BIKE EMOTION
AUTHOR
www.author.eu

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

CYKLOSERVIS

11
2009
Ročník XVII.
Cena 12 Kč

TRETRY
a vše o nich

Cyklistické tretry jsou zcela zásadním doplňkem z hlediska kvality přenosu síly z nohy na pedál i z hlediska komfortu.

Správným výběrem optimální kombinace tuhosti podešve s pohodlným a zároveň pevným usazením na noze či s provedením vzorku podrážky se dá hodně získat. Pokud to naopak uživatel podcení, nejenže mu to zabrání podat kýžený výkon, ale v případě příliš těsných nebo naopak volných treter si jízdu na kole nevychutná na sto procent. Pořekadlo o dvojím měření platí při výběru treter snad více, než v mnoha jiných případech. Rozhodně nebude ideálním řešením koupě nejpoužitelnější velikosti od první značky, na kterou narazíme. Každý výrobce používá částečně odlišný tvar kopyta, takže je lepší vyzkoušet tretry od různých firem. Některá šije boty s vyšší nártovou částí a delšími stahovacími přezkami, jiná preferuje třeba více uzavřenou patu či třeba výrazněji kulatou špičku.

➨ Pokračování na str. 6 a 7

Jezdec: Jura Hendrych, foto: Dušan Mihalečko

Čtěte na str. 9

»BIKOVÁ NOSTALGIE«

Na bikefest na Gardě každoročně jezdíme pro ty největší novinky v branži, ale zároveň nás tam chytají za srdce i stroje těch účastníků, kteří se odmítají podvolit konzumu a tvrdošíjně jezdí na starých kolech. Letos jsme opět potkali několik v současnosti již unikátních strojů. Některé jsme si s laskavým svolením a taky sběratelsko-veteránskou pýchou jejich majitelů nafotili, jiné jsme zachytili spíš náhodně.

➨ Pokračování na str. 3

„Každý má právo na kvalitní kolo“ WWW.WHEELER.CZ „Každý má právo na kvalitní kolo“
WHEELER WORLDWIDE
WWW.SPECIALIZED.COM
SPECIALIZED

Historie domácích značek

sensor

V tomto díle Historie si představíme významného českého výrobce. Ačkoliv se nejedná o značku kol, má firma Sensor s koly hodně společného a bikový byznys stál u jejího zrodu. O tom, jak to se vznikem Sensoru bylo, nám poví rovnou jeho zakladatel Milan Jurka.

Milan Jurka - první návštěva Vancouveru, foto z dnes již neexistující kanceláře firmy Syncros

První sraz majitelů kol Klein, rok 1995, vyjížďka v průtrži mračen

V době svých vysokoškolských studií, což bylo těsně po převratu, jsem byl fascinován horskými koly. Odebíral jsem americký Mountain Bike Action, takže jsem byl celkem slušně v obraze, jaké značky v Americe frčí, a samozřejmě jsem chtěl na takových kolech jezdit. Od tehdejšího distributora značky Cannondale Michala Vokolka jsem si koupil prvního Cannondala, což byla pecka, ale mým vysněným kolem byl Klein Attitude. Ten byl v té době jako zjevení, absolutně se mezi všemi těmi ocelovými tenoučkými rámy svým robustním vzhledem vyjímal a vynikal propracovaným pojetím, které dodnes neztratilo šťávu. A když jsem zjistil, že ho nikdo do Čech nedováží, rozhodl jsem se nastoupit na podnikatelskou vlnu sám a stát se jeho distributorem.

Izák Maryška – ústřední postava Ultrasport teamu, biker formátu rockové hvězdy

Punkové začátky

Začátky dovozu byly skutečně punkové, protože jsme starodávnou audinou, tajně vypůjčenou od kamarádových rodičů, vyrazili do Německa na veletrh Eurobike, kde jsem oslovil samotného zakladatele značky Garryho Kleina. Garry, zavalitý chlapík, který jako první použil dural na výrobu cyklistického rámu, byl evidentně potěšen zájmem lidí z východní Evropy o jeho značku. Slovo dalo slovo a prvních pár rámů bylo objednáno. Zároveň s Kleinem jsem si sjednal obchodní zastoupení v ČR i pro firmy Syncros a Continental.

Sklad jsem samozřejmě neměl žádný, podnikal jsem na živnosťák na Nákup–Prodej, a k tomu jsem ještě studoval Vysokou školu veterinární. Na kola jsem si půjčil asi 200 tisíc korun, které jistila svým domem budoucí tchýně, a v té samé době jsme se ještě dozvěděli, že moje žena je v očekávání potomka. Nicméně má vize byla jasná: prezentací na výstavě SportPrague získáme zákazníky a Klein vezme východní Evropu útokem. Vybral jsem správnou marketingovou strategii a budoucí zákazníky lákal úderný slogan: „Víc než jeden Klein jsou dva Kleiny".

Náš slogan však byl zřejmě příliš nadčasový, takže po výstavě jsem neměl prodaný jediný rám. Půjčka na krku, hladové dítě a šest rámů v garáži jen prohloubily mé rozhodnutí odejít z veteriny a pustit se do prodeje zcela naplno. Nakonec se s veškerým vypětím sil podařilo několik rámů prodat a nově založenou firmu Ultrasport rozjet. Prvních pět let jsem ale byl pořád v mínusu.

Zrod Sensoru

Někdy kolem roku 1997 se nám začalo dařit a já přemýšlel, jakým směrem se dál ubírat. Ve firmě nás už bylo pět, zrovna jsme domluvili zastoupení firmy Met, která vyrábí přilby, a měli jsme krám v Praze v Římské ulici. V průběhu doby jsem se dostal i k oblečení, prodávali jsme značku No Fear a na Moravě jsme ve spolupráci s Oldou Mesárošem distribuovali Pearl Izumi. Navíc tehdy na trhu dostupné funkční prádlo docela škrábalo, ani nevonělo, ale přitom ve světě se prodávalo kvalitní prádlo, které bylo příjemné jako bavlna a zároveň funkční.

Hledání

Takže jsem se zaměřil na vývoj sportovního prádla, které by se kromě svých funkčních vlastností také příjemně nosilo. Hledal jsem výrobce materiálů a dostal jsem se až k DuPontovi, s nímž jsem si dopisoval a dostal doporučení na pletaře u nás. Z liberecké Technické univerzity jsem získal skripta, týkající se vláken a úpletů a navrhl jsem první kolekci. Začal jsem objíždět textilní firmy a zjišťovat, kde by byli ochotní mi ji ušít. Nakonec jsme našli malou firmu o patnácti lidech v Brně, která sice našich tři sta kusů spodního prádla vyrobila, ale okamžitě náš výrobek okopírovala. Poučili jsme se a pro příště jsme své výrobky lépe chránili. Od té doby jsou všechny úplety pro spodní prádlo vyvíjeny a vyráběny exkluzivně pro nás.

Úspěch díky ponožkám

Hned s první kolekcí jsme však měli problém v tom, že ačkoliv úplet byl dobrý, použitý materiál se ještě před produkcí vysrážel a všechno oblečení se zmenšilo o jednu velikost. Takže to byl docela špatný začátek značky Sensor. Nicméně jako první jsme představili ploché švy na celé kolekci a první jsme měli funkční ponožky. Výroba ponožek v té době zdaleka nebyla na takové úrovni jako teď a dá se říct, že jsme přinesli zcela novou koncepci. V první kolekci byly dva modely ponožek pro treking a cyklistiku.

U ponožek je funkce zcela jiná, než u funkčního spodního prádla, protože jsou uzavřené v botě. A vzhledem k tomu, že ačkoliv ponožka odvede pot od pokožky, ten se již v botě nemá do čeho vsáknout a tak se vrací. Dali jsme tedy do druhé vrstvy ponožky savý materiál. Navíc na rozdíl od trekingu u cyklistiky lze ponožku udělat tenčí a co nejvíc ventilovanou, protože při cyklistice se noha tolik nepotí a není třeba používat sendvič. Stačí udělat směsku, kde se kombinuje funkční a savé vlákno.

U prádla jsme s ničím revolučním nepřišli, protože na trhu byly značky, které už měly za sebou propagaci vlastností materiálů. Filozofii jsme postavili právě na příjemném nošení, a používali jsme místo nekonečného hedvábného vlákna příze. To bylo to nové.

Zároveň jsme naši kolekci stavěli na designu. Vždycky mi vadilo, že když jsem si v té době koupil nějakou českou věc, tak to na ní bylo poznat. Od první kolekce jsme tedy šili u firem, které pracovaly pro zahraniční značky jako je Speedo, Arena, Gore či Bogner a měly proto velmi dobře vybavený strojový park.

Cyklistická sekce

I když jsme díky spodnímu prádlu a ponožkám oslovili především outdoorové obchody, nezapomínali jsme ani na cyklistiku. A jelikož jsme měli solidní distribuci cykloznaček, udělali jsme pro začátek řadu cyklodresů s nápisem Sensor, které měly značku zpropagovat právě mezi cyklisty. Naše oblečení se šíleně rychle prodalo, protože v té době byly u konkurence designy až na druhém místě. A hned jsme si také všimli, že největší slabinou byla vložka cyklistických kalhot. Ty jsou velmi specifickým zbožím a v době, kdy jsme je začali dělat, tak antibakteriální vložky nikdo moc neřešil. Prostě byla tam nějaká vložka z molitanu, který se používal i na výrobu tenisek. A tak jsme se vydali do Itálie, kde jsme nakoupili vložky za 120–140 Kč, což byl proti běžným desetikorunovým nákladům úlet. Sice jsme tím zvýšili cenu kalhot, ale zmínili jsme, že máme 3D vložky, gelové vložky a vložky z CoolMaxu, takže se prodávaly velmi dobře, protože cyklisté si uvědomovali přínos v komfortu.

Výroba nejen doma

Od roku 1999 až do roku 2006 jsme byli permanentně vyprodaní. Teprve rok 2007 byl horší, protože nenapadl sníh. Do té doby jsme neustále zvyšovali počet výrobních firem, protože jsme ani nestíhali vyrábět.

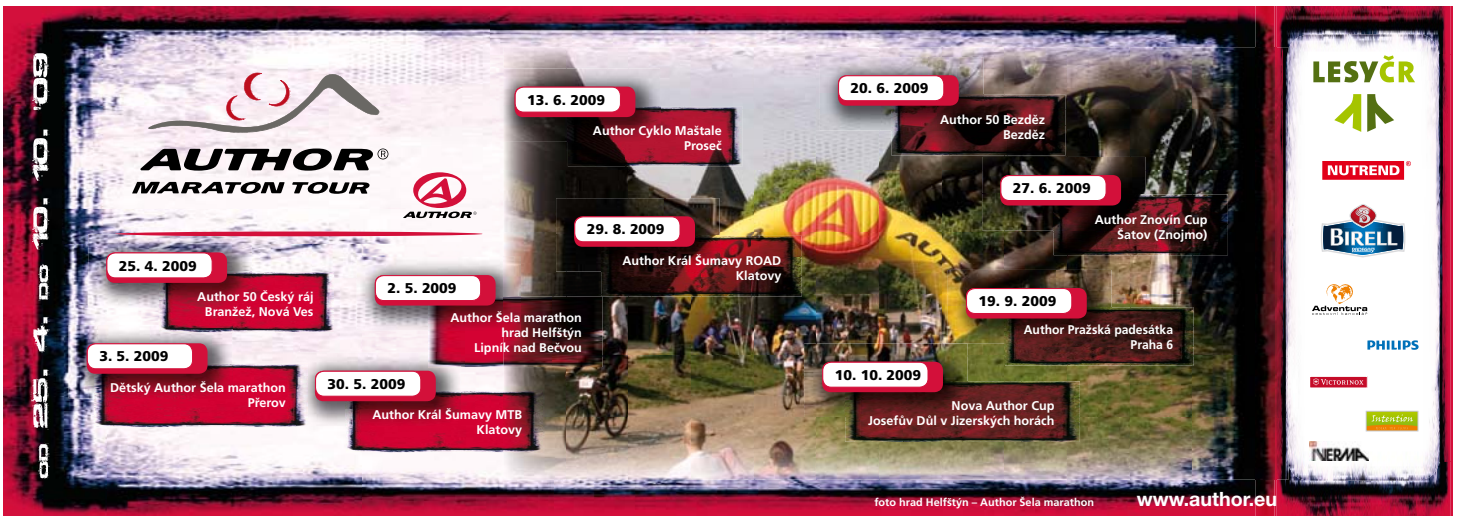
Problém byl v tom, že jsme neměli zmáknuté předobjednávky, takže plánování probíhalo asi tak, že jsme se koukli z okna a rozhodli, že musíme vyrobit víc než vloni. A ten meziroční nárůst byl okolo 50–60 %, takže firma giganticky rostla a hodně rychle předběhla cyklistickou část. V současné době vyrábíme hodně přes tři sta tisíc kusů oblečení za rok v šesti výrobách v ČR, v jedné na Slovensku a v Polsku, ale i na Taiwanu, v Číně, v Pákistánu a také v Itálii. V Itálii vyrábíme řadu Seamless, která je navržena speciálně pro nás. Příští rok plánujeme rozšířit především cyklistickou kolekci. Více kosmické technologie jako je použití laserů, lepených švů a nanotechnologií v přijatelných cenových úrovních. Pokud jde o ULTRASPORT, aktuálně zastupujeme značky MET, YETI, Rocky Mountain, Race Face, KNOG, Spinergy, Niner a TOPEAK. Takže i v těchto těžkých dobách se držíme hesla „kvalita bez kompromisu".

Minulost versus současnost

Když bych měl srovnat svoje začátky s tím, co se děje dnes, tak největší rozdíl je v přístupu k vývoji produktů. Tenkrát někoho něco napadlo, třeba kolo s lankem místo spodní trubky nebo karbonovou plouvtí místo sedlovky. Tak vyrobil první prototyp, riskl to a šel s kůží na trh. Dneska to je tak, že si obrýlení chytráci, kteří předtím prodávali pračky, sednou a řeknou: „Náš zákazník má 25 let, kupuje si tohle a toto jí a tohle pije" a tomu přizpůsobí výrobek, samolepky a marketing. A to je podle mě hrozná degradace celého toho ducha pionýrství a inovátorství, který provázel drobrského kola. Zajímavé je přece zhmotnit nápad, který máš v hlavě a doufat, že se lidem bude líbit: A když jo a ty potkáš bikery ve svých dresech nebo běžkaře v prádle Sensor na horské chatě, tak je to satisfakce a důkaz toho, že ta spousta energie, kterou jsem já a lidi ve firmě do toho dresu či trička vložili, měla smysl. Koukni se kolem sebe a zjistíš, že tě obklopuje spousta kopií a škaredých věcí s vysokou marží. Za tímhle zbožím už nestojí pionýři jako Gary Klein, Joe Breezer nebo Tulio Campagnolo. Tyhle chlápky už dávno koupily globální společnosti, které kolům říkají jednotky.

S Milanem Jurkou rozmlouval a zaznamenal

Dušan Mihalečko



www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

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

»BIKOVÁ NOSTALGIE«

➨ *Dokončení ze str. 1*

GT RTS

Pravděpodobně nejstarším námi zachyceným exponátem bylo GT RTS. Celoodpružené hliníkové kolo patřilo k milníkům bikové historie, když v letech 1992–1993 prakticky zlomilo nedůvěru jezdců k celoodpruženým kolům. Na GT RTS jezdil i nejfamóznější sjezdař všech dob Nicolas Vouilloz a v této době se také začal konat první světový pohár ve sjezdu.

Systém RTS poskytoval sice jen 6,3 cm zdvihu zadní stavby, ale při záběru do pedálů tah řetězu nedovolil zadní stavbě propružovat, takže se podařilo překonat první z neduhů tehdejších celopér. Při pohledu na systém dnešním okem je hned vidět, že se však při proprużení musel hodně prodlužovat řetěz a tudíž tahal za pedály, nicméně při tak malém zdvihu byl tento jev zřejmě zanedbatelný.

Je jen náhodou, že jsme na Gardě objevili i nástupce RTS-ka, který již byl mnohem vychytanější. V nabídce značky byl model LTS od roku 1994 v hliníkové verzi, o dva roky později se pak objevila i tato karbonová verze. Systém s deseti centimetry zdvihu získal několik ocenění za nejlepší odpružení, díky čemuž se rozšířil hlavně mezi běžnými jezdci XC a rodících se maratonů. Odpružení neužíralo energii vynaloženou na šlapání a zároveň citlivě žehlilo nerovnosti. Sjezdové varianty GT STS a GT Lobo pak posunuly odpružení dál, LTS však skončilo kvůli technologické nemožnosti dále zvyšovat zdvih.

Ale právě i značce GT můžeme děkovat za to, že se pustila do vývoje a zkoumání karbonu, z něhož těžíme v současnosti. Zároveň je vidět, že i 13 let staré karbonové kolo je neustále funkční a neztratilo nic ze své tehdejší exkluzivity.

GT LTS

BMW Telelever

Výrobce aut a motorek produkuje i vlastní kola a u tohoto biku z první půlky devadesátých let konstruktéři použili vlastní systém teleleverového odpružení, používaný u motorek. Vidlice tak místo vnitřních pružin využívala služeb přepákovaného tlumiče a zadní stavba pružila na bázi plovoucího středu. Ten však zmizel v propadlišti dějin kvůli nepříjemné vlastnosti – systém při postavení se do pedálů tvrdnul, což třeba v rozbitých sjezdech bylo velmi nepříjemné. Kolo BMW však mělo jedno velké plus – bylo skládací. Po otevření rychloupináku pod zadním tlumičem stačilo kolo složit, aby se vešlo do kufru auta.

Mountain Cycle Shockwave

Kdo by si nepamatoval slavný San Andreas od americké značky Mountain Cycle. Nádherný stroj s vlastní duší, který sice poskytoval celkem citlivý zdvih, ale při nájezdu na překážku díky uložení čepu daleko vpředu jeho řetěz tahal za pedály. Na základě San Andreasu pak vznikl současný sjezdový stroj ShockWave, který využívá stejné technologie pro výrobu monokokového rámu, ale odpružení je již lépe odladěno.

