na vysoce kvalitní outdoorové vybavení a k outdooru samozřejmě patří také maximálně funkční osvětlení.

Akumulátorová lampa Silva Alpha je novinkou na trhu a využívá unikátní technologii nazvanou Intelligent Light, která účinně kombinuje světlo širokého kuželu a dalekého dosvitu. Šířku kuželu zde má na starosti horní z trojice 5W LED diod Luxeon se speciálně upravenou optikou, délku dosvitu pak zajišťují dvě totožné paralelní LED diody s klasickou odrazovou parabolou. Délku dosvitu výrobce udává až 150 metrů a náš test toto tvrzení v případě plně nabitého akumulátoru potvrdil.

Možností použití je celá řada, samozřejmě včetně cyklistiky. Samostatná lampa váží přijatelných 140 gramů. Společně s plastovo-neoprenovou konstrukcí k upnutí na hlavu pak 180 gramů.

V nabídce jsou tři různé verze, a sice Silva Alpha 2, 4 a 6. Naším testem prošla nejluxusnější verze Alpha 6 s vysoce výkonnou Li-ion baterií 6,6 Ah. Cena kompletního setu Alpha 6 včetně uchycení na řídítka či na přilbu je 9990 korun. Lacinější modely se pak liší kapacitou akumulátoru (2,2 a 4,4 Ah) a absencí některých úchytů, které je nutné zvlášť dokoupit.

Alpha 6 obsahuje ve speciálním transportním kufříku takřka vše, co může uživatel potřebovat, samozřejmě včetně nabíječky. Akumulátor s kapacitou 6,6 Ah není sice nejlehčí, jeho hmotnost je 320 gramů, svou velikostí však nepředstavuje žádný problém. Díky rozměrům 8×7×5 cm jej lze jednoduše umístit například do kapsy dresu a v batohu zabere asi tolik místa jako náhradní biková duše.

Celkem pět různých světelných módů je plně dostačujících. Nabízí se zde trojice různých výkonností všech tří svítících diod, další možností je svícení samostatnou spodní diodou, tedy s širokým kuželem a potlačenou intenzitou jeho středu, a posledním módem je stroboskop. Ovšem vzhledem k výkonu světla bylo pro nás použití strobo-

skopu v praxi dost nepříjemné, takže najde možná využití až při méně nabitých bateriích a pouze při jízdě po ulici s umělým osvětlením, tedy ve městě. Nejvýkonnější mód je opravdu hodně účinný a mezi podobně koncipovanými světly patří ke špičce. Při jeho nastavení je však doba svícení zkrácena na tři hodiny. Nejdelší, tedy 24 hodin, je samozřejmě při nejméně účinném světle, které je však stále dostatečně výkonné na nasvícení prostoru několik metrů bezprostředně před kolem. Samozřejmě čím menší osvit, tím pomaleji se musí cyklista pohybovat.

Baterii je v případě chladu lepší uschovat buďto do batohu, nebo do kapsy pod vrchní bundu z důvodu zachování její výkonnosti. Jinak její neoprenový obal s širokým páskem na suchý zip umožňuje také vnější připnutí například k popruhům batohu. Kabel vedoucí od světla je 5 mm široký, takže nehrozí jeho poškození či přetržení. Stejně odolný je i konektor u baterie, jehož konstrukce zabraňuje vniknutí vody i nežádoucímu rozpojení. Maximálně jsme byli spokojeni s ovládáním samotného světla, a to jak s jeho vertikálním naklápěním, tak i s tlačítkem zapínání a přepínání režimů. Silva nás svou funkcí mile překvapila.

(kad)

\+ velikost nasvícené plochy, životnost baterií, zpracování

− cena

Highlander pro bikery

Nazvat řídítka po televizním hrdinovi, který byl nesmrtelný, a navíc ještě když jsou vyrobena z karbonu, to už chce jistotu. Nicméně highlander znamená horal a přesně pro vyznavače téhle jízdy jsou stejnojmenná řídítka **RavX Highlander** určena.

Tyhle karbonové vlaštovky mají šířku 640 mm a jsou určeny pro představec s průměrem 31,8 mm. Jejich hloubka patří mezi zlatý střed, ideální pro XC i lehčí enduro. Na freeridové ježdění bychom si na nich asi netroufli. Ve střední části nechybí stupnice pro přesnou montáž a samozřejmě vyznačený maximální dotahovací moment. Konce řídítek mají uvnitř 40 mm dlouhou výztuhu z karbonu, pro případnou montáž rohů nebo gripů s mechanickou pojistkou.

Zahnutí řídítek směrem k jezdci se při jízdě ukázalo jako dostatečné, ovšem vyznávající samozřejmě sportovní styl. Ergonomie úchopu je tedy přirozená a zápěstí při delší vyjížďce o sobě nedávalo vědět nepříjemnými pocity. Zrovna tak úhel zvednutí konců řídítek vzhůru patří ke sportovnímu standardu, takže opět spokojenost. Karbon na řídítkách sice zprvu působil trochu obavy při ostřejší jízdě, a hlavně dopadech z menších skoků, ale nakonec se všechny obavy ukázaly jako liché. Materiál nabízí jak perfektní tuhost při záběru, tak celkem slušné tlumicí schopnosti při jízdě po menších nerovnostech. Na dlažbě nebo přes kořeny prostě řídítka dokáží alespoň částečně jízdu zjemnit. Sice to není tak markantní jako u karbonových sedlovek, to zde ani není žádoucí, proti oversize duralovým modelům je zde ale komfort tlumení na vyšší úrovni.

Samozřejmě druhou otázkou zůstává životnost materiálu například po pádu, což je obzvláště u karbonu ožehavé téma. U řídítek to platí dvojnásob, i lehké duralové modely by se po těžkém pádu měly měnit. Hmotnost testovaných řídítek je 166 gramů a cena 2190 korun této lahůdkové hodnotě odpovídá. Duralové provedení stojí zhruba polovinu, ale váží skoro o 60 gramů víc. Takže odlehčit kvalitními a pohodlnými vlaštovkami lze poměrně o hodně.

(už)

\+ hmotnost, tvar, absorpce

− cena

Rychlá stopa

Závodní sezona je tady a volba pláštů je opět alchymií, často rozhodující o dílčím úspěchu či neúspěchu.

Na první jarní kilometry jsme nasadili „rychlý“ plášť **Kenda Short Tracker**, což je semislickový model, určený pro závodní nasazení, samozřejmě signovaný Johnem Tomacem.

Plášť s kevlarovou patkou má dvojí směs na běhounu, tedy provedení DTC (Dual Trend Compound) pro vyšší přilnavost. Běhoun kruhového průřezu nese na střední části nízké příčné výstupky, zakončené po stranách ostřejším zakončením, ovšem opět v nízkém provedení. Mezi příčnými pruhy je povrch pláště poset jemným zdrsněním. Pod touto řadou výstupků jsou ještě jedny samostatné profily na bocích, ovšem také v nepříliš vysokém provedení. Vzorek na bocích tedy přijde ke slovu až v ostřejším náklonu. Hmotnost pláště v šíři 2,1'' je 580 gramů, takže celkem slušná hodnota, hustota vláken 120 TPI je řadí mezi špičkové modely, čemuž odpovídá i cena 1290 korun.

Nasazení pláště na ráfek vyžadovalo trochu více síly, ale s jedinou montpákou to nebyl problém. Usazení na ráfku si pak vyžádalo jen jemné dorovnání během huštění, jinak si plášť sedl perfektně. První dojem z jízdy byl velmi příjemný, odvalování je díky tvrdší směsi na středu běhounu hladké a plášť jede perfektně. Kruhový profil poměrně dobře vede, ovšem velká styčná plocha běhounu s povrchem zaručuje i kvalitní záběr. V suchém terénu byl plášť jako doma, perfektní přilnavost skoro na všem zaručila dobrý záběr, ale zároveň i slušný výkon pod brzdami. Trochu toho pobraly i příčné pruhy, ovšem jejich výška nemá na výkon při brzdění výraznější vliv. Důležitá je hlavně široká styčná plocha běhounu s podkladem, zaručující kvalitní spojení. Na suchu byl plášť hodně jistý i v zatáčkách a to platí i pro trávu. Pouze je třeba, aby byl pod zátěží, jakmile jsme ostřeji točili ze sedla, zadní kolo bylo trochu odlehčené, snadněji se utrhlo do smyku. Boční výstupky sice dokázaly při jízdě v náklonu hodně, ovšem nejde o univerzální nebo hrubý plášť, takže limity určitě jsou.

Výkon na blátě byl zprvu hlavně o zvyknutí si na menší stabilitu v nízkém náklonu, kdy příčné pruhy nemohou zajistit boční vedení. V ostřejším náklonu už ale zabraly boční výstupky, takže to bylo celkem solidní. Nulová tendence k zanášení je dík nízkému vzorku samozřejmostí. Celkově je tedy Kenda Short Tracker perfektním pláštěm pro rychlé okruhy, klidně i s technickými prvky, kde na suchu nebo mírně vlhkém podkladu ukáže perfektní schopnosti. Rozhodně doporučujeme tenhle model spíše na zadní kolo a dopředu něco hrubšího na středu běhounu, pro lepší stabilitu v mírném náklonu. Na suchý podklad ale lze plášť použít spolehlivě na obě kola.

(už)

\+ adheze, odvalování

− cena

AUTHOR
Instinct ASL

➨ *Dokončení ze str. 1*

Author Sport Lady

O zkrácené geometrii se asi v případě typů ASL nemusíme rozepisovat, důležitým faktem ale je, že i přes tuto úpravu zůstala rámu velice dobrá jízdní stabilita, na níž se mimo jiné podílí lehce snížený střed. Vhodně zvolené úhly rámu pak společně s dostatečnou šířkou lehce zvednutých řídítek zajišťují vynikající ovladatelnost. Skloubit tyto vlastnosti dohromady nebývá vždy jednoduché a u dámského instinctu se to povedlo. **Oproti níže postaveným modelům kolekce ASL má právě instinct o jeden stupeň více postavenou hlavovou trubku, což se pozitivně odrazilo právě na ovladatelnosti. Tento bike v sobě nezapře závodního ducha, takže určitě najde uplatnění v cross-country či na maratonech.**

Pomineme-li použitou geometrii, pak je dámský instinct konstrukcí rámu totožný s modelem Egoist, o kvalitách rámu ze slitiny R6 tedy není třeba pochybovat. Shodná s egoistem je i použitá profilace s bi-axiálně provedenou spodní trubkou, doplněnou o výraznou výztuhu vpředu u hlavy. Horní trubka působí zboku mohutně, při pohledu shora ale vynikne její vejčitý průřez a relativně malá šířka. Sedlová trubka s vnějším průměrem 34,9 mm maximálně navyšuje celkovou tuhost. Zadní stavba má mohutná spodní ramena bez jakéhokoliv průhybu, lehký esovitý odklon z osy je patrný pouze u podsedlových vzpěr. Horní můstek je doslova titěrný s maximálním možným odlehčením, přesto mu nechybí vnitřní závit pro případnou montáž blatníku. Zadní patky mají svůj osobitý tvar, potěší i drobnost v podání montážního věšáku na řetěz.

Jaký je Instinct ASL?

Dámský instinct padne většině sportovně zaměřených bikerek okamžitě do ruky, jízdní vlastnosti kola jsou přesnou odpovědí na jejich požadavky. **Celková váha rovných dvanáct kilogramů a docela nízká obvodová hmotnost kol se podílejí na svižnosti, při jízdě navíc působí instinct o poznání lehčím dojmem, než je oněch naměřených dvanáct kilo. Tohle kolo zkrátka jede, v technických pasážích je docela hravé a nijak moc se nenechá přemlouvat k odlepení od země.** Přesně takové byly dojmy naší testovací jezdkyně Pavly.

Po stránce ovladatelnosti nebyly ke kolu připomínky. Některé hobby jezdkyně by možná uvítaly o něco výše posazená řídítka, zde je ale posed střižen více do sportovna a vzhledem ke kvalitám kola je to určitě dobře. Posed je však stále dostatečně pohodlný a nevyžaduje nijak výrazné natažení či předklon trupu.

Své schopnosti předvedl Instinct ASL jak ve výjezdech, kde bez problémů zdolal i dost prudké a zároveň kamenité pasáže, tak i ve sjezdech. **Ve vyšších rychlostech vyniká především jízdní stabilita, kterou většina dam jistě ocení.**

Torzní tuhost rámu patří k lepšímu průměru, podobně je na tom i celkový komfort jízdy. Vidlice RST F1 není úplnou špičkou po stránce citlivosti, nicméně svou nízkou hmotností je v této třídě nepřemožitelná. Vzduchový systém umožní zvolit přesný tlak podle váhy cyklistky, odpadá tedy jakékoli laborování s vhodnou či nevhodnou tvrdostí pružiny. S přibývajícími kilometry se navíc citlivost na počátku zdvihu lehce zlepšila a z praktického testu vidlice F1 také víme, že by jí hned na začátku nejspíš prospělo domazání méně tuhým mazivem.

Vzadu pak zajišťuje komfort především výborné sedlo Vitesse s velkoplošnými gelovými inserty. Jeho tvar by měl být optimální i pro dlouhé maratonské tratě. **Plošší středová část, dostatek polstrování a především technologie Wing Flex s pružnějšími bočnicemi, to jsou hlavní klady, díky nimž se právě toto sedlo objevuje na stále větším množství dámských sportovních a závodních kol.**

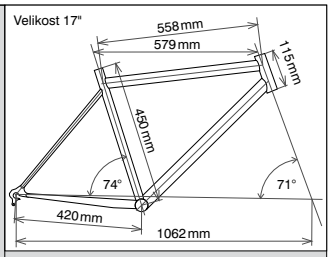
Po stránce dalšího osazení vše fungovalo na výbornou. Jedinou otázkou je vhodnost či nevhodnost řazení Sram Trigger pro malou ruku některých žencyklistek. Hlavní levá řadicí páčka má totiž delší a o něco těžší krok, což může být v případě krátkých slabých prstů trochu problém. Určitě by proto bylo dobré, aby si nejdřív kupující tento systém řazení vyzkoušela. Shimano má možná v tomto ohledu proti Sramu malou výhodu.