Noleen

V počátcích vývoje odpružených vidlic se hodně laborovalo s tím, jak vyřešit lockout vidlice, aby se při šlapání ze sedla nezanořovala pod váhou jezdce. Paralelogramové systémy typu AMP, Girvin a později i Noleen toto řešily systémově, neboť jejich přepákování tlumiče pomocí vahadel úspěšně odolávalo tlaku jezdce a reagovalo pouze na rázy od terénu. Systém by to byl celkem zdařilý, kdyby však vlivem rázů a sil při zatáčení v náklonu nedocházelo ke vzniku vůlí. Představa, jak se řítíme prudkým sjezdem a vidlice díky vůlím v čepech klepe, drncá a nezatáčí, zřejmě odradila i ty největší snílky, kteří se snažili tento systém udržet co nejdéle při životě.

Botecchia

Takhle nějak vypadala skoro všechna horská kola na přelomu osmdesátých a devadesátých let. Kombinace růžové, vínové, fialové či svítivě zelené barvy byly zcela normální, stejně tak jako pěti či šesti kolečko ovládané řazením SIS s jednou páčkou na řídítkách, cantileverové brzdy s minimálním výkonem a těžké ocelové rámy. Ale i tak jsme horská kola milovali a o karbonu, kotoučovkách a plném odpružení, které jsou dnes po dvaceti letech samozřejmostí, jsme si v té době mohli leda tak nechat zdát.

(mig)

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

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

www.cykl.cz
Největší cyklistický obchodní dům
Několik kliknutí a víte vše!

Athena znovu ožívá!

V tak trochu zvláštní roční dobu, tedy v plně rozjeté cyklistické sezoně, představilo italské Campagnolo zcela novou sadu s názvem Athena. Jedná se o čtvrtého a zatím nejnižšího zástupce řady využívající jedenácti pastorků.

Název Athena ale není u komponentů z Vicenzy žádnou novinkou, sada s tímto jménem byla již v minulosti nabízena, konkrétně v polovině devadesátých let. Marketingovému oddělení se ale tehdy zdálo, že název sady nemá sportovní švih, a došlo k přejmenování na Daytona. Nové jméno však díky sporům o jeho užívání s jinou, americkou firmou, nevydrželo příliš dlouho a sada se již během pár let podruhé přejmenovala na Centaur, jenž byl v nabídce až dosud. Zatím však Campagnolo nesdělilo, zda název Centaur pro příští modelový rok zanikne a Athena jej plně nahradí, nebo jestli se sada Centaur pouze posune o patro níže a dojde tím k dalšímu rozšíření nabídky.

Určení novinky bude vzhledem k hierarchii sad Campagnolo stále stejné, tedy pro výkonnostní silniční cyklistiku a amatérské závodníky. Znakem dílů Athena by měla být i nadále vysoká životnost a především optimální poměr mezi cenou a kvalitou. Po stránce designu je nová athena téměř totožná s vyššími sadami, využívajícími jedenáctikolečko. Oproti super recordu, recordu a chorusu je ale athena ve standardní verzi vyrobena téměř kompletně z duralu. Karbonové jsou pouze brzdové páčky pák Ergopower, a to navíc pouze vzhledově, neboť mají duralový základ. Oproti dosavadnímu centauru má nová přehazovačka athena z duralu dokonce i vnější rameno paralelogramu. Takže pro vyznavače uhlíkových vláken určitě malé zklamání. Volitelně je však možné si k sadě Athena pořídit karbonové kliky, které jsou oproti duralovým o 113 gramů lehčí.

U některých dílů došlo vedle skoro zanedbatelné gramové redukce v podstatě jen ke změně názvu, to se týká například brzdových čelistí. Naopak nejvýraznějšího přepracování se dočkala přehazovačka, která ve srovnání s centaurem nabídne vyšší tuhost a životnost čepů. Na tom má zásluhu hlavně přepracovaný tvar ramen paralelogramu ve stylu vyšších sad. Nové je také ramínko a odlehčené kladky. V případě řadicích pák došlo k výměně desítkové rohatky za jedenáctkovou, po tvarové stránce zůstávají nezměněny. Celkem podstatnou novinkou jsou převodníky se stejným profilem, jaký využívají vyšší sady. To převodníkům zajistí větší tuhost při záběru. Kazeta i řetěz jsou v podstatě převzaty ze sady Chorus.

Hmotnost celé sady je ve standardní verzi 2353 gramů. **(kad)**

Tabulka s hmotnostmi:

Komponent	páky	přehazovačka	přesmykač	kliky alu	brzdy	kazeta	řetěz
Hmotnost	360 g	218 g	92 g	869 g	322 g	236 g	256 g

Servis tlumičů

V tomto dílu se budeme věnovat servisu tlumičů značky X-Fusion, což je firma s velmi dlouhou tradicí jejich vývoje a výroby.

V minulosti se na našem trhu objevovaly pouze na kompletních kolech, ovšem od letošního roku mají společného dovozce jako kola značky Ghost. Servis a náhradní díly by tak neměly být problémem jak na samostatně zakoupené tlumiče, tak na starší modely, které u nás již nějaký ten rok jezdí. Na naše otázky bude odpovídat Ing. Tomáš Glabazňa z firmy Schindler s. r. o.

Jak dlouhá je záruční doba na vaše tlumiče?

Záruka činí dva roky. Pro uplatnění záruky je nutná kopie kupního dokladu ke kolu nebo tlumiči od autorizovaného prodejce. Na to, že jsou tlumiče X-Fusion sériově montovány mnoha značkami kol, je reklamací velmi málo. Asi i z tohoto důvodu vyrábí X-Fusion i tlumiče pro mnohé známé výrobce kol.

Co se nejčastěji opotřebuje při absenci servisu tlumiče?

Těsnění tlumiče a membrány uvnitř. Je to právě to, co se mění s olejem při standardním servisu, aby byla zajištěna dokonalá funkčnost produktu. Vyměnit jedno bez druhého by totiž nenabídlo maximální výkon.

Kde lze nechat servisovat tlumiče vaší značky?

Servis děláme pouze my v našem servisním středisku pro ČR a SR. Na kompletní servis je potřeba větší množství speciálních přípravků a nástrojů. Proto není možné dělat opravy v každé cykloprodejně.

Jak často by měla být prováděna výměna oleje?

Zhruba každé dva roky, záleží, jak hodně na kole člověk jezdí a v jakém počasí. Samozřejmě i intenzita zatížení má vliv na jeho chod. Rekreační jezdec mu nedá příliš zabrat, ale sjezdař jej naopak musí servisovat častěji.

Je u vašich tlumičů použita specifická hustota oleje a jaká?

Olej má standardně viskozitu 7,5.

Kolik stojí případná repase tlumiče?

U servisu pouze vzduchové části to je 698 korun za sadu těsnění včetně práce. U kompletního servisu to je celkem cca 1347–1746 korun, záleží na typu tlumiče a použitém materiálu.

Dodáváte na tlumiče redukční vložky pro montáž do rámu ve více rozměrech?

Ano dodáváme. Skladem máme běžné rozměry vložek pro většinu celoodpružených rámů s průměrem osy 8 nebo 6 mm.

Pokud zákazník potřebuje vymezit vůli v okách tlumiče, jste schopni to udělat a kolik to stojí?

Výměna obou ok tlumiče stojí 299 korun včetně materiálu.

Jaká je cena náhradních duralových vložek pro vaše tlumiče?

Cena je 199 korun za pár. Máme skladem různé velikosti.

Dodáváte i náhradní pružiny pro vaše tlumiče a v jakých cenách?

Ano dodáváme originální náhradní pružiny, a to jak v ocelové, tak titanové verzi. Ocelové jsou v cenách 899–999 korun a titanové 5199–6199 korun.

Ing. Tomáš Glabazňa a (už)

www.cykl.cz – katalog jízdních kol

ZÁŽITEK Z JÍZDY

RAZZER Carbon Race

Závodní XC rám kombinující materiál P6 Ultralite a karbon. Karbonová zadní stavba VFHS Carbon byla vyvinuta na základě našich zkušeností s vývojem a výrobou karbonových planžet pro rámy kategorie Medium Tail. Profilace karbonové zadní stavby umožňuje pružení ve vertikálním směru při zachování maximální boční tuhosti. Rám je komfortní s výbornou schopností tlumit rázy aniž by však ztrácel výbornou účinnost záběru typickou pro všechny modely Razzer.

Specifikace:
Vidlice: Manitou R7 Elite Remote LO • **Řazení:** Shimano SLX • **Přesmykač:** Shimano SLX • **Kliky:** Shimano SLX • **Představec:** PELL'S RX67 OV • **Řídítka:** PELL'S XR6 OV • **Brzdy:** Shimano SLX Disc /LX V-brake • **Pláště:** Geax Saguaro 2.2 HP • **Sedlo:** PELL'S Effy • **Sedlovka:** PELL'S XR2 • **Pedály:** Shimano SPD520 • **Velikosti:** 17/19/21" • **Hmotnost:** 11,1 kg (Disc) / 10, 5 (V-Brake)
Cena: 44 590 Kč (Disc) / Cena: 38 990 Kč (V-Brake)

www.pells.eu

PELL'S BICYCLES

DAHON

Skládací kola jsou zpět!

Mnohem dokonalejší než kdykoliv předtím!

WWW.AZUB.CZ

DAHON image a kvalita 25 let inovace

Firma Dahon již dvacet pět let vyvíjí a neustále **inovuje technologie** výroby svých skládacích kol. Kola Dahon jsou **opravdu složitelná**, a to bez jakéhokoliv nářadí. Váží už **od 8,7 kilogramu**, mají na míru nastavené převody a ve srovnání s velkými koly celou řadu výhod: jsou **pevnější**, lehčí, umožňují **rychlejší akceleraci** a mají nižší aerodynamický odpor.

Dahon složíte a rozložíte levou zadní za 15 vteřin. Můžete si ho vzít na dovolenou nebo na chalupu, snadno se vejde do kufru služebního auta, pohodlně s ním můžete dojíždět do práce.

Více informací o nabídce skládacích kol DAHON na **www.azub.cz**.

Rock Machine
Wildfire 70

Značka Rock Machine sice představila nový celoodpružený XC model Vortex, nicméně osvědčený typ Wildfire v nabídce stále zůstává, protože vyznavačům delších vyjížděk v rozbitém terénu toho má hodně co nabídnout.

Tuhost a kultivovanost

Rám z duralu Alpine Custom 7005 DB Superlight nese lehkou profilaci trubek pro dosažení poměrně výrazné torzní tuhosti. Spodní trubka má kruhový průřez s navařenou výztuhou pod hlavou, horní vyznává tentýž průřez. Zadní stavba se čtyřramenným zavěšením je ze čtverhranných profilů a má velmi masivní, ovšem hladce tvarované patky. Zhruba osm centimetrů dělí osu zadního kola od zadního čepu spodní kyvky, jejíž hlavní čep je uchycen za sedlovou trubkou na úrovni malého převodníku. Tento systém je pak doplněn o vahadlo přepákování k tlumiči, uchycené v profilu na přední straně sedlové trubky, která je díky tomu průchozí. I přes na první pohled nepřiliš masivní vahadlo je celková tuhost rámu na slušné úrovni, takže kolo se pod záběrem nijak výrazně nekroutí. Tuhost přední partie zde má proti zadku trochu navrch.

Zadní pružící jednotka Fox Float R sice disponuje pouze nastavením odskoku, ovšem chod odpružení je s ní kultivovaný a velmi příjemný. Pod jezdcem si sice odpružení trochu zajede do zdvihu, ale to je zcela v normě. **Se záběrem do pedálů je znát jen nepatrné zanoření vlivem tahu řetězu, ovšem díky dostatečné vzdálenosti osy zadního kola od čepu pracuje tato veličina pro jezdce a tudíž tah řetězu na menších pastorcích pružení spíše brzdí. Při šlapání je tedy zadní odpružení z těch, které jezdce zbytečně neokrádají o energii a pouze pohlcují nerovnosti. Tato vlastnost je u systému zavěšení zadní stavby Quad Link v souladu i s předním odpružením, které namísto vzduchu ukrývá uvnitř ocelovou pružinu. Obě jednotky fungují v naprosté souhře.** Projev odpružení není houpavý, ani zbytečně líný, odpružení je nepatrně klidnější a jeho 100 mm zdvihu na zadním kole bezpečně kopíruje povrch, aby se v případě potřeby zanořilo skoro nadoraz při velkých rázech nebo skocích. Musíme uznat, že pocit v sedle byl nad zadním kolem jedním z těch příjemnějších. Přední vidlice pak prokázala standardní citlivou funkci, jak se na pružinu sluší a ve finální části zdvihu výrazně přitvrdila, abychom ji nedostali nadoraz. Tvrdost pružiny lze sice regulovat, tahle nám ale přišla ideální zhruba pro jezdce s hmotností okolo 85 kilogramů. Výrazně lehčí jezdec by možná uvítal trochu měkčí provedení, takže bychom zde raději viděli vzduch namísto pružiny. Lockout na korunce ponechá jistotu ochranného zdvihu, který byl i v terénu poměrně vysoký na to, abychom mohli jet se zamčenou vidlicí.

Co se týče funkce odpružení při brzdění, tam bylo trochu znát ubrání na citlivosti a částečné roztažení tlumiče. Brzdy tedy tento systém trochu blokují, nicméně není to tak výrazné, jako třeba u jednočepových řešení.

XC kliďas

Celková geometrie kola jednoznačně směřuje k XC, náznaky enduro stylu zde nehledejme. Posed je přirozeně natažený, ovšem ruce nejsou zase tak dole, jak by se na závodní kolo patřilo. Posed je tedy dostatečně pohodlný i na delší vyjížďky. **Díky více položenému úhlu přední vidlice má kolo delší stopu, a tím trochu vyšší stabilitu při držení přímého směru. Do řídítek je tedy třeba více zabrat, abychom ostřeji zatočili. Nicméně díky rozumné výšce těžiště a vyváženosti odpružení jde kolo do zatáček poslušně.** Pouze ty ostřejší vyžadují díky pocitově vyššímu rozvoru trochu více přemlouvání kola. Wildfire tak za řídítky nevyžaduje zkušeného jezdce a dokáže odpustit chyby i začátečníkům. Přesto by ostřílené borce potěšilo svou akcelerací, která je na slušné úrovni. **Bike zrychluje celkem lehce a velmi dobře dokáže držet tempo. Když k tomu přičteme solidní chování zadního odpružení, máme výkonný stroj, který až na střední hmotnost nic neomezuje v ostřejším nasazení při maratonech.** Ve výjezdech je totiž stabilní a dokáže schopně šplhat, položenější vidlice pak umožní sjet i hodně prudké pasáže bez výraznějších přesunů za sedlo.

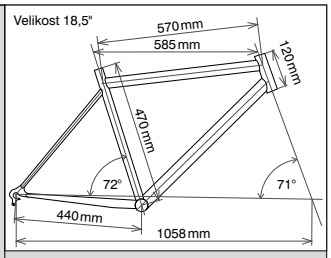
Co se týče vybavení, je mix Truvativ, Deore, SLX a Deore XT funkčním celkem a brzdy Formula jsou výkonem a ovládáním spíše nadstandard. Totéž platí i pro skvělé pláště Schwalbe Rocket Ron, které v terénu drží na všem.

Kdo tedy hledá cenově rozumné, a hlavně velmi dobře fungující odpružení na rámu s klidnějším vedením a slušným výkonem, ten zde rozhodně nesáhne vedle. ■

Technická specifikace:

Rám: Alpine Custom 7005 DB Superlight, 100 mm zdvih
Tlumič: Fox Float R
Vidlice: Rock Shox Recon 100 mm
Brzdy: Formula Oro K 24
Kliky: Truvativ Firex
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano SLX
Náboje: Shimano M475
Ráfky: Mach 1 MX Disc
Pláště: Schwalbe Rocket Ron
Sedlo: Selle Italia C2
Sedlovka: Ritchey Comp
Řídítka: Ritchey Comp
Představec: Ritchey Comp
Hmotnost: 13,95 kg
Cena: 39 990 Kč

Velikost 18,5"



⊕ chod odpružení, ovládání, brzdy
⊖ tvrdší pružina vidlice

Mini ve větším

Miniaturní blikačky vybavené jedinou led diodou, které se upínají na řídítka či sedlovku pomocí jednoduché gumičky, asi v jejich minimální velikosti nic nepřekoná.

Smart ale aplikoval miniaturistické pojetí do trochu zajímavějšího designového kabátu. Dvojice blikaček **Smart 305 Micro** totiž využívá jedinou led diodu Nichia napájenou baterií CR2032, a to celé je ukryto v designově zajímavém pouzdře. To je tvořeno spodním plastovým dílem, na němž je nasazen gumový obdélník s profilací, který dosedá na řídítka či sedlovku. Tenhle obdélník je dutý a skrz něj se prostrčí pásek suchého zipu, jímž se celek uchytí. Plastový nosník je s gumou spojen čepem, takže jej lze natáčet o 360° a tím natáčet i blikačku. Uchytit ji tak lze jak na řídítka, tak na představec. Ovšem tam bude trochu problém s vhodným sklonem. Vrchní část blikačky nese celý elektronický mechanismus a baterku. Čirý plast je pouze vpředu, boky a vrchní díl jsou u zadní blikačky ze zdrsněného průsvitného plastu, u přední pak z bílého. Čirý kryt nemá za diodou žádnou parabolu pro usměrnění světla, takže vše vychází jen z diody. Spojení obou dílů dohromady je jednoduše zacvaknutím, pro případnou výměnu baterie lze vše jednoduše oddělat.

Na horním krytu je gumový spínač, který je díky větší ploše dobře ovladatelný i v dlouhoprstých rukavicích. Přepínat lze mezi dvěma módy, svícením a blikáním. Na režim svícení by blikačka měla vydržet tři hodiny, blikání má nabídnout až osm hodin.