Tradičně dokonalým účinkem se předvedly brzdy Hayes Stroker Ryde, výbornou tuhost pak nabídly kliky FSA Moto. Pokud bude potenciální kupující postupovat při výběru kola „instinctivně“, určitě neudělá chybu. ■

Technická specifikace:

Rám: Tripple Butted dural R6 26" ASL
Vidlice: RST F1 Air 80 mm
Kliky: FSA Moto MegaExo 22/32/44
Brzdy: Hayes Stroker Ryde (6")
Řazení: Sram X.7 Trigger
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Sram X.7
Kazeta: Sram PG-950 (11–34)
Náboje: Author Xenon Disc
Ráfky: Author Argon Pro
Pláště: Author Beetle Juice Kevlar 2.0
Řídítka: Ritchey riser 20 mm
Představec: Ritchey Comp
Sedlovka: Ritchey Comp
Sedlo: Fi'zi:k Vitesse
Pedály: Shimano PD-M520
Hmotnost: 12,02 kg (vel. 17,5)
Cena: 25 990 Kč

Velikost 17"

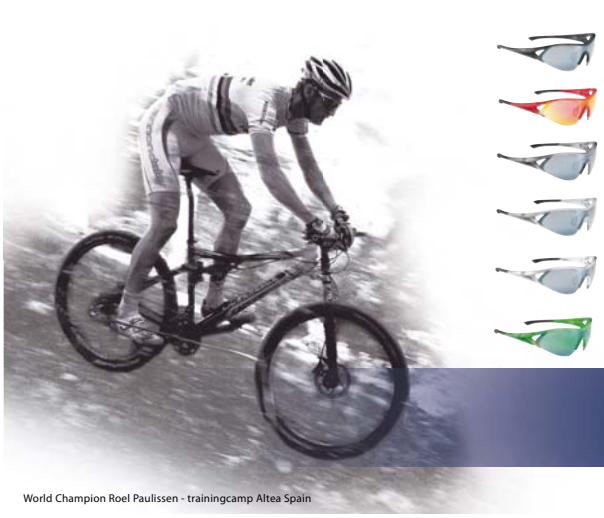


\+ geometrie, výkonné brzdy, pohodlné sedlo, design

– tužší chod řazení

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

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



World Champion Roel Paulissen - trainingcamp Altea Spain

BBB SLUNEČNÍ BRÝLE - IMPACT
■ Design brýlí Impact vznikl na základě požadavků profesionálních jezdců. ■ Plně zaoblený tvar skel zaručuje ochranu proti slunci, prachu a větru. ■ Pevné grilamidové obroučky s nastavitelnou gumovou opěrkou nosu a gumovými opěrkami uší ■ 100% UV-ochrana. ■ Uloženy ve vysoce kvalitním pouzdře. ■ Náhradní skla: žluté a čiré ■ Cena: 1490 Kč
BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS
BBB
Více informací o produktech BBB najdete na www.jmctrading.cz / www.skprofibike.sk

PŘEHLED VIDLIC 2009

Výrobce komponentů pro horská kola SR Suntour se v bikovém pravěku proslavil špičkovými závodními sadami, které patřily spolu s díly Shimano k tomu nejlepšímu na trhu. Ačkoliv SR Suntour i nadále vyrábí přehazovačky, řazení, kliky či dokonce integrované planetové převodovky do rámu, v současnosti tvoří největší část produkce výroba odpružených vidlic a tlumičů.

SR SUNTOUR

SR Suntour vyrábí nejen vlastní vidlice, ale díky dobře zvládnuté technologii zpracování magnézia, z něhož se vyrábí kluzáky vidlic, produkuje tyto díly i pro další značky.

V nabídce najdeme jak špičkově konstrukčně zpracované vidlice pro závodní XC, tak i freeridové kousky. Letošní rok je ve znamení testování elektroniky u nejvyšších modelů vidlic Axon či nástupu patek vidlic pro 15mm osu předního náboje. Velmi zajímavý je poměr cena – výkon a vidlice SR Suntour patří k těm nejrozšířenějším ve střední třídě horských kol.

AXON

TOP model XC vidlice s hmotností kolem 1,6 kg. Dodává se ve variantě s mechanickým nebo elektronickým uzavíráním z řidítek a také ve verzi s 15mm pevnou osou.

AXON RLD — 7490 Kč

Zdvih: 100, 80 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Alu 7050, 32 mm
Korunka / krk: Alu hollow type / Alu
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 1600 g
Výbava: provedení pro kotoučovou brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: černá, bílá

AXON RLD 15 — 7990 Kč

Zdvih: 100 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Alu 7050, 32 mm
Korunka / krk: Alu hollow type / Alu
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 1650 g
Výbava: montáž na pevnou 15 mm osu, provedení pro kotoučovou brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: bílá

AXON ELD — 11 900 Kč

Zdvih: 100 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Alu 7050, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Alu
Nastavení a regulace: tlak vzduchu
Možnost blokace: Electric remote speed lock
Hmotnost: 1600 g
Výbava: provedení pro kotoučovou brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: černá, bílá

AXON ELD 15 — 12 500 Kč

Zdvih: 100 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Alu 7050, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Alu
Nastavení a regulace: tlak vzduchu
Možnost blokace: Electric remote speed lock
Hmotnost: 1650 g
Výbava: montáž na pevnou 15 mm osu, provedení pro kotoučovou brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: bílá

EPICON

Nejprodávanější model XC vidlic s hmotností 1,7 kg. Nově s hliníkovým sloupkem a novou vzduchovou patronou. Možnost servisního nastavení zdvihu od 60 do 120 mm. Uzavírání z řidítek nebo z korunky vidlice. Varianta s 15mm pevnou osou vhodná taky pro 4X.

EPICON XC TAD — 7490 Kč

Zdvih: 100 – 140 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Alu
Nastavení a regulace: nastavení zdvihu, tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: N/A
Hmotnost: 1800 g
Výbava: provedení pro kotoučovou brzdu, páčka na řidítka pro nastavení zdvihu
Barva: černá, bíá

EPICON RLD — 4390 Kč

Zdvih: 140, 120, 100, 80 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Alu
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 1800 g
Výbava: provedení pro kotoučovou nebo V brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: černá, bílá

EPICON RLD 15 — 5490 Kč

Zdvih: 140, 120, 100, 80 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Alu
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 1800 g
Výbava: montáž na pevnou 15 mm osu, provedení pro kotoučovou brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: černá, bílá

EPICON LOD — 3490 Kč

Zdvih: 140, 120, 100, 80 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Alu
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: Speed lock
Hmotnost: 1800 g
Výbava: provedení pro kotoučovou nebo V brzdu
Barva: černá, bílá

DURO

Odolná vidlice, určená především pro Dirt Jump a drsnější ježdění z kopce, se vyrábí v několika variantách se zdvihy 150 mm,130 nebo 100 mm.

DURO DJ E — 3990 Kč

Zdvih: 130, 100 mm
Použití: Freeride / Dirt Jump
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Cro-mo
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, předpětí pružiny
Možnost blokace: N/A
Hmotnost: 2440 g
Výbava: provedení pro kotoučovou nebo V brzdu
Barva: černá

DURO DJ D — 2990 Kč

Zdvih: 130, 100 mm
Použití: Freeride / Dirt Jump
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: STKM, 32 mm
Korunka / krk: Alu / STKM
Nastavení a regulace: předpětí pružiny
Možnost blokace: N/A
Hmotnost: 2450 g
Výbava: provedení pro kotoučovou nebo V brzdu
Barva: černá

DURO FR20 — 5990 Kč

Zdvih: 150 mm
Použití: Freeride / Dirt Jump
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Alu 7050, 35 mm
Korunka / krk: Alu / Cro-mo
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, předpětí pružiny
Možnost blokace: N/A
Hmotnost: 2890 g
Výbava: provedení pro kotoučovou brzdu, montáž na pevnou osu 20 mm
Barva: černá, bílá

NCX

Cenově dostupná crossová vidlice se vzduchovým nebo pružinovým odpružením, s možností uzavření z řidítek nebo korunky vidlice.