Montáž na řídítka či sedlovku je jednoduchá, stačí protáhnout pásek a je to. Pouze užší průměr řídítek způsobí přečnívání pásku suchého zipu, který tak může trochu překážet před diodou. Proto je třeba jej natočit, nebo případně zkrátit. U oversize řídítek a montáži u představce nebo na něj to ale nevadí. Výkon světla je dostatečný, pokud chce být jezdec viděn. Posvítit si na cestu znamená poměrně rozptýlený kužel světla asi deset metrů před kolo. Intenzita je sice středně vysoká a na cestu vidět je, ale ve srovnání s klasickým světlem to není ono. Navíc díky širšímu krytu je vidět trochu i do boků. Část světla se rozptyluje také na řídítka. Předek je tedy spíše kvalitní blikačka než plnohodnotné světlo. Zadní blikačka plní svoji funkci stoprocentně, je vidět i na sto metrů a díky čirému plastu je dobře vidět také z boku při předjíždění. Pouze její výraznější tvar a tím i vyšší, 25 mm tělo, mohou vadit při šlapání. Tím, že se uchytí na bok sedlovky, může jezdcům se silnějšími stehny, kteří šlapou s koleny víc u sebe, trochu překážet. Občas totiž ke kontaktu dojde, takže záleží na vhodně nastavené výšce na sedlovce.

Hmotnosti blikaček jsou 16 gramů na kus, cena je 209 korun za zadní a 249 korun za přední. Kdo hledá jednoduchou blikačku s rychlou montáží, slušným výkonem, nízkou hmotností a hlavně líbivým designem, určitě nesáhne vedle.

(už)

⊕ design, uchycení, velikost
⊖ světelný kužel vpředu

TRETRY
a vše o nich

Dokončení ze str. 1

V případě, že máme nízký nárt, hodně dopředu vystrčený palec a citlivou partii kolem achylovky, ani jeden ze zmíněných konstrukčních prvků nám nebude vyhovovat.

Prvotní otázkou samozřejmě je, na jakou kategorii bot se zaměřit. Pro turistu, který má v plánu v cyklistických tretrách chodit po hradech a zámcích či si tu a tam vytlačí nějaký delší kopec, rozhodně nebudou tím pravým sportovní modely s hodně tuhou a při chůzi méně stabilní podrážkou. Stejně tak pro závodníka by byla nesmyslná volba sportovně-turistického modelu, jenž nenabídne vhodnou ventilaci, stažení k noze a především se jeho podešev ohne při každém silnějším záběru. Pokud ale máme o kategorii i přibližné investované částce představu, pak přichází na řadu ono zkoumání a zkoušení treter jednotlivých značek.

Při koupi treter je lepší zapomenout na různé internetové shopy. Tretry je nutné vyzkoušet přímo a onen dobře padnoucí model pořídit.

Pohodlí a dobré usazení na noze!

Co můžeme čekat od jednotlivých materiálů, jaké poskytnou tvarové přizpůsobení, to je vždy určitou sázkou do loterie. Základem je, aby již při zkoušení v cyklistické prodejně byla vybraná obuv co nejpohodlnější a aby dokázala nohu co nejlépe stáhnout. I když třeba model využívající kožených panelů na patě a špičce se pravděpodobně tvarově alespoň částečně noze přizpůsobí, nelze koupit nepohodlné tretry a čekat, že se dokonale vyšlápnou. Především syntetické materiály se většinou tvarově přizpůsobují jen v omezené míře. V případě většího využití plastů na horním dílu je lepší nepočítat s přizpůsobením raději vůbec. Stejně tak mu zamezují různé patní plastové výztuhy či přetažení podrážky přes horní díl na špičce či na boku. Všeobecně se dá spolehnout na určité vytvarování obuvi do šířky, například v oblasti u vnějšího kloubu prstů, dále na tvarové přizpůsobení vložky či lehké vytažení síťoviny. Pokud ale bota tlačí vpředu na palci, zapomeňte na ni a vybírejte dál. Do délky se většina bot nepřizpůsobí skoro vůbec, v lepším případě jen minimálně, a právě prsty jsou na vhodnou velikost a správný tvar špičky hodně citlivé. Rozhodně je lepší jim nechat více prostoru, což jezdec ocení hlavně v zimě, když oblékne tlusté ponožky. Proto není od věci si s sebou na vyzkoušení vzít slabé letní i teplé zimní ponožky.

Zásadní je se v botách při zkoušení projít a zkusit vyvinout větší sílu na přední část podrážky. Tím se v botě rozloží tlak nohy podobně, jako při záběru do pedálů. Boty mohou být v sedě maximálně pohodlné a při zatížení třeba najednou zjistíme, že nás tlačí špička.

Stejně tak je potřeba simulovat chůzi do prudkého kopce, které se někdy ani ti nejlepší bikeři nevyhnou. Stačí dát jednu nohu dozadu a opět vyvinout tlak na špičku, jako při záběru o nakloněný terén. Tímto způsobem lze zjistit, jestli je usazení paty dostatečné, nebo zda se bude bota při chůzi nepříjemně vyzouvat. Všeobecně platí, že čím tvrdší podešev, tím větší mají tretry sklon k vyzouvání při chůzi.

Při zkoušení bot je dobré zaměřit pozornost také na míru jejich stažení. Pokud mají tretry vyšší nártní část a my je nadměrně stáhneme pomocí pásků se suchým zipem, nejenže příliš stažené pásky s konci téměř u podrážky nevypadají pěkně, ale navíc ani funkce suchého zipu není v takovém případě odpovídající. Jeho sepnutí pouze na několika centimetrech délky může být v budoucnu, kdy se zip z části „ochodí“, již nedostatečné a pásky nebudou dobře držet.

To samé platí i v případě mikro-nastavitelných plastových přezek. Pokud již při samotném zkoušení nových bot máme tuto přezku utaženou téměř na doraz a její případný posun není možný, tak to znamená, že se musíme poohlédnout nejspíš po botách jiné značky. V oblasti jazyka, nártního polstrování či samotných pásků s plastovou přezkou totiž po nějaké době dochází k usazení a většinou i k lehkému vytažení, takže by se mohlo stát, že i stažení přezky na maximum se pak ukáže jako nedostatečné.

Co se týče samotné koupě, rozhodně je v tomto případě lepší zapomenout na různé internetové shopy. Tretry je nutné vyzkoušet přímo a onen dobře padnoucí model pořídit. Někteří vychytrálci si třeba vyberou vhodný model v kamenné prodejně a budou si jej pak chtít objednat přes internet. Ovšem i v takovém případě dotyčný riskuje, že boty, které mu následně přijdou, nebudou zdaleka tak tvarově ideální, jako ty zkoušené. V případě treter, stejně jako u veškerého dalšího šitého zboží, mohou být mezi konkrétními páry nepatrné odchylky, takže je určitě nejspolehlivější koupě přímo zkoušeného kusu.

Nemalé rozdíly jsou také v číslování. To, že vozím boty Specialized ve velikosti 45 ještě neznamená, že budu mít tutéž velikost u treter Lake, Shimano, Pearl Izumi či Exustar. Především boty italské produkce bývají v praxi přibližně o jedno číslo menší, ale nemusí to platit vždycky. Jak už bylo zmiňováno, každý výrobce má své specifické kopyto pro každou velikost.

Pro sportovní bikery a XC závodníky

Sportovní jezdci jsou asi tou nejrozšířenější skupinou, která potřebuje co nejlepší přenos síly, dobrý komfort, ale zároveň není, na rozdíl od ryzích závodníků, většinou ochotna za cyklistickou obuv utratit mailant. Samozřejmě že

sportovní jezdec ocení i výhody špičkových závodních modelů, jejichž cena se většinou pohybuje mezi pěti až deseti tisíci korunami. Nicméně kvalitní sportovní biková obuv, použitelná i pro závodní účely například při maratonech, se dá sehnat již v cenách okolo dvou a půl tisíc, takže není vždy za každou cenu nutné utrácet horentní sumy. Se zvyšující se částkou se většinou snižuje hmotnost bot, zlepšuje se propracování podešve či upínacího systému a podobně, takže cena roste v přímé úměře k nabízeným parametrům. Pokud to někdo se závoděním myslí opravdu vážně, konstrukční vymožeností nejvyšších modelů dokáže ocenit.

Se zvyšující se částkou se většinou snižuje hmotnost bot, zlepšuje se propracování podešve či upínacího systému a podobně, takže cena roste v přímé úměře k nabízeným parametrům.

Tuhost i komfort

Většina zájemců o nové sportovní či závodní tretry v případě vybírání sáhne po konkrétním modelu a téměř automaticky vyzkouší tuhost podešve. Ano, je to samozřejmě správně, od této tuhosti se odvíjí kvalita přenosu síly. Záleží na ní ale i komfort samotné jízdy, je velice nepříjemné, když jezdec při silném záběru svým chodidlem přesně cítí místo kufru a pedálu. Nicméně absolutní tvrdost také nemusí být výhrou. Jezdec pak může zapomenout na vnímání jakékoliv zpětné vazby od pedálů a zároveň má v botě menší cit, což se může ukázat jako nevýhoda při nastupování do nášlapného pedálu. Mírná tvarová poddajnost podešve je často kladem z hlediska pohlcení části otřesů od terénu.

U sportovních modelů je podešev vyrobena většinou z plastu, závodní tretry ji pak mívají kombinovanou s karbonem, někdy i kompletně karbonovou. Uhlíková vlákna zde zajistí nižší hmotnost při stejné pevnosti, případně se podílejí i na celkovém snížení podrážky.

Správné usazení na noze je zásadní u všech treter všeobecně, u sportovní a závodní obuvi ale musí být svršek nejen dostatečně pevný a odolný, ale musí noze poskytnout také odpovídající ventilaci. Především shora špičky a případně na bocích boty by proto neměly chybět panely ze síťoviny, případně alespoň perforace základního materiálu. Některé značky pak u svých topmodelů používají také jemné kovové mřížky. Samozřejmě že odvětraná bota je pak dost nepraktická v zimě. To se dá ale řešit speciálními ponožkami s membránou, vnějším návlekem nebo nejúčinněji zimní zateplenou cyklistickou obuví.

Zapínání

Zaměříme-li se na zapínání bot, tedy jejich pevné stažení k noze, pak absolutní klasiku představují pásky se suchým zipem, někdy doplněné o přezku s mikro-nastavitelným mechanismem. Logicky, čím větší je celková plocha

Otočné kolečko systému BOA umožňuje rychlé a rovnoměrné stažení boty pomocí nylonové struny.

Instalace mikronastavitelné horní přezky poskytuje možnost lehkého uvolnění či utažení i během jízdy.

stahované partie, tím lepší je rozložení tlaku na nárt. Proto jsou nejčastěji použity tři pásky, případně dva a nad nimi mikro-nastavitelná přezka. Jsou-li pásky příliš úzké, projeví se to tlakem na nárt. Výrobci ale pod pásky instalují alespoň mírně polstrovaný, případně i neoprenový jazyk. Ten sice zhoršuje ventilaci, ale plně to vynahradí lepším rozložením tlaku. Některé značky ještě pod stahovací pásky instalují klasické tkaničky, aby bylo stažení k noze co nejdokonalejší. Pokud jsou však boty správně ušité a mají širší pásky s kvalitním suchým zipem, je většinou možné tkaničky z bot vyjmout, aniž by se to negativně odrazilo na stažení boty či na komfortu.

Horní přezka s polohovacím, mikro-nastavitelným mechanismem je dnes

Zde je dobře patrný rozdíl, pokud výrobce použije přetažení podrážky přes špičku. Tretra vlevo viditelně trpí okopáním a po čase i rozlepováním špičky.

standardní součástí řady sportovně-závodních bot. Její výhoda spočívá v možnosti lehkého utažení či naopak povolení tretry při jízdě, drtivá většina cyklistů by se ale obešla bez ní. Vyžadovat tento doplněk není ani pro závodníka nezbytné a některé značky jej dokonce u svých nejlehčích topmodelů právě z hmotnostních důvodů vynechávají.

Samostatnou kapitolou je pak sestava stahovacího kolečka a nylonové struny. V poslední době se u dražších bot rozmáhá systém BOA, nicméně s takřka totožným mechanismem přišla italská značka Vittoria již na začátku devadesátých let minulého století. Výhodou stahování pomocí nylonové struny je ideální rozložení síly stažení. Na druhou stranu musí výrobce o to více zpevnit jazyk a celou nártní část, protože tenká struna má tendenci se více zařezávat do podkladu. Po stránce rychlosti utažení bot není tento systém nijak velkým přínosem, zvlášť v případě malého ovládacího kolečka. To navíc většinou neumožňuje pouze jemné povolení struny a po jeho odjištění se povolí struna úplně. Takže se jedná o efektní věc, ale vyložený přínos v ní my nevidíme.

Podrážka

Tuhost podrážky je sice zásadní, ale důležité je i provedení vzorku. Ten bývá buďto gumový nebo plastový. Absolutní ideál leží někde uprostřed, tedy měkčený plast či tvrzená pryž. Výhodou plastu je jeho delší životnost, o dost pomaleji se sešlapává. Na druhou stranu má mnohem větší tendenci klouzat, a to nejen v samoobsluze, když si jdeme koupit tatranku, ale samozřejmě i na kořenech či kamenech. Naopak gumové výstupky podrážky mají daleko lepší přilnavost, ovšem za cenu rychlejšího úbytku materiálu.

Tvarování vzorku a hustota jednotlivých výstupků mají zabránit jeho nadměrnému zanášení blátem. Kolem kufru by měl být vzorek co nejvíce otevřený, aby umožnil vytlačení bláta při tlaku na nášlapný mechanismus pedálu. V případě některých pedálů je ale lepší volit také nižší výšku vzorku okolo zarážky. Například Pedály Look Quartz vyžadují použití plochých vložek pod kufr, aby bylo možné se do nich našlápnout.

Po stránce uchycení kufru mají bikeři výhodu v jediném používaném standardu, nemusí tedy řešit jakoukoli kompatibilitu. Vždy jsou v podrážce dva podélné užší otvory a v nich je zevnitř zasazen ocelový protikus se závity.

Dalším užitečným detailem MTB podrážky je určité přetažení gumy či plastu přes špičku a přes vnější stranu, v nejširším místě boty. Tento doplněk nejenže předejde nevzhlednému okopání, ale zabrání také tvorbě takzvaného žraloka při dlouhodobém používání.

Drtivá většina sportovních a v podstatě všechny závodní modely jsou vpředu na podrážce vybaveny zaslepenými závity pro montáž speciálních čepů, které jsou k botám vždy přiloženy. Jediný jejich přínos jezdec ocení na rozblácené trati, kde při chůzi zmírní pro-

Šroubované čepy ve špičce podrážky mají přínos při chůzi v blátě, jinak jsou spíš na obtíž. Kompromisem může být instalace šroubku (vpravo), zde s podložkou od brzdového špalku.

kluz a zabolí se hlouběji. Namontovat je ale na celoroční ježdění určitě není rozumné, protože tyto čepy podstatně znepříjemní chůzi po jakémkoli tvrdém podkladu a třeba na kamenech se mohou stát pro jezdce vyloženě nebezpečnými. Vhodným řešením je našroubovat na jejich místo klasické šroubky s imbusovou hlavou, které se používají například pro montáž košíků na láhev. Pouze je nejprve nutné zkrátit závit na optimální délku, abychom pak necítili ve špičce boty dva nepříjemné výstupky. V praxi takto nízké hlavičky šroubků nijak nevadí chůzi a zároveň díky svému materiálu mohou zpomalit úbytek vzorku na špičce podrážky.

A co uvnitř boty?

O polstrovaném jazyku jsme se již zmiňovali, důležité je ale i výraznější měkčení vnitřní části také na horním lemu pod kotníkem a na patě. Zároveň je dobré se soustředit na tvar vložky, který by měl být co nejvíce anatomický a měl by podpořit správnou nožní klenbu. Někteří výrobci tuto problematiku řeší více, jiní méně. Vedle pohodlí a zdraví chodidla je ale vnitřní středové vyklenutí

důležité i z hlediska rozložení tlaku při záběru. Například značka Specialized nabízí samostatně speciální sérii vložek Body Geometry, s jejichž pomocí lze co nejlépe vyladit vnitřek boty pro konkrétní chodidlo. Existují také firmy, které se vedle vložek dělaných zakázkově do lyžařských bot zabývají stejnou problematikou i v případě cyklistických treter. Podle otisku chodidla dokáží vyrobit vložky přesně na míru konkrétnímu zákazníkovi.

Pro turisty a nejen pro ně

Boty pro cykloturisty se od těch závodních a sportovních značně liší. Většinou příliš neřeší odvětrání a raději preferují lepší odolnosti proti promočení, případně i nepromokavost. Namísto síťoviny výrobci dávají přednost takovým materiálům jako Cordura GoreTex a podobně.

Důležité je skloubení požadavků na pohodlnou jízdu, slušný přenos síly na pedál a zároveň dostatečně komfortní a přirozenou chůzi. Podrážka se proto svou tvrdostí i použitým vzorkem tváří skoro civilně a díky širší opěrné ploše vzorku nabízí daleko stabilnější chůzi. U nových bot je navíc většinou zcela zakrytý prostor pro montáž „kufru“, a to buďto plastovou krytkou uchycenou šroubky, nebo gumou, kterou je nutné pro odstranění vyříznout.

Stahování mají často na starosti tkaničky, někdy v kombinaci s páskem na suchý zip. Pro řadu cykloturistů je také často důležitý civilní vzhled treter. I z toho důvodu nacházejí turistické modely využití také u některých all-mountain jezdců a freriderů. Ti ale většinou preferují BMX obuv.

Celkem novou záležitostí je kategorie treter, které například značka Pearl Izumi nazývá X-Alp. Topmodely této kategorie jsou koncipovány pro zmiňované all-mountain jezdce. Jedná se o odolné boty s vyšší konstrukcí okolo kotníku a s širokou podrážkou, použitelnou jak na platformové pedály, tak i na chůzi hodně členitým terénem.

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

Zimní bikové tretry přináší komfort i při nízkých teplotách. Různí výrobci přistupují k jejich designu odlišně.

Samostatnou kapitolou cykloturistické obuvi jsou bikové sandály. Určitě nebude vhodné se s nimi proplétat hustým křovím nebo v nich chodit mezi klacky právě vytěženého lesa, noha je v nich přece jen daleko více zranitelná. Otevřená svrchní konstrukce je ale nemalou výhodou v letních horkách, navíc dostatečná tuhost podrážky, připravená pro kombinaci s nášlapným pedálem, zaručuje příjemnou jízdu.

Silnice a triatlon

V případě výběru silničních treter platí o svrchní i vnitřní části prakticky to samé, co jsme psali u sportovních a závodních MTB treter. Rozdíl je zde u jednotlivých výrobců zcela zanedbatelný, ve většině případů je dokonce použita tatáž svrchní část a rozdíl mezi bikovým a silničním modelem podobné cenové hladiny je pouze v použité bikové nebo silniční podešvi.

Podrážka dnes bývá často už i v kategorii sportovních silničních treter z karbonu, u závodních se jiný materiál ani nepoužívá. V některých případech ale může být kombinován například s titanem a dokonce i s dřevěným vnitřním dílem. Fantazii výrobců se meze nekladou, zásadní je dosažení vysoké pevnosti při co nejnižší hmotnosti. Některé podešve jsou dokonce vybaveny speciálním ventilačním systémem s kanálky, vedoucími od předního průduchu pod perforovanou vnitřní vložku.

Vzájemná kompatibilita treter s pedály se během posledních let i v případě silniční cyklistiky značně zjednodušila a ve většině případů je použit původní standard Look. Na trojici dále od sebe posazených závitů přešla postupně většina značek a s dvojicí závitu rozteče SPD se setkáme spíš výjimečně. Redukce například pro pedály Time jsou již minulostí, stejně tak atypické nášlapné mechanismy Diadora a podobné.

Co se týče triatlonové obuvi, ta je po konstrukční stránce většinou téměř totožná se silniční produkcí, hlavně v případě podešve. Svrchní část je řešená co nejprodyšněji a zapínání má většinou na starosti jediný široký pásek se suchým zipem, maximálně pak dva. Rychlost obutí a utažení bot je u triatlonu důležitá.

Zimní tretry

Zimní tretry jsme zmínili již na začátku článku. Proč si kupovat speciální obuv jen na tři měsíce v roce, když můžeme v té době bez problémů používat dvě ponožky a návleky? Odpověď je jednoduchá, zimní tretry nabídnou maximální komfort a tepelnou izolaci. Na rozdíl od návleků, které můžeme díky prošlapání třeba i po jedné zimě zahodit, mají dlouhou životnost. Výhodou oproti návlekům je také nezakrytá podrážka, v které se dá bez problémů chodit.

Designově působí některé zimní tretry maximálně jednoduše, například Lake, jiné zase svým vzhledem vycházejí z klasických sportovních bikových bot, třeba Shimano. Ve všech případech je ale hodně důležitá ochrana proti promočení, která přijde vhod při jízdě ve sněhu či v mokru.

I když je tepelně izolační schopnost zimních modelů velice dobrá, určitě není od věci vybrat o něco málo větší velikost. Nejenže prsty mrznou, když jsou v kontaktu se špičkou boty, ale navíc je dobré počítat raději s hodně tlustými ponožkami pro případ delších vyjížděk při teplotách okolo nuly.

Spinningová obuv

Spinningový trend zasahuje stále větší procento lidí, cyklistů i necyklistů, vhodná výbava se proto neustále vyvíjí, od textilu až po obuv. Požadavek je zde na lehkost, maximální vzdušnost, dobrou tuhost podrážky a do jisté míry civilní, pokud možno líbivý vzhled.

Jelikož jsou spinning centra vybavena většinou spinnery s nášlapnými pedály standardu SPD, odpovídající obuv proto využívá klasickou dvojici posuvných závitů.

Rozdíl je zde ale v bezpečnosti. Zatímco u všech treter na venkovní použití, tedy bikových, silničních i turistických, doporučíme volbu modelu s reflexním materiálem na patě, v případě spinningových bot to není nutné řešit. Snad do vás některý zadní jezdec nevrazí…

Dámské tretry

Dámské tretry jsme si nenechali skoro až nakonec proto, že bychom je považovali za něco nepodstatného. Naopak, stále více cyklistek vyžaduje speciálně pro ženy designované vybavení, tretry nevyjímaje. Nicméně veškerá pravidla výběru jsou shodná pro dámské i pánské modely, a to v případě silničních i MTB modelů.

Tvarování vzorku a hustota jednotlivých výstupků mají zabránit nadměrnému zanášení blátem. Kolem kufru by měl být vzorek co nejvíce otevřený, aby umožnil vytlačení bláta při tlaku na nášlapný mechanismus pedálu.

Řada výrobců u dámských treter pouze používá zcela odlišný design a někdy i odlišné materiály, po stránce tvarování chodidla ale většinou nebývá tak výrazný rozdíl a kopyta pro dámskou i pánskou obuv jsou si hodně podobná, někdy i totožná. Takže i pro dámy platí, aby vybíraly co nejpečlivěji, samozřejmě s ohledem na svůj vkus a sladění s ostatním vybavením. V případě konstrukčních prvků, odvětrání, provedení

podešve a dalších aspektů ovlivňujících výběr, zde platí to, co jsme psali výše.

Montáž a nastavení kufrů

V případě, že už máme vybráno, vyzkoušeno a zakoupeno, stačí jen namontovat kufry, našlápnout se do pedálů a vyrazit. Jenže samotná montáž kufrů vyžaduje pečlivé nastavení. Budou-li uchyceny nesprávně, nejenže se jezdec nevhodným záběrem může zbytečně připravovat o část výkonu, ale může si způsobit i zdravotní potíže. Poškození kolen, zaviněné šlapáním s nohami příliš k sobě či od sebe, rozhodně není ničím radostným. Zvlášť když se mu dá předejít trochou trpělivosti při montáži zarážek.

Úplně prvním krokem je zjistit, zda nejsou zarážky od sebe odlišné a zda je tedy možná jejich libovolná montáž na pravou či levou stranu. Například značka Crank Brothers u svých pedálů

Na této tretře je dobře patrná nejen plastová výztuha paty, ale také neméně důležitá odrazka.

používá kufry, jejichž záměnou se dá nastavit úhel vypnutí mechanismu.

Dále přichází položení kufrů na podrážky ve správné poloze, tedy špičkou dopředu. Pak rozhodně doporučujeme namazat závity na šroubkách. Až se jednou budete snažit kufry povolit, třeba kvůli výměně za nové, tento počáteční úkon oceníte. Patří-li ještě mezi kufr a šroubky ocelová vložka, dáme ji na místo a už je možné zarážku uchytit šroubky.

Existují firmy, které se vedle vložek dělaných zakázkově do lyžařských bot zabývají stejnou problematikou i v případě cyklistických treter. Podle otisku chodidla dokáží vyrobit vložky přesně na míru konkrétnímu zákazníkovi.

V tuto chvíli je potřeba zbystřit. Rozhodně není možné kufr v libovolné poloze přišroubovat k botě. Důležité je najít, v kterém místě obuvi má noha nejširší místo, tedy propojení mezi vnitřním a vnějším kloubem prstů. Právě zde má být při záběru osa pedálu a je zde také střed kufru. Do tohoto místa kufr i s ocelovým protikusem posuneme. Pak se jej budeme snažit od oka nastavit do osy tretry a přibližně na prostředek, tedy ani více vlevo, ani více vpravo. Je to dobře vidět podle polohy šroubků v kufru či podle

Při montáži kufru na tretru je třeba vycházet z podélné osy podešve.

vzdálenosti kufru od vzorku na bocích podrážky. V tuto chvíli je možné kufr lehce utáhnout. Záměrně píšeme lehce, protože jeho výraznější utažení by již otisklo osazení po podrážky, což by mohlo značně znepříjemnit jeho následné přenastavení. Zároveň je potřeba povolit předpětí pružin na pedálech, případně není od věci i namazání upínacího mechanismu. Jde o to, aby se kufr při vycvakávání boty nepootočil. Zatím vše provádíme pouze na jedné botě.

Následovat by mělo usednutí na kolo a jemné našlápnutí do pedálu. Případně je možné vyzkoušet toto první nastavení pouhým nacvaknutím tretry rukou. V tuto chvíli je již jasně patné, zdali je bota svou osou souběžně s podélnou osou kola, či nikoli. V případě, že ji máme obutou a zkusíme šlapat dozadu, poznáme případné vychýlení zaručeně. Zároveň je potřeba si všimnout, jak velká je mezera mezi tretrou (nasazenou na noze a našlápnutou v pedálu) a klikou. Je dobré tam nechat kolem půl centimetru, výrazně víc je zbytečné, méně by zase mohlo způsobit škrtání návleku o kliku a poškození její povrchové úpravy.

Následuje opatrné vycvaknutí z pedálu a případné upravení boční polohy i natočení kufru. Poté je opět nutné kufr jemně dotáhnout a celý proces opakovat. V okamžiku, kdy dosáhneme optimální polohy, je už možné jej utáhnout silně, tedy se zamáčknutím jeho zubatého osazení do materiálu podrážky.

V případě, že je dosažená poloha kufru opravdu správná, o čemž se ještě ujistíme nasednutím na kolo a šlapáním dozadu, můžeme podle již hotové tretry nastavit kufr i na té druhé. Pouze je nutné počítat se zrcadlovým obrácením. Ideálním orientačním bodem pro nastavení druhého kufru podle prvního bývá u některých treter jemná stupnice, stejně lze využít také přesahy spodních podélných otvorů, které jsou vidět pod kufrem. Přestože se ale budeme snažit nastavit kufr co nejpodobněji tomu předchozímu, určitě bude lepší jej pak rovnou neutahovat na krev. Podstatně rozumnější bude obout obě boty, přidržet se skříně nebo zdi, našlápnout se do obou pedálů a šlapat směrem vzad. Jediné v případě, že jsme si jisti totožným nastavením, lze nohu opatrně vycvaknout a kufr utáhnout. Tak a je hotovo!

Tak to vidíte. Taková blbost, jako je tretra, a kolik se o tom dá napsat. Jen ještě chceme připomenout, že je zásadní rozdíl mezi cyklistickou tretrou a kopačkou. Nicméně až od své milé uslyšíme, že nám dává kopačky, nebude to mít nic společného s obuví. A když pak řekne: „Sbal si kufry", určitě nebude mít na mysli ony kovové zarážky od pedálů…

Jan Kadečka

Přehled značek na našem trhu, nabízejících cyklistickou obuv. Jejich dovozce najdete na stránkách www.cykl.cz.

- Answer
- Cannondale
- DMT
- Exustar
- IXS
- Lake
- M-Wave
- Marzocchi
- Merida
- Pearl Izumi
- Shimano
- Six Six One
- Specialized
- Vittoria

Maraton na Gardě poprvé

V minulém čísle jsme uveřejnili reportáž z veletrhu na Gardě. Náš kamarád Tomáš tam absolvoval maraton, o němž napsal své dojmy právě pro náš časopis. Byla by škoda tak osobitou zpověď neuveřejnit, však posuďte sami.

Na italský bikefest na Gardě jezdím už osm let, ale vyhlášenému maratonu jsem se vždycky vyhýbal. V tamních horách mě spíš zajímaly sjezdy a kdykoli jsme cestou z freeridové lahůdky Tremalzo potkali někoho, kdo se plahočil nahoru, měli jsme ho za blázna. Ale po třicítce se ve mně jakoby něco zlomilo a místo vyhledávání sjezdů s lanovkou či vývozem autem jsem začal na ony kopce jezdit po vlastní ose. K tomu mi pomáhá zamykatelné celopéro na 140 mm zdvihu s hodně rozumnou váhou 12 kg, takže se do kopce nemusím tahat s nadváhou a ve sjezdech si to dokážu pořádně užít.

Letos jsem se rozhodl si na zkoušku dát 55km maraton na Gardě, jenž slibuje skvělé sjezdy, ale za cenu vlastního vývozu na kopec. Před startem mojí vlny v 8.00 měly jet ještě tři skupiny, takže jsem si v klidu šel vyfotit jejich start pod horami. To, že startují po dvou skupinách v jedné vlně najednou, jsem však netušil, takže jsem si krásně vyfotil start své kategorie, aniž bych do ní sám nastoupil. Dobrá, svezu se hned za nima a dám si závod odzadu, pomyslel jsem si, ale poslední vlna byla pro začátečníky, a byla to novinková Ronda Facile o 27 km, tedy snadný okruh. Vystartovat za mojí skupinou mě už nenechali, protože cesta byla zatarasená a startovací zařízení by můj čip stejně nezaznamenalo. Nezbylo mi tedy nic jiného, než vyjet po deseti minutách čekání spolu s obtloustlými chlapíky a podsaditými maminami.

Start! Uháním kupředu, snad tu naši kategorii doženu. Ocas pelotonu mojí vlny dojíždím po pěti kilometrech na křižovatce, kde se tratě dělí a na rozdíl od rondy facile my vjíždíme do prudké stojky. Následujících patnáct kilometrů se jede pořád nahoru. Patnáct! Naštěstí to jede jakžtakž dobře, i v nejprudších pasážích se postupně deru kupředu.

V tu chvíli, kdy do kopce dupu několikanásobně déle, než jsem vůbec zvyklý, nijak neřeším, že předjíždím asi samé netrénované jezdce, kteří si jedou maraton objet a přežít ho. Prostě ten pocit, že někomu dávám a ve chvíli, kdy on funí na svém maximu, si vedle něj můžu ještě přidat, mě v takové stojce psychicky posiluje. Asi dva kiláky pod hranou kopce mě předjíždí nějaký vyšvihaný závodník, který evidentně stahuje svou ztrátu po defektu. Chvilku se snažím držet, ale v nejprudší stojce nás oddělí sesedající jezdci. Tlačení kola je zdlouhavé, ale odměnou za něj je chvilková euforie na hliněné stezce, zařezané do hrany lesa, kterou za údolím lemují nádherné zasněžené vrcholky Alp. U občerstvovačky na dvacátém kilometru si fotím nějaké to panorama, přece jen o výsledek nejde, takže mám čas, poslední rozhodně nebudu. V tu chvíli potkávám Roba Jaucha, asi nejlepšího německého freeridera a fotomodela časopisu Bike, který má české rodiče. Prý se letos rozhodl objet všechny závody na Gardě. V pátek odpoledne, tedy den před maratonem, jel sjezd, v noci pak skončil pátý ve fourcrossu, a navíc ho po maratonu ještě čeká dirt jump. Krom toho tohle je jeho první maraton v životě, takže jede piánko, aby viděl, co se dá bez tréninku přežít.

Vyrážíme do sjezdu, což je absolutní nádhera, spousty klikatých cestiček, volných kamenů v listí, oblých balvanů a pak kilometry šotolinových zatáček. Jedeme pořád spolu, což je fajn, protože Rob aspoň vybírá cestu. Z čeho jsem ale opravdu překvapen, je jezdecká úroveň německých závodníků. Teď už nejsme na úplném konci pole, kde bych to pochopil, ale pohybujeme se mezi vyšvihanými borci na kolech typu Specialized Epic, Merida 96 či Scott Spark. U takových jezdců, kteří to navíc do Alp mají co by kamenem dohodil a zbytek došel pěšky, bych čekal daleko lepší techniku jízdy. Místo toho se na cestičkách plouží, šlapou na zem v nejprudších místech a natvrdo testují odolnost karbonových rámů proti průrazu o všudypřítomné kameny. Ten pohled na padající epicy a sparky bolí, Němců mi ale líto není. Měli se učit jezdit, když si kupují takové stroje, které samy promíjejí jezdecké chyby ve sjezdu. Ale ještě víc nechápu, jakým právem na nás řvou, když je předjíždíme rychleji. To je jako moje chyba, že jedou pomalu? A proč na mě nikdo neřval, když jsem je předjížděl do kopce?

Naštěstí jsme rychle pryč a ten nejzábavnější úsek si můžeme vychutnat bez překážejících rádoby bikerů. Přichází zlom, kdy se po sjetí celého kopce vrháme do druhé stojky. Rob právě v této chvíli přichází na to, kde je jeho maximum. Šok po dlouhém stání v pedálech, kdy zase musí šlapat na kašpárka do prudkého výjezdu, zabíjí jeho svaly. „Nemůžu vůbec natáhnout nohy“, říká už vsedě na zemi. „Tak to budou křeče, musíš hodně pít ionťák a vycucni si tenhle gel“, rozděluju se s ním o své zásoby. Naštěstí mám dva a do cíle mi to snad vydrží. Rob mi ještě vysvětluje, že tohle opravdu nezná, že maraton nikdy nejel a tudíž netuší, jak rychle si může dovolit jet. A že gelům se smál a bral je spíš jako doping. Teď už jejich funkci v rychlém dodání energie a minerálů asi podceňovat nebude. V tu ránu je u něj organizátor, jenž se hned ptá, jestli je v pohodě, zda má dost pití a gel. Nevím, kde se tady vzal, ale v každém případě mě to těší, že je o závodníky postaráno i takhle. V každém sjezdu je někdo, kdo hlídá, a sanitek jsem potkal spousty, takže organizaci mají zmáknutou na jedničku. Pro jistotu si cucám i svůj gel. Po dalším výjezdu, cestičkách v lese a sjezdu do civilizace ani nevím, jak přijíždím do cíle. I když jsem si v posledních kilometrech sám na silnici nadával, do čeho jsem se to pustil, průjezd cílovou rovinkou jakoby člověka znovu dobije. Sice mám nohy jak beton, mám ukrutný hlad a nic se mi už nechce, ale i přes určitý stav apatie jsem šťastný. Nejspíš to je tím, že mě ukojil endorfin, protože třeba vůbec netuším, odkud se vzala krev na mé holeni a čím jsem se seknul. Ale přežil jsem. Teprv teď chápu, co lidi znovu a znovu táhne se stavět na start dalších a dalších závodů, i když vědí, že to zase bude bolet a že ani tentokrát nevyhrají. Je to prostě droga, které se nedá odolat a i přes stav celkové únavy se mi už teď honí hlavou myšlenky, co příště musím udělat líp a jak panečku budou kamarádi freerideři koukat, až mě uvidí na startu dalšího maratonu.