NCX E RL — 3990 Kč

Zdvih: 63 mm
Použití: cross
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Alu 6061, 28 mm
Korunka / krk: Alu / STKM
Nastavení a regulace: tlak vzduchu
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 1800 g
Výbava: provedení pro kotoučovou a V brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: černá, antracit

NCX D RL — 2490 Kč

Zdvih: 63 mm
Použití: cross
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: STKM, 28 mm
Korunka / krk: Alu / STKM
Nastavení a regulace: předpětí pružiny
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 2000 g
Výbava: provedení pro kotoučovou a V brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: černá, antracit

NCX D LO — 1990 Kč

Zdvih: 63 mm
Použití: cross
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: STKM, 25,4 mm
Korunka / krk: Alu / STKM
Nastavení a regulace: předpětí pružiny
Možnost blokace: Speed lock
Hmotnost: 1950 g
Výbava: provedení pro kotoučovou a V brzdu
Barva: černá, stříbrná

NRX

Topmodel crossové vidlice o zdvihu 63 mm má uzavírání z řidítek nebo z korunky vidlice a regulaci odskoku. Hmotnost vidlice je 1750 g.

NRX RLD — 5990 Kč

Zdvih: 63 mm
Použití: cross
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Alu 7050, 30 mm
Korunka / krk: Alu / Alu
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 1690 g
Výbava: provedení pro kotoučovou nebo V brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: antracit

NRX LO — 2790 Kč

Zdvih: 63 mm
Použití: cross
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 30 mm
Korunka / krk: Alu / Cro-mo
Nastavení a regulace: tlak vzduchu, tlumení odskoku
Možnost blokace: Speed lock
Hmotnost: 1800 g
Výbava: provedení pro kotoučovou a V brzdu
Barva: černá, stříbrná

RUX

Cenově dostupná vidlice v odolném provedení, vhodná zejména pro Dirt Jump a streetové ježdění.

RUX DJ TANDEM — 2990 Kč

Zdvih: 100 mm
Použití: Freeride / Dirt Jump
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Cro-mo
Nastavení a regulace: předpětí pružiny
Možnost blokace: N/A
Hmotnost: 2400 g
Výbava: provedení pro kotoučovou brzdu
Barva: černá

RAIDON

Cenově nejdostupnější vzduchová vidlice se zdvihem 100 nebo 120 mm a uzavíráním z řidítek nebo z korunky vidlice.

RAIDON RL AIR 3490 Kč

Zdvih: 120,100 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Cro-mo
Nastavení a regulace: tlak vzduchu
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 1900 g
Výbava: provedení pro kotoučovou a V brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: černá, antracit, stříbrná

RAIDON LO AIR 2990 Kč

Zdvih: 120,100 mm
Použití: XC / marathon
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 32 mm
Korunka / krk: Alu / Cro-mo
Nastavení a regulace: tlak vzduchu
Možnost blokace: Speed lock
Hmotnost: 1900 g
Výbava: provedení pro kotoučovou a V brzdu
Barva: černá, antracit, stříbrná

XCR

Služebně nejstarší model pružinové vidlice se zdvihem 100 mm a uzavíráním z řidítek nebo z korunky vidlice.

XCR RL 2490 Kč

Zdvih: 100 mm
Použití: ATB
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: STKM, 30 mm
Korunka / krk: Alu / STKM
Nastavení a regulace: předpětí pružiny
Možnost blokace: Remote speed lock
Hmotnost: 2160 g
Výbava: provedení pro kotoučovou a V brzdu, páčka pro uzavření vidlice
Barva: černá, stříbrná

XCR LO 1990 Kč

Zdvih: 100 mm
Použití: ATB
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: STKM, 30 mm
Korunka / krk: Alu / STKM
Nastavení a regulace: předpětí pružiny
Možnost blokace: Speed lock
Hmotnost: 2110 g
Výbava: provedení pro kotoučovou a V brzdu
Barva: černá, stříbrná

DUROLUX

Freeride / enduro vidlice s nastavitelným zdvihem z řidítek v rozmezí 140–180 mm a možností regulace odskoku. Dodává se s klasickým oversize sloupkem nebo super oversize (1,5").

DUROLUX 20 1.5 9990 Kč

Zdvih: 180–140 mm
Použití: FR / enduro
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 35 mm
Korunka / krk: Alu / Cro-mo
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu, nastavení zdvihu
Možnost blokace: N/A
Hmotnost: 2500 g
Výbava: provedení pro kotoučovou brzdu, páčka na řidítka pro nastavení zdvihu, montáž na pevnou osu 20 mm, sloupek 1.5"
Barva: bílá

DUROLUX 20 TS 9490 Kč

Zdvih: 180–140 mm
Použití: FR / enduro
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Kluzáky: magnesium
Vnitřní nohy: Cro-mo, 35 mm
Korunka / krk: Alu / Cro-mo
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu, nastavení zdvihu
Možnost blokace: N/A
Hmotnost: 2300 g
Výbava: provedení pro kotoučovou brzdu, páčka na řidítka pro nastavení zdvihu, montáž na pevnou osu 20 mm
Barva: bílá

Servis tlumičů

Téměř půlroční seriál o tlumičích jsme ukončili, ovšem navážeme na něj konkrétními podmínkami a možnostmi jejich servisu podle dovozců jednotlivých značek. Každá značka totiž má svá specifika a odlišnou nabídku.

Kdo vybírá tlumič, měl by si uvědomit, kolik ho bude stát servis a jaká je jeho dostupnost a možnosti. Každý dovozce se staví k servisu trochu jinak, odlišné jsou ceny i nabídka dílů, takže tyhle informace se určitě budou hodit.

Jako první uvádíme podmínky dovozce tlumičů Manitou firmy Progress Cycle. Ta sídlí v pražských Hostivicích a kontakt na ní naleznou zájemci na www.progresscycle.cz.

Jak dlouhá je záruční doba na vaše tlumiče?
Na tlumiče Manitou je standardní záruka dva roky.

Co se nejčastěji opotřebuje při absenci servisu tlumiče?
Nejdříve odchází těsnění vzduchové komory, které je díky tření nejvíce vystaveno opotřebení. Zanedbáním čištění a promazání komory může dojít i k odření povrchu vnitřní části komory. Což je větší problém než u několika gumových těsnicích kroužků.

Kde lze nechat servisovat tlumiče vaší značky?
Servis provádíme přímo u nás v budově Progress Cycle Hostivice. Je to autorizovaný servis pro Čechy a Slovensko.

Jak často by měla být prováděna výměna oleje?
Doporučuje se vyměnit olej a přetěsnit tlumič každé dva roky nebo po 200 hodinách provozu. Kvalita oleje může ovlivnit chod a funkci tlumiče, takže je dobré to nezanedbávat. Samozřejmě hrozí i výše zmíněné poškození a opotřebení. Záleží na stylu používání, například závodní či rekreační ježdění a samozřejmě jízda za každého počasí.