Tomáš Kubík

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

Progress Cycle
SLEVY
kol a rámů modelové řady 2008 a starší
GIANT
20 - 40 %
AMULET
20 %
Praha - Hostivice
Logistický park Tulipán
➲ 15 minut autem z Malostranské a Anděla
➲ stará Karlovarská výpadovka ➲ 300 m dálniční okruh
➲ bezproblémové parkování ➲ splátkový prodej
t) 235 311 888 i) www.progresscycle.cz
Po - Pá 10:00 - 18:30 Čt 10:00 - 19:30 So 8:30 - 13:00

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

TEST VERZOVÁ ÚDRŽ PRO VÁS

SPECIALIZED
SX Trail 1

Stroj SX Trail amerického Specializedu proslavili svými triky na videích a slopestyle závodech Darren Berrecloth a Matt Hunter. Sedmnáct centimetrů zdvihu zadní stavby je ideálním kompromisem mezi freeridovým těžkotonážníkem a slopestylovou hračkou.

Rám SX Trailu byl pro letošek zcela přepracován a dostal mnohem ladnější tvary, osvědčený systém odpružení FSR s čtyřčepovým závěsem však zůstal zachován. Nad rámem je díky velkému průhybu horní trubky ORE mnohem více místa pro nohy při sázení triků, jako jsou třeba kankány nebo tailwhipy.

Rám

Rám je vyroben z lehké slitiny hliníku s označením M5 Premium Aluminium a jeho mohutná ložiska, která musí vydržet obrovské zatížení, jsou plně zapouzdřená. Hlavová trubka kombinuje průměry 1,5 palce u korunky a 1 a 1/8 palce u představce, což se odrazí na tuhosti a přesnosti vedení předního kola. Zadní patky jsou pak připraveny pro pevnou osu, ke kolu je navíc přiložena i osa na matky bez rychloupináku.

SX Trail 1 je osazen tlumičem Fox DHX 4.0, jenž pruží na bázi ocelové pružiny, tlumené olejem. Ta kolu dává citlivý a velmi hluboký zdvih zadní stavby 170 mm, jenž je vepředu vypárován vidlicí Rock Shox Domain se zdvihem 160 mm. Tvrdost ocelové pružiny se ladí jedině její výměnou, upravit se však dá komprese ovladačem na pravé straně korunky. Samozřejmostí je možnost upravit rychlost odskoku u obou jednotek. Pružinu tlumiče pak lze přitvrdit klasickým způsobem otáčením matice, o níž je opřena. Tlumič je vybaven vyrovnávací nádržkou, která jednak změnou tlaku vzduchu umožní nastavit vyšší ochranu proti chodu na doraz, a také nese modré kolečko propedalu. V patnácti polohách je tak možné zvýšit odolnost tlumiče proti malým rázům a silám vznikajícím při šlapání.

Osazení

Vedle osvědčených komponentů od Sramu na stroji SX Trail 1 najdeme i nové brzdy Avid Elixir R, které patří k jedněm z nejpovedenějších brzd jak výkonem a ergonomií, tak i odolností proti přehřívání. Ta je u freeridových kol klíčová pro maximální využití brzdného výkonu po co nejdelší dobu. Velmi odolná jsou kola, zapletená do nábojů s pevnou osou Hi a Lo přímo od firmy Specialized, a do 30 mm širokých ráfků DT Swiss F550. Ty ukotvují nové odolné pláště Specialized Clutch SX vepředu a Chunder vzadu, vyrobené s využitím dvou směsí pro co nejlepší přilnavost k terénu. Ta se nám skutečně osvědčila, trakce i adheze jsou na vysokém stupni a pláště kolu dávají obrovskou jistotu.

V terénu

Na kole se dá na kopec i vyjet, neboť je vybaveno dvojpřevodníkem s 22 a 32 zuby, možností vytáhnout sedlovku a také přitvrdit tlumič. Ale nutno podotknout, že jízda do kopce není na „es-ixu" žádný med. Tlusté, těžké a hlavně přilnavé pláště, které jsou obrovskou devizou ve sjezdu, vykonají ve výjezdu své. Také sedlovka je kratší, aby se dala zasunout co nejníž do rámu, a tak se nedá pro lepší posed vysunout výš. Ideálem pro sériově vybavené kolo tedy bude lanovka.

Ve sjezdu a v náročných terénních pasážích se však ukáže, s kým že to máme čest. **Je nasnadě, že Darren a Matt si nechají rám pro slopestyle a freeride svařit tak, aby byl co nejobratnější a hlavně co nejkompaktnější. Proto je geometrie vyladěna hlavovým úhlem 66° a krátkou zadní stavbou délky 419 mm tak, aby se kolo dobře vedlo v prudkých svazích, lehce se zvedalo na zadní, poskytlo dostatek stabilitu a hlavně bylo živé a obratné.** A přesně to se povedlo, SX Trailu nic z uvedených předností nechybí. Špičkové odpružení exkluzivně vymazává nerovnosti z povrchu zemského, a také hodně pomůže při odrazu ke skoku, takže si s kolem lze velmi slušně pohrávat. Ideálním místem pro „es-ixko" budou slopestylové parky, bikeparky, lávky, dirty a hlavně dropy. Je však třeba si uvědomit, že se rozhodně nejedná o sjezďáka, vidlice se 160 mm zdvihu i tlumič, dávající zadnímu kolu o centimetr víc, bike přece jen na sjezdových tratích limitují.

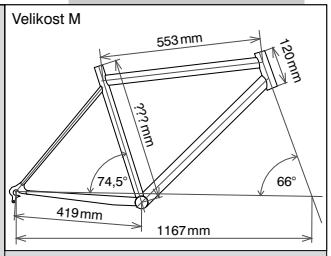
Verdikt?

Specialized SX Trail 1 se rozhodně povedl a patří k těm nejlépe navrženým strojům pro specifické nároky současných freeriderů. Nepostrádá nic z důležitých vychytávek a jezdci umožní zažít stav beztíže i chvíle absolutní svobody. Stačí to jen namířit z kopce a nechat se unášet krajinou. Cena 79 990 Kč se sice může zdát přílišvysoká, ale za kvalitu se prostě platí, což u modelu SX Trail 1 platí vrchovatě. ■

Technická specifikace:

Rám: SX Trail M5, zdvih 170 mm
Tlumič: Fox DHX 4.0 coil
Vidlice: RockShox Domain 318
Představec: Specialized Aggro 35 mm
Řídítka: Specialized Enduro 660 mm
Brzdy: Avid Elixir R
Přesmykač: Shimano SLX
Přehazovačka: SRAM X-9
Řazení: SRAM X-5
Kliky: Truvativ Stylo
Pedály: Specialized Lo-Pro alloy
Ráfky: Custom DT Swiss F550
Náboje: Specialized Hi-Lo
Pláště: Specialized Clutch SX/Chunder 2.3"
Sedlo: Specialized Enduro
Sedlovka: Specialized 6061
Hmotnost: 17 kg
Cena: 79 990 Kč

Velikost M



+ obratnost, skvělé odpružení, přilnavost plášťů
− krátká sedlovka

APACHE BICYCLES
www.apache-bike.cz

Miloš Bečvář, 52 let
čs. reprezentant v běhu na lyžích 1975–94
12× mistr ČR v běhu na lyžích
3× účast na Mistrovství světa (4. a 5. místo)
2× účast na ZOH (Lake Placed, Sarajevo)
6× vítěz závodu Světové série dálkových běhů
2× Mistr světa veteránů v běhu na lyžích
3× Mistr republiky MTB XC, kategorie masters

Nová kolekce 2009

Totem rodový znak
Velikost 16" · 18" · 20,5" · Cena 44.990,–
Nabídnout maximálně výkonný bike na špičkovém rámu s kvalitním osazením a za přijatelnou cenu. Tohle krédo splňuje Totem beze zbytku. Požívat všech výhod masivního, tuhého, a přitom komfortního karbonového rámu a spolehnout se na kvalitní osazení. Vše přitom o třetinu levněji než za cenu topmodelu, to je opravdu férová nabídka. Vidlice Marzocchi XC Corsa s lockoutem a zdvihem 100 mm je zde samozřejmostí. Osazení v režii druhé topsady firmy Shimano snese i to nejtěžší nasazení, navíc ráfkové brzdy stále oslovují řadu závodníků a hmotnost 10,9 kg je v dané cenové kategorii tím nejlepším měřítkem.
Apache® Bicycles — Duch vítězství

Obchodník
S lidmi od Apache jsem prožil nejen sportovní, ale i podnikatelskou kariéru. Proč prodávám Apache Bicycles? Nadstandardní kvalita montáže, značkové komponenty a dobrá cena. Moje prodejna ve Strakonicích je zaměřena na prodej kol a lyží. Životní krédo: „Spoléhat sám na sebe!"
Design © Jan Hanyzek, 2009

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

GALERIE KOL

V našich galeriích jsme prošli top modely, enduro biky i střední třídu horských kol. Abychom ale jen neuspokojovali pány cyklisty, ukážeme si tentokrát, co přichystaly některé firmy pro příslušnice něžného pohlaví. Dámské biky jsou totiž stále rozšířenější a žádná lepší značka si nemůže dovolit je v nabídce nemít. Navíc právě na nich se designéři mohou předvést, co v nich je, protože trefit se do vkusu ženy je občas opravdu hodně těžké.

Jsou značky, které nabízejí dva pevné dámské modely, samozřejmě s odpovídající geometrií. Protipólem jsou firmy Merida, Specialized, Ghost či Giant, které mají celou kolekci dámských kol, zahrnující i celoodpružené speciály. Ženy prostě mají z čeho vybírat. Záměrně jsme se drželi rozumné cenové kategorie, takže na kolech najdeme odpružení Rock Shox, Marzocchi nebo Suntour či Manitou, komponenty Deore nebo v lepším případě Deore XT, přesto by ale nebyl problém vybrat dámský bike v ceně přes sto tisíc. Ženy jsou ale naštěstí většinou skromnější. (už)

AMULET Crystal Cat

Barevně naprosto odlišná kolekce se letos objevuje i na dámských modelech, které ovšem díky pestrosti nejsou od pánských designově zase tolik odlišné.
Rám: Alu 6061 T6 Lite **Vidlice:** Suntour SF-XCT V2 -MLO **Kliky:** Truvativ FiveD **Brzdy:** Tektro 837 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** Mach1 MX **Pláště:** Tioga Factory **Velikosti:** 17" **Cena:** 17 899 Kč

APACHE Tanka Tate

Dámská verze modelu Tanka Tate vychází osazením z pánského vzoru. Samozřejmostí je profilace trubek a drobnější zadní patky.
Rám: Alloy D.B. **Vidlice:** Suntour SF9-XCM V2 – HLO **Kliky:** Shimano Deore **Brzdy:** Avid Single Digit 3 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano RM-60 **Ráfky:** Remerx Well **Pláště:** WTB Exi Wolf **Velikosti:** 16,5" **Cena:** 14 990 Kč

AUTHOR Instinct ASL

Author letos u dámského top modelu upustil od barevnosti a nabídl výrazně elegantnější model s ostřejším designem v surové duralové a módní bílé barvě.
Rám: Alu R6 Tripple Butted **Vidlice:** RST First Air **Kliky:** FSA Moto **Brzdy:** Hayes Stroker Ryde **Řazení:** Sram X.7 **Přehazovačka:** Sram X.9 **Přesmykač:** Sram X.7 **Náboje:** Author Xenon Disc **Ráfky:** Author Argon Pro **Pláště:** Author Panaracer **Velikosti:** 16.5", 17.5", 19" **Cena:** 25 990 Kč

CANNONDALE F1 Feminine

Cannondale se u dámských biků specializuje i na celoodpružené stroje, nicméně výrazný sloping a tradiční zpracování rámu jsou pro nejlepší hardtail typické.
Rám: Caffeine Feminine **Vidlice:** Rock Shox Tora SL **Kliky:** Shimano M-521 **Brzdy:** Avid Juicy 3 **Řazení:** Sram X.5 **Přehazovačka:** Sram X.9 **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Formula DC 94 **Ráfky:** Mach 1 Sub Zero **Pláště:** Hutchinson Toro **Velikosti:** P, S, M **Cena:** 32 900 Kč

DEMA Tigra

Design se vzorem stylizovaných vln a dámské doplňky, to jsou charakteristické znaky dámských biků Dema. Spodní trubka nese výrazné horizontální zploštění.
Rám: Aloy 6061 T6 D.B. **Vidlice:** Rock Shox Dart 1 **Kliky:** Shimano M-442 **Brzdy:** Shimano **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore **Přesmykač:** Shimano Alivio **Náboje:** Shimano RM-60 **Ráfky:** Mach1 Exe **Pláště:** Maxxis Crossmark **Velikosti:** XS, S, M **Cena:** 12 499 Kč

FELT Q9 W

Dámské biky nabízí Felt k pánské modelové řadě Q. Typická je navařená výztuha pod hlavou a originální tvar zadních patek. Design pak dámy rozhodně neurazí.
Rám: Alu 6061 D.B. **Vidlice:** Rock Shox Tora SL **Kliky:** Shimano M-442 **Brzdy:** Avid Single Digit 3 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano RM-60 **Ráfky:** Mavic XM 117 **Pláště:** Felt Tar **Velikosti:** 12.5", 14.5",16.5",18.5" **Cena:** 19 990 Kč

GHOST Miss 5700

Uprostřed nabídky pevných i celoodpružených biků pro dámy je tento model s nepřehlédnutelným designem a typickým prohnutím horní rámové trubky.
Rám: Alu 7005 T6 DB **Vidlice:** Marzocchi Corsa Air LO **Kliky:** Shimano M-542 **Brzdy:** Shimano M-575 **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** Alex **Pláště:** Schwalbe Racing Ralph **Velikosti:** 34/40/44/48 cm **Cena:** 25 999 Kč

GIANT Arete 1

Giant nabízí jak celoodpružené, tak ostré hardtail stroje. Typická je masivní spodní trubka a její napojení u hlavy. Profilace trubek má svůj vzor u pánských rámů.
Rám: AluxX SI **Vidlice:** Rock Shox Reba Dual Air **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Avid Juicy 5 **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** Mavic XM 117 **Pláště:** Kenda Small Block Eight **Velikosti:** XS, S, M **Cena:** 32 999 Kč

GT Avalanche Expert GTW

Výrazně zvýšený kokpit oproti pánským vzorům a samozřejmě jiný design. Pro značku charakteristické znaky rámu jsou ale zachovány.
Rám: Alu 6061 **Vidlice:** Rock Shox Tora 302 **Kliky:** Shimano Deore **Brzdy:** Avid Juicy 3 **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** WTB Speed Disc **Pláště:** Kenda Kharisma **Velikosti:** XS, S, M, L **Cena:** 27 999 Kč

MONGOOSE Tyax Elite Womens

Masivně vyhlížející rám má všechny prvky obytelného kola pro tvrdší ježdění v terénu. Typické jsou zadní patky či profilace spodní trubky u hlavy.
Rám: Alu 6061 **Vidlice:** Suntour XCM HLO **Kliky:** Truvativ FiveD **Brzdy:** ProMax Disc **Řazení:** Shimano Alivio **Přehazovačka:** Shimano Alivio **Přesmykač:** Suntour **Náboje:** Formula **Ráfky:** Alex TD 24 **Pláště:** Kenda Komodo **Velikosti:** XS, S, M **Cena:** 11 499 Kč

PELL'S Razzer Pro Lady

S rámem využívajícím všech vymožeností pánských vzorů si dámy mohou vychutnat tuhost, ale zároveň i pohodlí díky profilacím trubek.
Rám: Pell's 7005 **Vidlice:** Suntour XCR LO **Kliky:** Truvativ FiveD **Brzdy:** Avid Single Digit 5 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** Mach1 MX **Pláště:** Geax Mezcal **Velikosti:** 15.5", 18" **Cena:** 16 490 Kč

SPECIALIZED Myka Pro

Zasi nejširší nabídky dámských kol na trhu jsme zvolili charakteristický hardtail s elegantním prohnutím horní trubky a ladným designem.
Rám: M4 Alloy **Vidlice:** Rock Shox Tora SL **Kliky:** Shimano M-442 **Brzdy:** Avid Juicy 3 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Specialized **Ráfky:** Specialized/Alex **Pláště:** Specialized Fast Track **Velikosti:** 13", 15", 17", 19" **Cena:** 25 990 Kč

WHEELER Passera 55

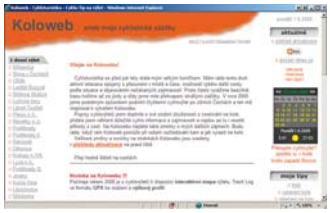
Kruhové profily trubek a elegantní design s drobnou výztuhou u sedlové trubky. Originální jsou patky i stylizovaný pruh v barvě dřeva, plusem je stavitelný představec.
Rám: Alu 6061 D.B. **Vidlice:** Suntour SF9 XCR LO **Kliky:** Shimano M-442 **Brzdy:** Quad HD-4 Axis **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** KT-MD **Ráfky:** Alex DP 17 **Pláště:** CST **Velikosti:** 15", 17.5" **Cena:** 18 990 Kč

Širší výběr najdete v našem Katalogu kol na www.cykl.cz, kde můžete vybírat z 2700 modelů.

Na adrese **http://ambike.com** jsme nalezli doslova přehršel informací, které může návštěvník koketující s cyklistikou využít pro své obohacení. Stránky patří sdružení, které vzniklo v devadesátých letech v Karlových Varech, a samozřejmě společným jmenovatelem byla cyklistika. Hlavní strana obsahuje uprostřed aktuální informace o závodech a různých akcích. Název sdružení je podle údajného ruského vynálezce kola a na jeho počest pořádá sdružení již několik let závod pojmenovaný Artamonovův memoriál. Jde o třídenní akci, která kromě bikingu zahrnuje i různé soutěže a také konzumaci alkoholu.

Na levé straně jsou ve sloupci odkazy na jednotlivé informace, které se týkají hlavně historie klubu, jeho členů nebo pořádaných závodů. Také je zde možnost stáhnout si velké množství manuálů k computerům nebo vidlicím a tlumičům. Dále je zde fotogalerie, která je přehledně rozdělena podle akcí a zahrnuje jak domácí podniky, tak třeba výlety do Dolomit. Rozhodně potěší i videogalerie, kde je možné shlédnout zajímavé kousky s cyklistickou tématikou, například bitka silničářů je opravdu veselou podívanou. Další odkazy patří bazaru nebo přehledu maratonů, který je bohužel dva roky starý. Nicméně nejdůležitější část stránek patří sloupci ještě níže, který je označen jako Seznam rubrik. Jde o technické a lékařské rady pro cyklisty, týkající se snad všech oblastí, které by je mohly zajímat. Bajkerská škola je sice podle fotek stažená z jednoho časopisu, ovšem takhle je i po letech přístupná všem, kdo se chtějí v technice jízdy zdokonalit, a podle fotek i návodu to rozhodně půjde, protože vyučuje mistr svého oboru, biketrialista Vlasta Hynčica. Další informace jsou věnovány internetu a PC a opět se vracíme k cyklistice formou lékařských rad, jak si správně nastavit posed, co nás na kole může trápit a jakou prevenci zvolit. Vše je stručné a jasně vysvětleno. Totéž platí pro servis a údržbu, který se věnuje všem částem kola, a také pro techniku, která návštěvníky provede úskalími výběru vhodného materiálu, dílů a doplňků.

V rubrikách je ale také seznam závodů pořádaných sdružením nebo regionální kronika, kde jsou i závody v okolí, samozřejmě s propozicemi. Aktivity týmu jsou přehledem jednotlivých akcí a také nechybí tipy na vyjížďku, což jsou akce, které by mohly návštěvníky inspirovat. Všechny tyhle rubriky jsou opravdu nabité informacemi, takže rozhodně doporučujeme. Samozřejmě že stránky jsou plné dalších zpráv, ale to už si každý najde sám. Technika, zdraví a samozřejmě škola jízdy jsou našimi největšími favority.



Každý, kdo letos plánuje dovolenou nebo hlavně několikadenní výlety na kole, určitě uvítá informace na stránkách **http://koloweb.wz.cz**. Zajímavé je, že autorkou stránek je žena, a to doslova neobyčejná. Ve výčtu jejích zájmů jsou kromě přírodních medicín a jógy třeba letadla nebo profesionální ohňostroje.

Její přístup k informacím na stránkách je poměrně rozumný a nesnaží se nikoho přesvědčovat o své pravdě, pouze nabízí dostatek velice hezky a přehledně zpracovaných informací. Vlevo na hlavní straně je seznam výletů, rozdělených podle dní. Každý z nich je jednoduše, ale o to zajímavěji popsán a nikde nechybí fotografie zajímavostí a památek, které účastníci navštívili. Kdo jezdí kvůli tréninku, toho to asi nezaujme, ale pro ty, kteří na kole poznávají krásy naší vlasti, je tenhle přehled naprosto dokonalým návodem a inspirací. Popisy obsahují i kontakty na ubytování nebo přiloženou mapu.

Koho nezajímají výlety, může na pravé straně kliknout na rady ohledně kola či vybavení na cesty. Některé tipy jsou celkem zajímavé a hodí se, nicméně technické detaily a rady zde příliš nehledejte. Je to jen zajímavý popis toho, jak vybavení kola vidí praktická žena. Ovšem rady ohledně strečinku nebo ochraně proti úpalu nejsou na škodu. Její stránky tedy doporučujeme hlavně všem, kdo hledají kvalitní tipy na výlety a putování na kole. **(už)**

VAŠE DOPISY

Jak mám sundat gripy z řídítek? Nějak mi to nejde a hrozí jejich roztržení. Potřebuji je ještě použít.
(anonymní dotaz)

Vezměte injekční stříkačku a stříkněte pod gripy trochu ironu. Výhodnější je použít i s injekční jehlou. Iron stříkněte na několika místech, chvilku vyčkejte a potom s gripem opatrně kruťte, až se iron dostane pod celou plochu. Jde to většinou i s vodou. Dolů potom půjde jako po másle. Stejně tak postupujte při nasazování. Ale při nasazování použijte iron nebo podobnou těkavou neagresivní látku. Pokud při nasazování použijete vodu, bude dlouho vysychat a grip se vám může několik vyjížděk protáčet.

Zdravím Cykloservis.
Mám dotaz. Chci při jízdě poslouchat hudbu. Jaké máte zkušenosti se sluchátky? Jsou výhodnější pecičky, které mi však vypadávají, nebo sluchátka on ear, která se celá zasunou do uší?
Marek Bláha

Poslouchat na kole při jízdě hudbu je holý nesmysl. Ani si možná neuvědomujete, jak to je nebezpečné. Když nebudete slyšet a bude vás předjíždět auto, tak se můžete leknout tak, že už třeba nikdy žádná sluchátka nebudete potřebovat. A při jízdě v lese je rozhodně lepší poslouchat okolí a vychutnávat si jízdu. Hudbu si pusťte až doma, až si lehnete na gauč a budete relaxovat po jízdě.

Vážená redakce,
jsem student a nemám tolik peněz na pneumatickou sedlovku, která se sama zdvihne při zmačknutí páčky. Občas bych ale potřeboval sedlo do sjezdu snížit a potom zase zvednout. Kamarád mi říkal, že kdysi se dělala taková jednoduchá péra, která byla levná a která tuto funkci plnila také.
(Martin, Příbram)

Zrovna nedávno jsme se o tom v redakci bavili, jak to bylo jednoduché. Hite Rite byla taková vinutá pružina s delšími konci. Jeden konec se upnul pod sedlový upínák a druhý konec na sedlovku. Pružina trčela dozadu. Při snížení sedla se povolil upínák sedlovky a sedlo se zatlačilo dolů. Při zvednutí se opět upínák povolil a sedlo vytlačila pružina do původní polohy. Jednoduché řešení. Kde se dnes dá taková věcička koupit, však nemáme tušení. Zřejmě se již neprodává. Již dlouho jsme ji nikde v nabídce neviděli. Jedná se o záležitost minimálně deset let starou. Zkuste si dát třeba inzerát k nám na www.cykl.cz. Možná ji má někdo doma nevyužitou z minulých let.

Léto s Acorem

Krátkoprsté rukavičky **Acor Gel** patří mezi ty, které svým střihem velmi dobře padnou a díky ventilaci jezdce neobtěžují ani v parnějších dnech. Dlaňová část je ze dvou druhů syntetické kůže, kdy světlejší materiál je hlavně v místech kontaktu s řídítky a tmavší jen na okrajích a pod prsty. Gelové polštářky na dlani jsou jak na malíkové hraně, tak u palce, ovšem trochu jsme postrádali podobnou výztuhu pod ohybem prstů, kde je taktéž vyvíjen vysoký tlak do dlaně. Velmi dobře je ale umístěna výztuha mezi palcem a ukazovákem, která při stisku řídítek přesně sedne ke gripům.

Hřbet rukavic je tvořen kombinací panelů s lycrou, pogumovanou tkaninou a řídší síťovinou přes kloubky. Ta zajišťuje kvalitní odvětrání a zároveň pohodlný ohyb rukavice v těchto místech. Nechybí dostatečně velký pruh froté na palci a olemování materiálu kolem zápěstí. Pásek suchého zipu na spodu je dobře uchopitelný. Pro stahování rukavic potěší i poutka mezi prsty, kde je použita síťovina pro lepší ventilaci. Na vrchní straně je materiál prstů výrazně olemován, takže se nikde netřepí.

Střihově rukavice velmi dobře padnou a při úchopu řídítek na dlani nedělají zbytečně velké přehyby. Gelové polštářky pak umí dostatečně tlumit vibrace, takže opět spokojenost. Velikost XL bude vyhovovat jezdcům s delšími prsty a středně širokou dlaní. Kdo má velké tlapy, pro toho budou rukavice spíše užší. Cena 499 korun rozhodně odpovídá kvalitě provedení a celkovému střihu. **(už)**

⊕ střih, výztuha, poutka

⊖ nenalezli jsme

CYKLISTICKÉ BRAŠNY A NOSIČE

SPORT ARSENAL

KE KAŽDÉ BRAŠNĚ POD SEDLO A DO RÁMU CYKLISTICKÉ NÁŘADÍ ZDARMA!

ART. 205 ZADNÍ HLINÍKOVÝ NOSIČ S GUMICUKEM
– speciální hliníková slitina AlMg1SiCu (AW-6061)
– kvalita konstrukce podle norem DIN
– nosič je uzpůsoben pro všechna jarná kola klasických i sklopených geometrií (silniční, crossová, trekingová i MTB) velikostí rámů 14–22 palců tzn. 43–56 cm
– nosnost při zatížení nákladem v bránicích max. 25 kg
– hmotnost: 850 gramů

ART. 206 – ZADNÍ HLINÍKOVÝ NOSIČ S GUMICUKEM
– speciální hliníková slitina AlMg1SiCu (AW-6061)
– kvalita konstrukce podle norem DIN
– nosič je uzpůsoben pro všechna jarná kola klasických i sklopených geometrií (silniční, crossová, trekingová i MTB) velikostí rámů 14–22 palců tzn. 43–56 cm
– nosnost při zatížení nákladem v bránicích max. 20 kg
– hmotnost: 700 gramů

GUMICUK ZDARMA K NOSIČŮM 205/206

... více na www.sportarsenal.cz

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

CYKLOSERVIS
cyklistický čtrnáctidenník

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.

Třicátý tisící bicykl byl nedávno poslán do Afriky v rámci projektu ReCycle, což je nadace sbírající v Anglii použitá kola, která potom posílá potřebným do států v Africe. Kontejner s výročním kolem vyplul s více jak čtyřmi stovkami dalších použitých kol, která budou sloužit lidem v Zambii, Lesothu nebo Jihoafrické Republice. V Lesothu bude kola rozdělovat nadace založená Princem Harrym, jinak je většina v režii ReCycle. Tato nadace kromě shánění kol také zajišťuje vyškolení lokálních mechaniků, kteří se o kola budou Afričanům starat. Díky všem těmto podnikům se tak obyvatelům zkrátí cesty do škol, zaměstnání, nebo třeba k nemocným.

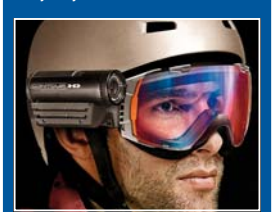
Doslova modlou extrémních sportů byl svého času Shaun Palmer, který exceloval jak ve sjezdu a dualu, tak v motokrosu či snowboardingu. Jeho spolupráce s firmou Troy Lee byla před skoro deseti lety velkým přínosem pro rozvoj integrálních přileb pro sjezd na kolech či boarder cross na snowboardech. Nyní přichází Troy Lee s reedicí přilby D2 v designu inspirovaném právě modelem, který kdysi Shaun používal. Všichni jeho obdivovatelé teď mají šanci pořídit si přilbu ve staronovém designu, inspirovaném touto jezdící legendou, která se má mimochodem v této sezóně vracet na biková kolbiště.

Tradiční zhotovitel DVD ze sudet, festivalu cyklistiky a dalších akcí, úpická firma Video JS, vydává dokumenty z cyklistických závodů vždy až těsně před konáním nového ročníku. To je zajímavý tah, neboť tak ideálně naladí závodníky na nový ročník závodů. Jinak tomu není ani v případě nového DVD z maratonu Specialized Sudety, kde nové najdeme záznam i ze silničních sudet. K objednání je na www.redpointteam.cz, kde je možné se i přihlásit na letošní závody. Silniční maraton se jede 13. června, a pokud se přihlásíte i na bikové sudety, budete zařazeni do hodnocení o Specialized Sudetomana 2009.

Když už jsme zmínili stránky týmu Redpoint, nemůžeme také neukázat jednu cedulku, která byla umístěna společně se značením trati na stromě při ratibořickém maratónu.

Vysoká výkonnost Tomáše Čady, pořadatele sudet, je sice už dlouhá léta vyhlášená, ale že je Tomáš v terénu tak rychlý, aby potřeboval své vlastní ukazatele, jsme skutečně netušili…

Rozmach kamer na přilbu nebo na řídítka, které umožní natáčet za jízdy, je stále větší. Značka VholdR přišla s kamerou CountourHDTM s vysokým rozlišením. Zvláštností téhle věcičky je, že se upevňuje na bok sjezdových či lyžařských brýlí. Takže ne přímo na helmu, ale co nejblíže k oku, aby byl sledovaný objekt či trasa co nejsnadněji zaměřitelný. Cena téhle novinky je zatím v zámoří tři sta dolarů, těžko říci, kdy se dostane k nám.



www.cykl.cz – testy jízdních kol

Dlouhánova poradna

Jak na kotoučovky

S reprezentačním mechanikem Dlouhánem si už od začátku roku povídáme o jeho zkušenostech s údržbou kol závodníků české reprezentace a týmu Česká Spořitelna, s nímž Dlouhán léta jezdil po závodech. Za oněch patnáct roků nasbíral bezpočet kuriózních zkušeností s tím, co všechno se na kole může pokazit a jak problémům předcházet. V tomto díle se budeme věnovat kotoučovkám.

Co všechno se na kotoučových brzdách může pokazit? A co se nejčastěji stává?

Na kotoučovkách, které závodníci zpravidla fasují na každou sezónu nové, se dneska prakticky nemá co pokazit. Když je dobře odvzdušním a mají dostatek kapaliny, většinou nic neřešíme. Jediné, co se může stát, je ohnutí kotouče při pádu, což se většinou řeší rovnou výměnou za jiný a kontrolou, zda ohnutý kotouč nenapáchal nějaké škody na těle třmene.

Pokud však běžný jezdec zjistí, že se mu propadá páka, nebo brzdy vykazují jiné anomálie, ideálem je odnést brzdy do servisu. Domácí servis je také možný, ale chce to originální odvzdušňovací sadu a aspoň kousek manuální zručnosti.

V obchodě se pak nejčastěji setkávám s tradičním problémem, kdy lidé po vyndání kola z vidlice omylem zmáčknou brzdu, takže destičky vyjedou ven a kolo nejde zpět nasadit. Na to slouží jednoduchý fígl – roztáhnout čistým plochým předmětem, nejlépe originální plastovou vložkou, destičky od sebe a ve chvíli, kdy je vložka mezi nimi, několikrát zmáčknout brzdovou páku. Pístky s destičkami se opět vrátí do původní polohy. Lze to udělat i plochým šroubovákem, ale je třeba dát pozor, abychom neudělali díry do destiček.

Druhým neduhem je, že se na kotouče a destičky dostane olej, například při mazání řetězu nebo gufer vidlice. Přitom stačí kotoučovku zakrýt aspoň hadrem a také při mazání si sprej chránit hadříkem, aby olej nestříkal všude kolem. Pokud už k tomu dojde, existují speciální odmašťovadla na brzdy, ale suverénně nejlepší je jarová voda.

Pokud se však olej dostane až do destiček, nezbývá nic jiného, než je vyměnit. V dnešní době stojí pár pod tři stovky, takže stačí obětovat jednu večeři s přítelkyní u stánku s rychlým občerstvením a koupit nové desky.

Zažil jsi někdy, že by někomu za jízdy vypadly destičky z brzdy?

Jednou jsem to na závodech viděl, že se na rozbité trati drncáním povolil šroubek, který destičky drží ve třmeni, a ty pak vycestovaly ven.

Staráš se o brzdy různých značek, takže máš srovnání. Dneska je na trhu spousta systémů a dokonce i hodně levné brzdy jsou plně funkční a spolehlivé. Kterému systému ty osobně dáváš přednost?

Těžko říct, každá brzda má svá pro a proti. Pro zákazníka je nejpodstatnější zvolit takovou brzdu, na kterou sežene ve svém okolí dokonalý servis. Nejhorší je v sezóně čekat na náhradní díly a nejezdit.

Máš zkušenosti se zubatými kotouči? Neubírají kvůli zajímavému vzhledu brzdě díky menší styčné ploše na výkonu?

To záleží na tom, zda zachovávají obvodový tvar a jak je jejich plocha široká. Tyto kotouče se ale dělají hlavně kvůli nízké hmotnosti co nejtenčí, takže se rády kroutí. Zároveň také „užírají“ destičky a některé i drnčí. Já osobně tvrdím, že ke každé brzdě by se měly používat originální destičky i kotouče, protože jedině tak získáme takový výkon, pro jaký byly brzdy designovány.

Mnozí jezdci ale tvrdí, že jejich neoriginální destičky brzdí líp, než originál…

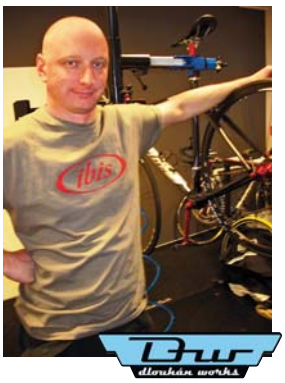
To se nedá ani změřit, protože to záleží na tom, jak kdo jezdí a hlavně v jakých podmínkách a jakým stylem. Občas ke mně do krámu přijdou lidi s tím, že jim stejná brzda brzdí hůř,

než kamarádova. Tam ale není problém v brzdě, ale právě v individuálním stylu, hmotnosti i agresivitě jezdce. Jeden je třeba zajíždět v blátě a mokru a teď se na nich může zabít, jak jsou jedovaté, zatímco druhý jestli to akorát tak šoulá po cestě do hospody a váží 50 kilo, tak se nemůže divit, že mu to tak nebrzdí.

Takže co radíš pro zajetí nových brzd?

Ideálem je zajetí v blátivém terénu, kdy se kotouče a destičky ojedou vodou a pískem. Pokud je však budeme zajíždět na suchu, kde je jen prach, nebude výkon takový. Ideální zajíždění brzd není ostrým brzděním, jako spíš lehkým přibrzďováním při jízdě z kopce. Stačí je nechat lehce „šoupat“, aby se ohřály a obrzdily, to je asi ten nejlepší způsob. Samozřejmě to ale nechce hned pustit v desetikilometrovém sjezdu naplno, protože je možné destičky velkým zahřátím zapéct.