Je u vašich tlumičů použita specifická hustota oleje, a jaká?
V tlumičích je olej viskozity 5wt, jiná hodnota by mohla negativně ovlivnit funkce tlumení či komprese nebo lockoutu.

Kolik stojí případná repase tlumiče?
Průměrná cena za kompletní repasi je 1300 korun a zahrnuje práci, sadu těsnění a olej. Cena se může navýšit o další díl, který by bylo nutné při repasi vyměnit. Což může být zmíněná komora kvůli poškození vnitřního pláště nebo další díly.

Dodáváte na tlumiče redukční vložky pro montáž do rámu ve více rozměrech?
Ano, redukční vložky máme, ale přesto nedokážeme díky velkému množství variant odpružených rámů na trhu vyhovět s každým rozměrem. Obvykle je možné delší redukční vložku zkrátit, to není zase tak složitý úkon.

Pokud zákazník potřebuje vymezit vůli v okách tlumiče, jste schopni to udělat, a kolik to stojí?
Výrobce dodává sadu pouzder (pár), výměna je otázkou půl hodiny práce, kdy se pouzdra přelisují. Sada stojí 350 korun, práce je 200 korun, to platí samozřejmě pro naše servisní centrum.

Jaká je cena náhradních duralových vložek pro vaše tlumiče?
Duralové vložky jsou levnější než pouzdra, stojí 250 korun. S jejich výměnou se počítá častěji než u pouzder.

Dodáváte i náhradní pružiny pro vaše tlumiče, a v jakých cenách?
Pružiny k tlumičům Manitou dodáváme, cena je 490 korun za kus a samozřejmě je máme v několika tvrdostech a příslušných rozměrech.

Servisní technik Martin Ždimera a (už)

nanolight
VAUTRON

DEORE XT e1 DISC

velikost 15", 17", 19", 21" **rám** SCANDIUM **barevné kombinace** černá lesklá, modrá matná **vidlice** FOX RACING RLC100 **měnič** SHIMANO XTR **řazení** SHIMANO XT **kliky** SHIMANO XT **kazeta** SHIMANO XT **brzdy** SHIMANO XT **zapletená kola** SHIMANO XT **představec** RITCHEY WCS **řídítka** RITCHEY WCS **sedlo** SELLE ITALIA FLITE **sedlovka** Carbon **pláště** RITCHEY WCS **pedály** SHIMANO XT **hmotnost** 9,6 kg/17"

doporučená cena: **69.900,- Kč**

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

LEADER FOX
www.leaderfox.cz

KOLA PRO CELOU RODINU
ČESKÝ VÝROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX

CARBTEC MTB

dirtparade
www.dirtparade.cz

LEADER FOX

Díky za ukázněnost

Sedmý ročník seriálu Author maraton tour byl odstartován již tradičně na břehu Komárovského rybníka v Českém ráji. Tento závod je takovým zahřívacím kolem před dalšími maratony, mezi něž patří i mnohem techničtější Šela či Král Šumavy.

Author 50 Český ráj je oblíben mezi cyklisty právě díky své relativní nenáročnosti jak na převýšení, tak i na povrch. To je dáno jednak tím, že organizátoři akci pojímají hlavně jako první jarní setkání stejně naladěných lidí, a jednak tím, že se jede v CHKO Český ráj, kde nebylo tak jednoduché získat povolení k užívání lesních cest, a tak spousta úseků vede kolem krás Českého ráje po silnici.

Jak nám však k trati sdělil hlavní organizátor maratonu, bývalý profesionální závodník Petr Klouček, blýská se na lepší časy, neboť díky ukázněnosti účastníků závodu v minulých letech došlo pro letošek ke vstřícnému kroku od ochranářů, když nezáživný silniční úsek mezi Troskovicemi a Hrubou Skálou umožnili objet po mnohem hezčích lesních cestách. Tím se poměr silnic versus terén o něco snížil a cyklisté se mohli svézt novým, a o poznání zajímavějším úsekem. Jak je vidět, ochranáři měli šanci pochopit, že cyklisté nejsou jen banda vandalů a dokážou se k přírodě chovat slušně.

Limit tisíce lidí byl opět, stejně tak jako v předešlých letech, naplněn k prasknutí a také počasí vyšlo na jedničku. Organizace a zajištění trasy bylo bezchybné, pivo zadarmo a minimální fronty na jídlo jsou pak již jen třešničkou na dortu skvěle připraveného závodu. Vítězem se již po druhé stal Jan Hruška, ženy vyhrála Barbora Hanušová. Líbil se nám i doprovodný program party freestylerů s U-rampou, kteří měli za úkol mladým cyklistům ukázat zcela jinou tvář cyklistiky, a zaslouženě přitáhli velkou pozornost právě mladých účastníků.

Pokud se na vás nedostalo a do povolené tisícovky účastníků jste se nevešli, nevěšte hlavu, v sérii jsou i další podniky, kde můžete prověřit svou formu a výborně se pobavit.

(mig)

Na startu se sešlo 1055 lidí

Organizátor Petr Klouček (vlevo)

Author kromě maratonů podporuje i freestyle

Další závody Author Maraton Tour 2009

Author Král Šumavy MTB	30. 5. 2009
Author Cyklo Maštale	13. 6. 2009
Author 50 Bezděz	20. 6. 2009
Author Znovín Cup	27. 6. 2009
Author Král Šumavy Road	29. 8. 2009
Author Pražská 50	19. 9. 2009
Nova Author Cup	10. 10. 2009

Lehký, lehčí, Schmolke

Ve škole nás učili, že stupňování slova lehký je lehčí a nejlehčí. Ale bikový průmysl si tuto posloupnost přetvořil k obrazu svému na light, superlight, ultralight a Schmolke.

Sedlovky, řídítka či představce této německé firmy dokonce trumfují i komponenty Tune, které dosud platily za to nejlehčí, co je zároveň použitelné pro bezpečnou jízdu na kole.

Sedlovky Schmolke se vyrábí ve dvou provedeních SL a TLO, pyšnící se hmotností 90 a 95 gramů. Sedlovka SL však této hmotnosti dosahuje v průměru 27,2 při délce 300 mm, zatímco o pět gramů těžší TLO je dlouhá 350 mm v průměru 31,6 mm.

Srdcem sedlovek je karbonová trubka, která je v obzvláště namáhaných oblastech složená z až osmnácti velmi tenkých vrstev karbonových vláken. V méně namáhaných místech počet těchto vrstev klesá na deset. Tento technicky vyspělý způsob stavby je bohužel dost nákladný a v Asii prakticky neproveditelný. Výhodné sedlovky z Číny se vyrábějí pouze s konstantní tloušťkou stěny, což sice produkci značně usnadňuje, ale nese to s sebou zbytečnou váhu navíc. Především u sedlovek je nutný bezpočet testování na zkušebním stojanu, aby pro každou délku a každý průměr sedlovky mohla být vyvinuta optimální stavba. Zohledňuje to také různou váhu jezdců tak, aby lehčí cyklisté nedostávali těžké standardní sedlovky, jak se to u firem s masovou produkcí často děje.

Zámek sedlovky Schmolke se spojuje s pery sedla na dvanácti místech. Nedochází tedy k nadměrnému namáhání citlivého karbonu a se šestimilimetrovými titanovými šrouby je zámek vhodný i pro největší mtb zatížení.

Sedlovky mohou být vsazeny do rámu jen v určitých mezích! Nelze si tedy jako u jednodušších modelů objednat dlouhou sedlovku a libovolně ji uříznout. Proto je potřeba vybrat si co nejkratší model pro úsporu váhy. Sedlovky smějí být upevněny do rámu jen v určené oblasti, protože na jiných místech je trubka příliš tenká a mohla by se promáčknout! Vytažení sedlovky z vrcholové části rámu až po vyznačené místo je tedy nejdůležitější hodnotou pro optimální přizpůsobení délky a stability sedlovky jezdci. Horní okraj rámu musí tedy být jedině mezi oběma žlutě označenými liniemi. To s sebou však nese vyšší cenu.

Při montáži sedlovky do rámu je nejlepší použít montážní pastu. Ta zajistí snížení utahovacího momentu cca o 1,5 Nm a karbonová sedlovka je takto méně zatížena. Normálně stačí na utažení Schmolke sedlovky 3 Nm, maximální přípustná hodnota je 5 Nm. Oba titanové šrouby sloužící k upevnění sedla smějí být dotažené také na maximální hodnotu 5 Nm, přičemž 3,5 Nm zpravidla zcela dostačuje. Tyto dotahovací momenty platí pro namazané šrouby, u nenamazaných se mohou až o 1 Nm zvýšit! Díky tlakově stabilní konstrukci sedlovek Schmolke by neměly zajíždět do rámu, jako se to často děje u levnějších výrobků.

Epoxydové povrchy karbonových komponentů Schmolke jsou chemicky velmi stálé, lze je tedy čistit benzínem nebo jinými slabými rozpouštědly. Ani olej a tuk je nepoškozují. Také se doporučuje karbonové sedlovky v oblasti upevnění zámku sedlovky namazat, aby se zamezilo lupání.

Tyto velmi originální sedlovky dodává firma 9395bikes, a podle výše uvedených informací je víc než nutné si objednat délku sedlovky a provedení přesně podle svých potřeb. Cena modelu SL je od 8500,– do 9000,– model TLO pak od 10 750,– do 11 250,– podle délky.

Důkazem, že když se komponenty používají správně, mohou sloužit i při nejvyšším zatížení, je olympijská vítězka Sabine Spitz z teamu Ghost-Central, dále jezdci teamu SKS-Germany a nově také Topeak-Ergon-Racing-Team s Irinou Kalentievou. Ti všichni komponenty Schmolke užívají k plné spokojenosti.

(mig)

Srovnání tloušťky stěny u sedlovek Schmolke, Tune a Thomson

§ Každý má právo na kvalitní kolo...

WHEELER WORLDWIDE

DÁMSKÉ HORSKÉ KOLO

PASSERA

Určeno pro ženy

Použití: výlety a jízdy zaměřené na fitness

Terén: single traily, sjezdy i výjezdy

Styl jízdy: nejen to, co se považuje za „ženskou jízdu"

Zdvih: 80-120mm (celoodpružené kolo/hardtail)

Očekávejte: ergonomické komponenty, vysoký komfort, tvar rámu podle specifických potřeb žen, moderní sportovní design. Mysleli jsme na příjemný požitek z jízdy: rám je kratší, aby odpovídal ženské anatomii, řídítka jsou užší, sedla jsou sportovní ale pohodlná, řazení a brzdy jsou snadněji ovladatelné. PASSERA bude vaším společníkem při náročných jízdách, běžných výletech i při fitness tréninku.

Passera 55 — 18.990 Kč

Passera 65 — 12.990 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

Vento do větru

TEST

Sjarními vyjížďkami je spojena řada doplňků, které je třeba mít s sebou v kapse dresu nebo batohu. Start ráno nebo návrat v podvečer totiž znamená potřebu vézt návleky, vestičku nebo tenkou větrovku pro případ horšího počasí.

Větrovka **Etape Vento** patří mezi univerzály vhodné pro jaro, léto i podzim. Je vyrobena z lehkého materiálu Micro Level, jehož předností je ripstopová struktura bránící zatržení a teflonová vrstva, chránící jezdce proti vodě a větru.

Střih využívá střední stojáček se síťovinou na vnitřní straně. Obvod je dostatečný, takže límec nikde neškrtí a výška zaručuje ochranu před větrem. Zip má jezdce s dlouhým poutkem, takže je dobře ovladatelný i v rukavicích. Zip je samozřejmě podložen pruhem materiálu proti profouknutí. Raglánové rukávy mají na konci elastické zakončení, které nijak nestahuje, ale ani pod něj netáhne. Rozměr je tedy ideální a šířka rukávů v ramennou více než dostatečná. I jezdci rozložitějších postav nebudou mít se střihem problémy, navíc jim odpustí i nějaké to kilo navíc. Střihově tedy není větrovka vypasovaná na vyšvihané jezdce, ale nabízí dostatek prostoru. Velikost XXL bude vyhovovat jezdcům s výškou do 190 cm a klidně vyšší váhou. Co se týče délky zad, ta není extrémně cyklistická, takže sice kryje dostatečně, ale není to přehnané. Kdo jezdí výrazně natažený nad řídítka, toho bude zřejmě větrovka na zádech trochu tahat. Vyhrnování ale přesto brání silikonový proužek v pase, kde je stahovací guma. Pochválit ale musíme dvojici reflexních pruhů na zádech, které výrazně přispívají k bezpečnosti. Mezi nimi je umístěna síťová kapsa na zip, který má drobného jezdce bez poutka, takže přístup je hůře ovladatelný.

Co je ale velmi výrazné, to jsou větrací otvory na bocích, kryté síťovinou. Jejich velká plocha zaručuje dobrý odvod par a při větru z boku je v těchto místech cítit výraznější chlad. Proto je větrovka vhodná spíše na jaro a léto, než do výrazně chladnějších dní. Zmíněná odolnost materiálu proti vodě a větru je potvrzena, drobnější déšť po tkanině stékal a „kapičkoval", takže jediné místo, kudy jde dovnitř chlad a případně i voda, je větrání na bocích. To je ale v dobrém počasí na druhou stranu vítaným pomocníkem při ventilaci.

Větrovka se dodává ve velikostech S–3XL v modré, červené a šedé barvě a její cena 999 korun patří mezi standard. Vyhovovat bude všem, kdo hledají dobré odvětrání, volnější střih a samozřejmě vodě a větru odolný materiál.

(už)

\+ reflexe, větrání, silikonový pásek

– fouká bokem

Acor dětem

TEST

Dětské sedlo **Acor ASD-2902** za 299 korun není na první pohled ničím až tak výjimečné. Maskáčové provedení potahu jasně směřuje na pánské adepty jízdy na kole, pro holky je v nabídce růžová verze s květinami. Co je na něm zajímavé, je důležitý bezpečnostní prvek, integrovaná blikačka.

Děti totiž blikačku na sedlovce často ukopnou, nebo si ji ani nevezmou. Takhle ji mají pořád za sebou, takže jim nic nebrání v tom, být za jízdy vidět. Tvar sedla je klasický s plošší středovou částí a špičkou. Plastový skelet je potažen syntetickým potahem, který nabízí celkem slušnou odolnost. Proti poškození při nešetrném pokládání kola by možná pomohly protaženější plastové bočnice, které zde nejsou tak výrazné. Tvrdost polstrování je střední, takže sedlo není bačkorovité, ani příliš tvrdé. Díky šířce 140 a délce 240 mm určitě nebude vyhovovat těm nejmenším, ale spíše jezdcům kol 24 palců a větších.