Při nákupu nových brzd je většinou taky potřeba zkrátit hadičky. Pokud si to chce jezdec udělat sám, stačí si najít postup na internetu, ale je nutné použít přiloženou originální olivku a případně dokoupit odvzdušňovací sadu. Pokud se to však nepovede, stejně je nejlepší kolo zavézt do bikeshopu.



Jednou z největších obav při nástupu kotoučovek bylo nebezpečí utržení hadičky. Řešili jste někdy takové problémy?

Paradoxně u cross country nikdy, protože i když jezdec třeba spadne, tak hadičky se nevytrhnou, ale třeba jen zlomí, ale nevytečou. U sjezdařů, kde

se padá ve větších rychlostech, se to už samozřejmě stává. Ale to je stejné jako u čehokoli jiného, sjezd je prostě takové destrukční derby. Proto třeba sjezdařům ani nijak pořádně nedotahuju brzdové páky na řídítkách, aby se případně při pádu mohly protočit a nezlomily se.

V poslední době výrobci vidlic přešli od úchytu třmene mezinárodního standardu na systém PostMount, který jako první představil Manitou. Nevadí ti, že Shimano XTR stále dělá třmen pro IS?

No je pravda, že se třmen hůře vystřeďuje a musí se k tomu používat vymezovací podložky, ale šetří se tím hmotnost. Jinak ale všichni ostatní výrobci dělají třmeny pro postmount, takže vystředění brzdy je superrychlé a jednoduché. Ovšem je na to potřeba při koupi brzdy dát pozor, abychom si rovnou pořídili i odpovídající adaptér pro úchyt na vidlici i na rám, kde jsou zatím většinou úchyty mezinárodního standardu.

Díky za rozhovor. V příštím pokračování se vrhneme na problémy s klikami a středovými pouzdry.

(mig)

PROGRESSIVE SHF SUPERHYDRO FORMING TECHNIQUE

VAUTRON PERFORMANCE BEATRESISTANCE

SLX DISC

velikost 15“, 17“, 19“, 21“, 23“ **rám** ALU HYDROFORMING SHF **barevné kombinace** černo-modrá matná, černo-červená matná, černo-stříbrná lesklá, červeno-žlutá lesklá **vidlice** SUNTOUR XCR-RL **měnič** SHIMANO SLX **řazení** SHIMANO SLX **kliky** SHIMANO SLX **kazeta** SHIMANO SLX **brzdy** SHIMANO SLX **zapletená kola** MAVIC CROSSRIDE **představec** ZOOM Lite **řídítka** ZOOM Lite **sedlo** ACTIVE 9001X6 **sedlovka** ZOOM Lite **pláště** RITCHEY Z-MAX **pedály** SHIMANO M520

doporučená cena: **30.600,- Kč**

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

Fox Attack po sezóně

Některé testované komponenty nebo oblečení si natolik oblíbíme, že si je rovnou pořídíme. Přesně tak se stalo u dlouhého volného dresu Fox Attack, jenž je primárně určen na celodenní putování přírodou v horkých dnech. Na dresu se nám líbí jeho designová čistota bez kudrlinek a jeho neutrální vzhled, doladěný pouze světle šedými panely na bocích a na rukávech a malou liškou na boku. Cyklista si pak třeba i v hospodě připadá jako člověk a ne jako elastický panák.

Kratší přední a prodloužený zadní díl jsou utkány tak, že zhruba od půlky dresu je spodní část materiálu jemnější s většími očky a tudíž zajistí mnohem lepší ventilaci a odvod par od těla. Stejným stylem jsou odvětrány i konce rukávů, takže ačkoliv má dres dlouhý rukáv, při jízdě zajišťuje slušné ochlazování těla. Delší rukáv také jezdce ochrání před spálením od slunce či alespoň částečně zabrání sedření rukou při pádu. Na prochladnutí náchylnější ramena a lokty pak kryje hustěji utkaný materiál.

Skvělým detailem je u dresů Fox běžný malý čtvereček jemné látky, zevnitř našitý v přední spodní části, jímž je možné čistit brýle nebo objektiv fotoaparátu. Ten také často využíváme a byl jedním z faktorů pro výběr dresu.

Dres Fox Attack jsme používali i v chladnějších dnech jako svrchní vrstvu na funkčním spodním prádle a nebáli jsme se jej obléknout i jako mezivrstvu v zimě na běžky. Odvod vlhka je díky použití polyesterové tkaniny spolehlivý, stejně tak jako rychlé schnutí po propocení.

Po roce používání nejen na kole, ale právě i pod bundou na běžkách či při totální „potímě“ – spinningu a po nesčetném praní dres vypadá stále skoro jako nový, žádné extrémní známky opotřebování na něm nejsou znát. Nic se nikde netrhá, nepáře či nezatrhává, ani barva není nijak vybledlá. Takže můžeme potvrdit, že se vyplatí si připlatit za kvalitu a renomé značky. Fox nás rozhodně nezklamal a právě jistota, že jeho produkty vydrží i hrubé zacházení, je důvodem, proč zvolit tuto značku.

Dres Attack je možné pořídit buď s krátkým, nebo s dlouhým rukávem za zhruba 1400 Kč. Na výběr je z několika designů a barevných provedení, z nichž si jisté vybere každý, stejně tak jako z velikostí od S po XXL.

(mig)

⊕ odvětrání, designová čistota

⊖ nenalezli jsme

Met Veleno D

Svrchní plastová skořepina přilby Veleno D Soft Touch je spojena s vnitřním polystyrenem technologií Integral In-Molding, která by měla celku dodat vyšší životnost a odolnost při pádu. Helma s povedeným designem má dvacet ventilačních otvorů s vnitřními kanálky, které zajišťují proudění vzduchu a chlazení pokožky hlavy i v nižších rychlostech.

Uvnitř přilby jsou pro kontakt s hlavou použity coolmaxové výstelky, které zaručují rychlý odvod potu od pokožky. O pevné usazení na hlavě se stará stahovací systém Safe-T X. Pomocí dvou proti sobě postavených jezdců, které se stlačením k sobě přibližují, je možné nastavit ideální obvod čelenky. Samozřejmostí je odnímatelný štítek. Přilba váží 270 gramů a prodává se ve velikostech M a L za 3135 korun.

(mig)

BBB Country

Volné cyklistické kraťasy **BBB Country Tech** jsou svým jednoduchým designem určené všem, kdo netouží být příliš nápadní.

Polyesterová tkanina vnějších kalhot je na omak poměrně příjemná a celkem poddajná. Přesto si ale kraťasy dobře drží svůj tvar. Střih využívá kombinaci dvou materiálů, kdy je hned pod lemem v pase, který skrývá na bocích a vpředu všitou gumu, umístěn vzadu panel pružnějšího materiálu. Tato syntetická tkanina umožňuje v těchto místech lepší ventilaci a přizpůsobení sedu cyklisty. Kromě gumy je stahování v pase zajištěno všitou tkaničí, která ovšem postrádá jakoukoli rychlosponu, a díky jejímu celistvému provedení se obtížněji zavazuje. Vpředu jsou lehce na bocích klasické civilní kapsy a na obou nohavicích pak jsou kapsy s překrytým vstupem, zajištěným na suchý zip. Jejich hloubka je dostatečná, takže v nich lze vozit i důležité drobnosti. Zakončení nohavic lemem je při jízdě celkem příjemné a jezdec o něm ani neví. Prostornost nohavic je dostatečná, takže nikde neomezují a velikost XL odpovídá středně vyšvihaným jezdcům. Ti s nadváhou by pak měli počítat s velikostí o číslo větší, na výběr jsou S až XXL.

Vnitřní kalhoty jsou k vnějším napevno přišité v pase, což trochu omezuje civilní použití vnějšího dílu a samostatné praní. Materiál s příměsí lycry je příjemný na omak a všechny panely jsou sešity plochým švem. Všití v pase není nikde cítit a střih nohaviček taktéž celkem slušně sedí, takže chválíme. Velmi dobře je provedeno zakončení nohavic pružnou gumou se silikonovým páskem, takže bylo možné pod kraťasy použít i návleky přes kolena. Antibakteriální vložka má sice svojí střední velikostí celkem příjemný tvar a nevadila ani při dlouhé jízdě, ovšem mohla by být všitá trochu hustším švem.

Celkový střih kraťasů bude vhodnější spíš pro turistické až sportovní ježdění. Střih sice celkem dobře sedí, ale stahování v pase trochu eliminuje dostatečné utažení, takže kraťasy mají vzadu tendenci trochu sjíždět, a mít tak nižší rozkrok. Kdo si ale dá práci s dostatečným dotažením tkanice, tomu budou držet dobře. Ventilace materiálu byla na slušné úrovni i v horkých dnech, takže zde omezení nevidíme. Taktéž cena 1690 korun je odpovídající. Jedinou nevýhodou je tedy zmíněné stahování, jinak se jedná o dobře zpracovaný a celkově funkční kousek.

(už)

⊕ střih, vzdušnost, silikonový proužek

⊖ stahování v pase

Pro holeně Optimum

Chrániče holení by měly optimálně větrat, optimálně chránit a optimálně se přizpůsobit jezdci, aby netlačily a zároveň seděly a neomezovaly příliš při šlapání.

Chrániče holení **Haven Optimum** toto beze zbytku naplňují a navíc jsou díky ceně 640 korun dostupné i pro mladší jezdce. Chránič se skládá ze dvou dílů, holenního a kolenního, které jsou kromě vnitřního materiálu, jenž je přímo ve styku s pokožkou, spojeny i na čelní straně nanýtovaným páskem ze silnější tkaniny. Díky tomu jsou nejen dostatečně pohyblivé v místě ohybu kolene, ale zároveň je toto spojení i dostatečně odolné.

Perforovaná tkanina ukrývající pěnový základ není na pokožce nepříjemná a nabízí odpovídající odvětrání. Její olemování kolem bylo i při delším používání dostatečně odolné proti třepení a oděru. Na čelní straně je použita hustá síťovina, na kterou jsou našity plastové ochranné dílce. Plast by měl splňovat bezpečnostní normy pro chrániče nárazu. Při standardním skluzu na koleno a lehčích pádech se nám jej podařilo pouze odřít, ale nepraskl. Sice má větrací otvory, ale díky tvrdší pěnové tlumící vložce mezi tkaninou a plastem nejsou průduchy vůbec účinné. Spíše je to záležitost designu.

Uchycení na nohu zajišťuje nohavička za kolenem a trojice pásků na suchý zip. Díky tomu chrániče držely na noze velmi jistě a nesjížděly. Nohavička za kolenem zabránila odření od pásků a nabídla i lepší usazení.

Při jízdě ze sedla s jen mírně pokrčenýma nohama seděly chrániče perfektně a nikde netáhly ani netlačily. Jakmile došlo na šlapání vsedě, bylo cítit lehčí tahání kolenní části trochu dolů, nicméně díky uchycení se vůbec nehnula a z kolene tak nesjížděla. Po několika jízdách si na to ale jezdec zvykne, takže to je spíše záležitost výběru vhodné velikosti, nežli střihu. Testovaná velikost L/XL je ideální pro jezdce do 190 cm výšky. Pro vyšší bude zmíněné tahání na koleni asi intenzivnější. Nicméně jak jsme zmínili, usazení na noze je stabilní, takže se nám třeba bát, že by chránič sjížděl. Střední šířka chrání hlavně holeň, ale lýtka už jsou absolutně volná, takže žádný zbytečný materiál pro vyšší pocení. Jde o lehčí chrániče, které umožňují dostatek pohybu. Kdo hledá ochranu celé nohy, bude muset sáhnout po provedení sahajícím přes boky více na lýtka, ovšem daní za to bude horší ventilace a omezenější pohyb.

(už)

⊕ nohavička, stahování, cena

⊖ tahání vsedě

Slevový kupón

Po předložení tohoto kupónu máte nárok u oficiálních prodejců kol **Rock Machine** na slevu 10 % u níže inzerovaných celoodpružených kol. Seznam prodejců naleznete na www.shop.cyklomax.cz . Akce platí do vyprodání zásob.

Blizzard 70
39.990,- Kč
AKCE -10%

Blizzard 70 - rám Alpine Custom 7005 DB Superlight vidlice ROCK SHOX RECON 351 air w/lockout, 130mm, silver měniče Shimano SLX / Deore řazení Shimano Deore SL-M530 kliky Truvativ Firex 3.0, 22/32/44T, 175 kola Shimano M475 brzdy Formula Oro K24, 180 doplňky Syncros / Ritchey

Blizzard 50
29.990,- Kč
AKCE -10%

Blizzard 50 - rám Alpine Custom 7005 DB Superlight vidlice ROCK SHOX TORA 318 U-Turn w/lockout, 130mm měniče Shimano SLX / Deore řazení Shimano Deore SL-M530 kliky Truvativ Five D 3.0, 22/32/44T, 175 kola Shimano M475 brzdy Hayes Stroker Ryde, V7 doplňky Syncros / Ritchey

Wildfire 70
44.990,-Kč
AKCE -10%

Wildfire 70 - rám Alpine Custom 7005 DB Superlight vidlice ROCK SHOX RECON SL coil w/lockout, 100 mm, black měniče Shimano XT / SLX řazení Shimano Deore SL-M530 kliky Truvativ Firex 3.0, 22/32/44T, 175 kola Shimano M475 brzdy Formula Oro K24, 160 doplňky Ritchey.

Wildfire 50
34.990,-Kč
AKCE -10%

Wildfire 50 - rám Alpine Custom 7005 DB Superlight vidlice ROCK SHOX TORA SL air w/lockout, 100 mm měniče Shimano SLX / Deore řazení Shimano Deore SL-M530 kliky Truvativ Five D 3.0, 22/32/44T, 175 kola Shimano M475 brzdy Hayes Stroker Ryde, V6 doplňky Ritchey

CYKLOMAX spol. s r.o. výhradní dovozce a distributor České republiky

ROCK MACHINE

CYKLO MAX

VOLÁNÍ PŘÍRODY

Biking nebo cyklistika všeobecně patří mezi sporty provozované v přírodě. Zatímco v počátcích byla i konstrukce jízdních kol často spjata s přírodou, hlavně využitím materiálů jako dřevo na pozicích gripů a ráfků či kůže na sedlech, s postupným vývojem byly přírodní materiály nahrazeny syntetickými. Ocel, dural či karbon nahradily postupně to, co vznikalo samo pouze pomocí slunce a živin a bylo to po použití snadno odbouratelné.

Projekt Earth značky Schwinn sází stejně jako Museeuw na velký podíl lněných vláken. V tomto případě je jich na rámu až 90 %, to by mělo přinést větší komfort, nicméně se sériovou výrobou se zatím nepočítá.

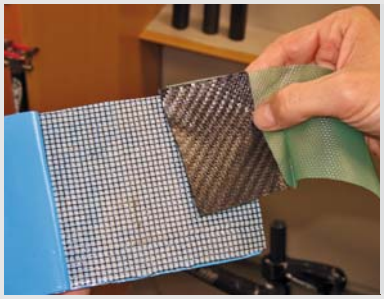
Současné trendy v cyklistice a nejen v ní, ukazují určité snahy výrobců vrátit se k přírodním materiálům. Nejspíš ne kvůli touze zachránit planetu, ale kvůli technologickým možnostem, které určité materiály, a hlavně nové možnosti jejich zpracování nabízejí. Určitou pobídkou může být i ekologické chování, které je leckde do jisté míry finančně podporované vládami, takže lze daný produkt zvýhodnit, nicméně to není zase tak velký impuls. V době často uniformního vzhledu kol je totiž použití jiných materiálů také otázkou image, která může přilákat nové zákazníky.

Slavné příklady

Příkladem za všechny může být v cyklistice známá značka Museeuw, která při výrobě svých kompozitových rámů používá v pletenině len. Tato rostlina totiž má ve stonku svazky vláken, která nabízejí vysokou pevnost, podobně jako třeba kevlar. Nejde však o takovou bombu z hlediska ekologičnosti, protože stále je v pletenině přítomen karbon. Poměr uhlíkových, kevlarových a lněných vláken je různý, podle určení rámů a profilů trubek. Lněná pletenina má odlišnou strukturu a je na výsledné trubce poznat. Poměr zastoupení lnu je na trubkách od deseti do osmdesáti procent. Len je i na vidlicích, kde je poměr lnu a uhlíkových vláken jedna ku jedné. Když připočteme matrici, tedy lepidlo, vyjde nám ve prospěch přírodního materiálu méně než polovina. O recyklaci finálního produktu po použití sice nemůže být řeč, nicméně jde hlavně o ekologičnost alespoň části výroby. Když si spočítáme, že průměrně zhruba třetina až polovina materiálu pro výrobu rámů pochází z pole, znamená to značnou úsporu karbonu, o který se dnes tolik pere letecký průmysl. Kromě značky Museeuw představil svoji lněnou verzi rámu i Schwinn na modelu Earth, který využívá pouhých deset procent uhlíkových vláken. Bohužel zatímco Museeuw produkuje ve velkém, u schwinnu jde zatím pouze o studii, která by údajně měla přinést vyšší komfort v tlumení rázů.

Len je asi prvním přírodním materiálem, který se seriózně rozvinul v cyklistické produkci, nicméně objevují se i další. Ty ovšem nemají takové zastoupení, nebo jde jen o malosériové pokusy či výstavní kousky. Jestliže jsme zmínili dřevo jako materiál pro výrobu ráfků historických kol, pak někteří výrobci jej dnes seriózně ukazují jako stavební materiál rámů. Pokusy s rámy slepenými z několika vrstev překližky asi nejsou to pravé, nicméně například dětská odrážedla si dřevo jako stavební prvek prosadila naprosto jistě. Díky malému váhovému zatížení je totiž tento materiál schopen perfektně posloužit. U dospělých kol by to ale bylo něco jiného. Jistě si vzpomínáte na náš článek o charitě ve světě cyklistického průmyslu, kde jsme představili dřevěná kola „wooden bike“, která jsou ve Rwandě základním dopravním prostředkem pro převoz pytlů s kávovými boby. Jejich hmotnost je úměrná potřebné odolnosti, takže tam by pouhá překližka asi neodolala, kdežto kus kmene zatížení jezdcem a pytli vydrží. To je typická ukázka toho, jak moc je síla materiálu a následná hmotnost závislá na jeho mechanické odolnosti a zpracování.