Blikačka s trojicí diod je usazena mezi ližinami, takže je poměrně dobře chráněná. Zadní část sedla sice přesahuje, ale není to o tolik, aby ji dítě při neopatrném sesedání urazilo. Zapíná se drobným spínačem na spodní části. Ten je sice díky velikosti obtížněji nahmatatelný, ale sepnutí nevyžaduje skoro žádnou sílu. Blikačku napájí jediná baterie CR 2032, svítivost proto bude výrazně kratší než u provedení s tužkovými nebo mikrotužkovými bateriemi. Jediný mód blikání s nižší frekvencí zaručil poměrně slušnou viditelnost i na sto metrů, takže bezpečnost je slušná. Pokud by na sedlu někomu blikačka překážela, lze ji jednoduše demontovat, protože je uchycena dvojicí šroubů s křížovou hlavou.

Hmotnost sedla je 306 gramů, což děti asi řešit nebudou, důležitá je hlavně bezpečnost, která je zde dobře vyřešena.

(už)

\+ nápad, velikost blikačky, cena

– velikost spínače

MALOOBCHODY

KERN CYKLOSPORT
www.cyklo-kern.cz
HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE
Od r. 2001 motorizujeme kola el. motorem, 24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu = 5 LET PROVOZU
Naše tříkolky FREEDOM s maxi již mají najeto více než 11 000 km!

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

CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz
Prodej – servis
tel. 261 911 452
mob. 721 414 810
Author, Merida, Rocky Mountain
Bianchi, NW, Craft, Moira,
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe
po – 10–18
út – 10–18
st – 10–18
čt – 12–20
pá – 10–18
so – 9–14
soboty od listopadu do února zavřené

Kola Štorek Řevnice
jízdní kola
příslušenství ■ náhradní díly
KOLA
horská ■ silniční
trekingová ■ dětská
platební karty
splátkový prodej bez navýšení
po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-srpen)
e-mail: info@kola-sport.cz
www.kola-sport.cz
tel.: 257 721 313
Komenského 92, Řevnice
AUTHOR MERIDA SPECIALIZED HARDY

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ
značková prodejna servis kol
APACHE GIANT SUPERIOR
KOLA NA STATKU
Pod Žvahovem 7/37, Praha 5 – Hlubočepy
Mobil: 721 142 465, E-mail: info@kolanastatku.cz

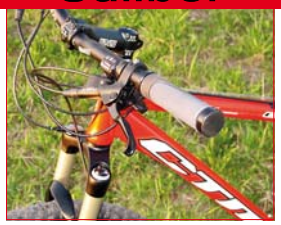
CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen
nám. Jiřího z Poděbrad Řípská 27, tel.: 222 522 490
Vinice Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557
Holešovická tržnice Bubenské nábřeží, tel.: 266 710 675
Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033
NOVÉ VÝRAZNÉ ZLEVNĚNÍ MODELŮ 2008

Basic	10 990	7 990	Reflex	13 990	9 990
Kinetic	13 990	9 990	Modus	24 990	18 990
Traction	16 990	11 990	Versus	21 990	15 990
Traction Disc	18 990	13 990	Contex	19 990	13 990
Stratos	11 990	8 990	Contex 07	19 990	12 990

VÝPRODEJ SILNIČNÍCH KOL ZA SUPER CENY!!!!
KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz

CYKLOSERVIS TEST JEZDILI JSME PRO VÁS

CTM Caliber



Zbraň nejtěžšího kalibru pro XC, tak nějak by se dal pojmenovat nejvýše postavený model slovenské značky CTM. Ačkoli na soupeření s dražšími koly komponentové trochu strádá, jízdním projevem si s nimi v ničem nezadá, spíše naopak.

Citlivá Terénní Mašina

Netradičně začneme jízdními dojmy, protože ty jsou u tohoto biku velmi výrazné. Posed nabízí sedlo poměrně vzadu a díky prohnutým řídítkům s pořádnou šířkou i solidní výškou rukou. Ačkoliv jde tedy o kolo na XC, posed už lehce hraničí s enduro stylem. Kdyby byl vpředu vyšší zdvih než 100 mm, klidně bychom kolo prohlásili za hodně živé enduro. Nicméně naopak s výměnou řídítek za rovná a přidáním několika milimetrů délky představce by kolo bylo závodní XC „raketou". Takto je to tedy pohodlný univerzál, umožňující kombinovat oba styly.

K tomu mu jednoznačně pomáhá výborná geometrie. **Kolo totiž už na prvních kilometrech perfektně padne do ruky. Tuhý rám nabízí velmi slušnou akceleraci a jezdec má doslova chuť neustále ze sedla zabírat a zrychlovat. Díky výšce řídítek to ale není až tak o XC nalehnutí na ně a záběru v natažené pozici, ale spíše o rychlém startu po zadním kole, něco jako ve stylu 4X. Ačkoli jde tedy o kolo v ceně kolem dvaceti tisíc, jeho geometrie a lehkost jízdy jsou na úrovni výrazně dražších strojů.** Raketový start je tedy výstižná charakteristika. Stejně jako perfektní ovládání a doslova vrozená hravost, ovšem nikoli nezkrotitelná. Bike umí okamžitě změnit směr a proplétat se hbitě po nejužších cestičkách. Díky širokým řídítkům jej má jezdec dokonale pod kontrolou, takže si s ním může dělat, co chce. Není problém ostře projet vracečku nebo si odskočit do vzduchu, tam jde kolo doslova samo. Stačí jen lehká pobídka a naskočení do zatáčky s nějakou tou parádičkou je hračka. Kolo prostě s jezdcem okamžitě sroste a dovolí mu vychutnávat všechny nástrahy terénu.

Ve sjezdech ale kolo i přes jeho hravost není přehnaně vrtkavé a jezdec jej dobře zkrotí. Vedení směru je tedy nastaveno přiměřeně i pro začátečníky. Na terénních schodech není problém si odskočit pouze přitažením řídítek. Kolo jde díky výše posazeným řídítkům a kratší zadní stavbě lehce na zadní, takže si jezdec snadno seskočí z čehokoli. Tato charakteristika je skoro až trialová a na kole není problém si občas trochu zaskákat. Při sjezdech prudkých pasáží nám ale chybělo pár centimetrů zdvihu vpředu a museli jsme jít trochu více za sedlo. Naproti tomu výjezdy jsou díky tendenci stavět se snadno na zadní trochu omezené a je třeba výrazněji nalehnout na řídítka, aby se jezdec dostal na vršek prudších stoupání. V sedle to ještě jde, ale ze sedla už se bike staví na zadní mnohem rychleji, takže výrazný vrchař z něj nebude. Snad by tomu pomohla výměna řídítek za rovná a přizpůsobení více XC nastavení. U takhle hravého univerzálního stroje by to ale byla škoda.

Tuhost rámu je nastavena slušně na výbušnost a přenos energie od pedálů, ale ne výrazně na úkor vnímavosti k terénu. Celkem rozumná absorpce rázů tak jezdci nenabídne tak tvrdý projev na sedle. To je i přes sportovní střih poměrně pružné, takže také trochu přidá na komfortu. Velkým přínosem v kopírování terénu je vidlice Epicon. Tenhle model se značce SR Suntour opravdu povedl. Sto milimetrů zdvihu má z kraje citlivý chod, perfektně vnímavý k nejmenším nerovnostem a s výrazným nárůstem progresivity ve finální části zdvihu. Vidlice chodila opravdu na jedničku a jen občas jsme sáhli po lockoutu na řídítkách. Ten jí ponechal jen několik milimetrů ochranného zdvihu, jinak byla zcela tvrdá. Lockout je poměrně dobře dostupný a ovladatelný, takže rozhodně plus.

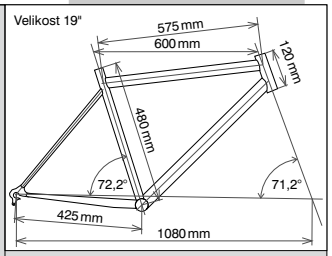
Co Takhle Materiál

Rám je svařen z duralu řady 6061 a kruhové profily trubek nejsou nikde výrazněji narušeny. Kromě profilované výztuhy pod hlavou a řetězových vzpěr zadní stavby. Samozřejmostí je esovité prohnutí v obou partiích zadní stavby, což se podepsalo na celkovém komfortu. Ploché patky tvarově nijak neoslní, ale to je jen drobný detail. Celkové vlastnosti rámu jsou perfektní, takže krom vedení bowdenů po horní trubce asi nelze nic vytknout.

Vidlici jsme zmínili, takže k osazení, které spoléhá na sadu Deore s přehazovačkou Deore XT. Vše funguje spolehlivě a přesně, takže jistota. Brzdy Avid potřebovaly na zajetí trochu víc času, ale výkon byl slušný a k hravému projevu kola pasoval v technických pasážích perfektně. Pláště Kenda Karma jsou sice z XC soudku, ale pro zrychlení a lehkost jízdy byly rozhodně přínosem. Bike je prostě dokonalým mixem XC a enduro stylu, takže změna řídítek a plášťů by z něj udělala perfektní stroj v obou kategoriích. ■

Technická specifikace:

Rám: Alu 6061
Vidlice: SR Suntour Epicon RLD 100 mm
Brzdy: Avid Juicy 3
Kliky: Shimano Deore
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: Novatec
Ráfky: Alex XD-Lite
Pláště: Kenda Karma 2.0
Řídítka: Truvativ XR
Představec: Truvativ XR
Sedlo: Velo
Sedlovka: Truvativ XR
Hmotnost: 12,6 kg
Cena: 20 790 Kč



\+ ovládání, výkon, akcelerace
− slabší výjezdy

TOMAC
TOMAC MOUNTAIN BIKES LEGENDARY PERFORMANCE
IS COMMING TO THE CZECH REPUBLIC

CARBIDE XC 2
• supertuhý a pevný rám pro XC, jenž je vhodný i pro vysoké a těžké jezdce
• zdvih 90 mm, rám je navržen pro 80 nebo 100 mm zdvihu odpružené vidlice
• zakázkově laděný tlumič Fox RP23
• hmotnost rámu ve velikosti L je i s tlumičem 2450 gramů
• mohutné rámové trubky z karbonu s 20% podílem vláken vysokého modulu pevnosti dávají rámu maximální tuhost, skladba vrstev je specifická pro každou velikost
• lineární chod zadní stavby s minimálním prodloužením řetězu
• prohnutá horní trubka nechává dostatek prostoru nad rámem
• sedlovku je možné zasunout do rámu až dolů pouze tři sady ložisek s mohutným ložením pro snadnou údržbu

TLUMIČ 2008 Fox Float RP23 VIDLICE 2008 Fox 32 F-Series FR 100mm Travel ŘÍZENÍ FSA ZS-4 Cartridge PŘEHAZOVAČKA Shimano XT 9-speed top normal PŘESMYKAČ Shimano XT 31.8mm ŘAZENÍ Shimano LX Rapid-fire BRZDY Avid Juicy Five with 185mm Rotors KLIKY Truvative Stylo 3.3 175 KAZETA Shimano LX 11-34 ŘETĚZ SRAM PC971 with PowerLink Gold | VÝPLETY FSA XC300 with FSA QR Skewers PLÁŠTĚ Kenda Tomac Nevegal Folding Bead 26x2.10 ŘIDÍTKA FSA XC-280 OS 18mm Rise x 31.8mm x 660mm PŘEDTAVEC FSA ST-OS-150LX 31.8mm SEDLOVKA FSA SL-280 30.9mm SEDLO WTB Rocket V Comp Black

SNYPER 140 2
• zdih 140 mm, rám je navržen pro 140 mm zdvihu odpružené vidlice
• zakázkově laděný tlumič Fox RP23
• hmotnost rámu ve velikosti M je i s tlumičem 3084 gramů
• slitina hliníku Al 6061 T6, kované vahadlo a patky
• lineární chod zadní stavby s minimálním prodloužením řetězu
• prohnutá horní trubka nechává dostatek prostoru nad rámem
• sedlovku je možné zasunout do rámu až dolů
• pouze tři sady ložisek s mohutným uložením pro snadnou údržbu

TLUMIČ Fox Float RP23 VIDLICE Fox 32 Float R 140mm travel ŘÍZENÍ FSA Orbit MX PŘEHAZOVAČKA Shimano XT 9-speed top normal PŘESMYKAČ Shimano XT, 31.8mm ŘAZENÍ Shimano LX Rapidfire BRZDY Avid Juicy Five with 185mm rotor KLIKY Truvative Stylo 3.3 175 KAZETA Shimano LX 11-34 ŘETĚZ SRAM PC971 with PowerLink Gold VÝPLETY Sun Ringle Disc Jockey PLÁŠTĚ Kenda Tomac Nevegal 2.35 Folding ŘIDÍTKA FSA XC-280 Riser OS 25mm Rise x 31.8mm X 680mm Width PŘEDSTAVEC FSA ST-OS-150LX SEDLOVKA FSA FR-200 SB0 SEDLO WTB Rocket V Comp Black

TYPE X 2
• rám je navržen pro 80 nebo 100 mm zdvihu odpružené vidlice
• hmotnost rámu ve velikosti M je 1100 gramů
• mohutné rámové trubky z karbonu s 20% podílem vláken vysokého modulu pevnosti dávají rámu maximální tuhost
• CNC opracované patky a brzdový můstek
• krátká zadní stavba a delší přední část rámu

VIDLICE RockShox SID Race ŘÍZENÍ FSA Z2-3 PŘEHAZOVAČKA SRAM X-0 Medium Cage PŘESMYKAČ Shimano XT ŘAZENÍ SRAM X-9 BRZDY Avid Juicy Seven KLIKY Shimano XT KAZETA Shimano XT ŘETĚZ Shimano XT VÝPLETY Shimano XT PLÁŠTĚ Kenda Tomac Blue Groove 26x2.0 ŘIDÍTKA Easton EC90 Carbon PŘEDSTAVEC Thompson Elite Stems 31.8mm SEDLOVKA Thompson Elite 30.9 diameter SEDLO Shadow V SLTA

oficiální zastoupení bPLUMEN BPLUMEN.CZ | TOMAC.COM | BIKEBROS.CZ bikebros jízda je důvod vzorková prodejna