Další projekt rámu s dřevěnými trubkami a spojkami z duralu, tentokrát jde ale o jiný materiál a podle směrování vláken bychom tipovali, že se trubky doslova přestřihnou po prvním skoku.



Rozdílná struktura základních tkanin pro stavbu rámů Museeuw je jasně patrná. Lněný základ vlevo je řidší, kdežto karbonová tkanina je hustá bez meziprostorů.

Na bambusovém rámu jsou představena i kompletní kola, jejichž design je rozhodně zajímavý. Nicméně hladké pláště a pevná vidlice jasně naznačují, že s terénem počítáno není.

Na už hotových trubkách je lněná i karbonová pletenina použita na odlišných místech, podle míry zatížení trubky v určitých partiích.

S vývojem lepidel a kompozitů přišlo ke slovu dřevo i ve formě rámových trubek, lepených do spojek. Tohle řešení představilo na loňském eurobiku hned několik, převážně asijských výrobců. Rámy sice vypadají perfektně a dalo by se říci, že i použitelně, nicméně najít hranici, kdy dřevo ještě vydrží a kdy už se začnou štípat třísky, to bude asi oříšek. Vzhledem k tomu, že dřevo sice nabízí dostatečnou pružnost, mohl by se rám chovat celkem komfortně a díky profilacím by snad mohl nabídnout i slušnou tuhost. Nicméně dřevo je měkký materiál a je schopno pracovat, takže co se stane, až se dřevěné trubky ve spojkách vymačkají anebo po odření laku začne rám někde v kůlně chytat vlhkost? Je to prostě hlavně záležitost image a sériová produkce ze dřeva, na rozdíl od zmíněného lnu, určitě nehrozí.

Zatímco na rámech se dřevo objevuje sporadicky, u jiných produktů je to trochu lepší. Například tretry Northwave u některých modelů mají jako součást podrážky dřevěnou vrstvu, která by měla přinést lepší termoregulaci a zachovat přitom pružnost. Samozřejmě je ale doplněna karbonem, ten je ve spojení s přírodními materiály skoro všudypřítomný.

Bambusová „vlna“

Použití dřeva namísto trubek jsme sice zmínili, jenže jak je tomu v případě bambusu? Ten se totiž také objevuje, navíc bambus už přímo ve formě trubek roste, tak kde je rozdíl? Bambus je ve skutečnosti druh trávy, který roste nejrychleji na světě, a jeho denní přírůstky se mohou pohybovat okolo půl metru. Jejich obnovitelnost se pohybuje v rozsahu dvou až čtyř let, což je staví na přední místo v oblasti obnovitelných zdrojů, a o to by mělo jít při ekologickém smýšlení především. Existuje více než tisíc druhů po celém světě. Bambusy výborně snáší jak extrémní sucha, tak i vlhké prostředí. Produkují o dvacet procent více kyslíku než stromy, a proto jsou považovány za největší regulátory kyslíčníku uhličitého v atmosféře. Bambus je pro jeho vynikající vlastnosti, kterými jsou zejména rychlost růstu, pevnost, pružnost a lehkost značně oblíben a postupně docházelo k jeho rozšiřování a záměrnému pěstování v celém světě. Možnosti využití bambusu jsou obrovské, od pevných lešení kolem mrakodrapů až po využití v medicíně. V posledních několika letech se objevila možnost zpracování bambusu na textilní vlákno, což otevírá novou možnost v oblasti textilního průmyslu. Bambusové vlákno je díky svým jedinečným vlastnostem nazýváno „smart fiber“, což v překladu znamená chytré vlákno. Tyto vlastnosti můžeme srovnat se syntetickými vlákny, které se dnes používají při výrobě funkčního oblečení. Přírodní vlákno z bambusu je přirozeně antibakteriální, antistatické a výborně absorbuje pot. Díky své struktuře má jedinečné termoregulační a absorpční vlastnosti. Pokud se podíváme na bambusové vlákno pod mikroskopem, zjistíme, že je uvnitř duté a na povrchu je velké množství mikrospár a otvorů. Díky této mikrostruktuře má oblečení výbornou prodyšnost. Bambusové vlákno má výborné funkční vlastnosti i bez toho, že by bylo třeba toto vlákno složitě vyvíjet. Je to zkrátka technologie, kterou vyvinula sama příroda. Mikrostruktura a přírodní složení vlákna zajišťují termoregulaci jak v létě, tak i v zimě. V teplém počasí je o dva až tři stupně chladnější, než například bavlna a v zimě příjemně zahřívá. Bambus obsahuje přirozenou složku Bamboo Kun, která likviduje bakterie. Stejnou složku obsahuje i samotné vlákno, a proto je oblečení odolné vůči zápachu i při dlouhodobém nošení.

Rám z bambusových trubek, vlepených do duralových spojek potažených karbonem. Na pohled zajímavá věc, ovšem co udělá spoj bambusu s duralem během provozu, to je otázka.

PARTNEŘI 09'
MERIDA
ČSOB
Haas
SIDI
e·on
ČSOB Pojišťovna
EPPL
GARMIN
LAZER
ROTOR

Asi nejfunkčnější stroj pocházející téměř kompletně z přírody. Dřevěná kola se ve Rwandě používají pro dopravu pytlů s kávovými boby.

Dresy a cyklistické termoprádlo Zoic jsou vyráběny z materiálu s příměsí bambusových vláken. Výhodou jsou všechny užitné vlastnosti, které má umělé vlákno, ovšem odpadá nutnost jeho vývoje, protože bambusové vlákno je má už od přírody.

Dalším materiálem je třeba Chitosan, což je látka ze schránek mořských korýšů. Vlákna z tohoto materiálu používá pro své oblečení kanadská značka Sombrio a jejich vlastnosti jsou podobně výhodné jako u bambusu. K výrobě dresů se používá i sojové vlákno, takže příroda dnes má poměrně slušné zastoupení.

Stejně tak lze mluvit o renesanci vlny, která byla dříve hojně používaným materiálem pro výrobu oblečení, a nové možnosti zpracování přinesly její opětovné

Použít kůži na gripy je celkem normální, ale použít dřevo, jako před desítkami let, to už velkým komfortem nezavání. Totéž platí i o sedlu, dřevo pod zadkem asi příliš radosti neudělá.

Značka Devold je synonymem pro použití vlny. Jde o vlnu označovanou Merino, na níž se pěstuje speciální plemeno ovcí. Prádlo by mělo odolávat pachům a hřát i v navlhlém stavu.

Stejná složka (Bamboo Kun), která zajišťuje odolnost oblečení vůči zápachu, pomáhá přirozeně rostlině proti nemocem a napadení škůdci. Na bambusových farmách se tak nepoužívají pesticidy, které mohou dráždit pokožku, podobně jako bavlna. Pesticidy tak nezamořují přírodní zdroje, tedy vodu a půdu. Bambusová vlákna používají pro své oblečení výrobci jako třeba Sugoi nebo Zoic. Samozřejmostí jsou určité poměry jejich smísení se syntetickými vlákny, nicméně je to stejné jako u rámů s lnem. Pro dosažení potřebných vlastností lze využít přírodní zdroj.

rozšíření. Například značka Devold nebo výrobci ponožek si tento materiál velice oblíbili. Jeho využití pro spodní termoprádlo je ale trochu omezené, protože na rozdíl od syntetiky nedokáže tak rychle transportovat pot a část vlhkosti nasává. Do nízkých teplot ale nabízí velkou výhřevnost i ve vlhkém stavu a hlavně je odolné proti pachům.

Mohli bychom zmínit i bavlnu, která je přírodním materiálem, ovšem ta díky svým vlastnostem nemá ve sportu takřka co dělat. Přírodní kůže na sedlech a tretrách je samozřejmostí, ale nám zde šlo hlavně o trochu netradiční materiály a nové možnosti, což len, korýši a bambus rozhodně jsou. Vyjet si na lněném museeuwu v tretrách s dřevěnou vložkou, v kraťasech z korýšů a v dresu z bambusových vláken, a přitom mít nohy ve vlněných ponožkách, to už alespoň trochu zavání návratem k přírodě.

(už)

Chiba BioXCell Pro

Letní rukavice BioXCell Pro jsou topmodelem značky Chiba, určeným pro profesionální použití v silniční cyklistice i MTB.

Dlaň využívá speciální materiál Digital Carbon Fiber, což je plastická 3D tkanina s vysokou životností a vynikající pružností i přilnavostí, vyvinutá speciálně pro dlaně rukavic. Zásadní je ale především technologie BioXCell, tedy anatomické gelové polstrování s třívrstvou strukturou. Tento prvek, použitý na vnější polovině dlaně, má vedle tlumicích vlastností také optimalizovat naklonění ruky vůči řídítkům. V neposlední řadě pak předchází tlaku na nervová zakončení, z něhož často plyne známé a nepříjemné brnění či znecitlivění prstů. Zbylá část dlaně využívá podstatně slabší polstrování, v oblasti pod prsty doplněné o zesílení syntetickým materiálem Rubbertec.

Hřbet rukavice je kombinací lycry, froté, nylonového odvětrání a neoprenu v oblasti zápěstí. Výztuha mezi palcem a ukazovákem je ze syntetické kůže Amara.

Testované rukavice nám při absolvování mnoha set kilometrů převážně na biku dokázaly, že jsou skutečnou špičkou. Nabízejí skvělé usazení na ruce a nadprůměrně komfortní úchop. Gelová výstelka je v tomto případě dotažena k maximální funkci, nejedná se o žádný reklamní trik. Její přínos je při delších vyjížďkách znatelný. Výhodnou jsou stahovací poutka mezi prsty, u značky Chiba již standardní prvek, jehož nepopiratelný přínos stále řadu výrobců neoslovil. Několikero nepříliš šetrných praní v pračce se na vzhledu rukavic nepodepsalo, pouze se začal malinko odchlipovat nápis Chiba na froté části. Použité froté nepouštělo černou barvu, vysokou životnost předvedla i použitá lycra.

Cena rukavic je 849 korun, v nabídce je černé, modré a červené provedení.

(kad)

⊕ usazení na ruce, životnost, funkce gelové výstelky

⊖ nenalezli jsme

Craft Pro Cool Mesh Supelight

Novinka s tímto dlouhým názvem je určena především do horkého letního počasí, tedy jako základní vrstva pod cyklistický dres. Superlehká koncepce materiálu s gramáží pouhých 86 g/m² dokáže nabídnout vynikající ventilaci a nadstandardní schopnost transportu vlhka od pokožky. Chladivý účinek je zajištěn funkcí rychlého odvodu přebytečného tepla od těla. Originální struktura pleteniny s proměnlivou děrovanou konstrukcí zajišťuje celoplošné pokrytí funkčními vlákny, což je z hlediska funkce optimálnější než častěji používaná děrovaná struktura.

Nutno uznat, že výrobcem uváděné specifikace materiálu nejsou pouhými reklamními slogany. Funkce materiálu je skutečně i při letních teplotách vynikající. Díky superlehké struktuře nelze testované triko Craft považovat za klasickou vrstvu navíc, jednoduše by se dalo říci, že je to pouhá funkce navíc, zlepšující transport vlhka od pokožky. Použitá gramáž materiálu je z tohoto hlediska velkou výhodou. Spokojeni jsme byli také s nadstandardní elasticitou použitého materiálu, jenž obsahuje 9% lycry a výborně se tedy tvarově přizpůsobí tělu. Střih je optimální, vzhledem k jednotlivým velikostem spíš delší. V oblasti průramků a okolo krku je použito pouze velice jemné olemování. Použitý materiál je jemný na dotek a tedy i příjemný na těle. Ploché švy tento pocit ještě umocňují. Jedinou teoretickou nevýhodou použitého materiálu je jeho jemnost a tudíž potenciální zranitelnost, nicméně riziko zatržení je v případě spodní vrstvy nepravděpodobné.

Triko Craft Pro Cool Mesh Superlight bylo vyvinuto ve spolupráci s jezdci profesionální silniční stáje CSC-Saxo Bank a bylo testováno mimo jiné na loňské Tour de France. My si ho vedle cyklistiky dokážeme skvěle představit také jako jedinou vrstvu na spinningu, či při jakýchkoli letních sportech. Naším testem prošla verze skampolo, tedy bez rukávů, jejíž cena je celkem příznivých 690 korun.

(kad)

+ nízká gramáž, odvod vlhka a přebytečného tepla, vysoká elasticita

− nenalezli jsme

Specialized Knee Warmers

Návleky na kolena jsou univerzálním doplňkem cyklistova šatníku od jara do podzimu. Během okamžiku s nimi lze udělat z krátkých kalhot tříčtvrťáky, a zamezit tak prochlazení citlivých kolen.

Návleky Specialized Knee Warmers jsou ušity z materiálu Therminal, jenž vedle dostatečného zateplení nabízí také výrazně nadprůměrnou elasticitu. Díky tomu se návleky výborně přizpůsobí nejen tvarově, ale i velikostně. Atypický střih s prohnutou dvojicí podélných švů je dalším nástrojem k dosažení ideálního usazení na noze. V případě horního i dolního lemu slouží jako protiskluzová úprava gelový proužek. Největší výhodou návleků Specialized je ale jejich nadstandardní délka 42 centimetrů. Ta zaručuje nejen vynikající překrytí s nohavicemi krátkých kalhot, ale navíc dosáhne minimálně do třetiny lýtek, takže zateplení partie kolen je opravdu vynikající.

Na testovaných návlecích nejsou z praktického hlediska žádné slabiny, zpracování je špičkové a švy jsou dostatečně dimenzované, aby při pružnosti materiálu nedošlo k jejich poškození. Jediným minusem se proto zdá cena. Za 899 korun si někteří uživatelé možná radši koupí kraťasy či dres. Nicméně za kvalitu se platí a lepší návleky na kolena budete shánět opravdu těžko.

(kad)

+ délka, pružnost, usazení na těle

− cena

Manitou inovuje

Americká značka Manitou, zabývající se výrobou odpružených vidlic a tlumičů, představila své novinky pro tuto sezónu. Nejvýznamnější inovací je další stupeň ve vývoji tlumení, který představuje vylepšená technologie Absolute. Nové označení přidává do názvu znaménko plus a nabídne možnost odděleného nastavení nízkorychlostního a vysokorychlostního okruhu komprese. Systém je založen na bázi tradičního tlumení TPC, u něhož jsou v oleji dva na sobě nezávislé písty, starající se o tlumení a kompresi. Doposud bylo možné nastavit pouze úroveň odolnosti proti stlačení jezdcem až po plnou blokaci, nový systém Absolute+ však bude možné upravit i pro all mountain režim jízdy, kdy citlivost vidlice je žádaná, ale jezdec chce také zvýšenou ochranu proti chodu nadoraz při velkých rázech či skocích. Proto bude u „pluska“ možné samostatně nastavit i odolnost proti plnému proprużení na konci zdvihu.

Minute

Inovovaný systém Absolute + se objeví na XC vidlicích R7, Drake a na all-mountainových modelech Minute. Zkrátka však nepřijdou ani současní majitelé těchto vidlic, neboť tlumení bude možné namontovat i do nich a tak zvýšit jejich užitnou hodnotu.

Dálkáč Milo

Ačkoliv Manitou již v minulosti mělo svou verzi dálkového ovládání lockoutu na řídítka, v posledních letech tento produkt v nabídce chyběl a třeba sponzorovaní jezdci týmu Multivan Merida na zavírání svých vidlic R7 používali konkurenční páčku PopLock.

Páčka lockoutu Milo

R7

Nové provedení ovladače MILO, což je zkratka pro Manitou Integrated Lock-Out, vyžaduje minimální sílu stisku a mělo by pasovat k jakékoliv kombinaci brzd a řazení. Páčka je co nejkratší, aby jezdec nemusel zvedat palec příliš vysoko nad řadící páčky, pro uvolnění stačí stisknout bílé tlačítko. Páčka je velmi příjemně tvarovaná a navíc její červený elox se nedá na řídítkách přehlédnout ani při největším závodním nasazení. Zástupce značky nás však upozorňoval, že provedení páčky není ještě finální a právě se testuje na závodech, a tak nám nebyl schopen sdělit hmotnost ani cenu, či zda bude k lockoutu možné dokoupit i horní zátku vidlice, aby se dal použít i pro starší modely vidlic.

(mig)

STAČÍ PORAZIT OSTATNÍ BIKERY A ZLATÉ KOLO JE VAŠE.

Je lehké, je rychlé a můžete ho mít. Stačí vyhrát 12. 9. 2009 oficiální závod celosvětové Golden série, marathon GT Zaskar 2009 v Jedovnici u Brna, a Zlaté kolo je vaše. Jděte do toho! Odvezte si kolo s patentovanou technologií Independent Drivetrain, která převádí sílu při šlapání do pedálů na rychlost blesku. Jedinou podmínkou je, že musíte porazit všechny ostatní závodníky na 100 km trati. Revoluční systém handicapů dle věku a pohlaví dává šanci každému. Více informací a registrace na webu GTzaskar.cz nebo na oficiální stránce série GTisGolden.com.

GT BICYCLES

KALENDÁŘ ZÁVODŮ GT GOLDEN

4/4	AUSTRÁLIE	THE MONT 24
19/4	KANADA	PARIS TO ANCASTER BIKE RACE
25/4	PORTUGALSKO	MARATONA D´ALTE
24/5	KOREA	SAMCHULY NATIONAL MOUNTAIN BIKE RACE
24/5	ŠPANĚLSKO	17A CABRERÈS BTT
14/6	NĚMECKO	BIKE FESTIVAL WILLINGEN
20/6	VELKÁ BRITÁNIE	MOUNTAIN MAYHEM
21/6	SLOVINSKO	NISSAN UCI WC RACE
12/7	ITÁLIE	SUDTIROL DOLOMITI SUPERBIKE
18/7	FRANCIE	MOUNTAIN OF HELL
18/7	TCHAJ-WAN	FONGSHAN RESERVOIR CROSS COUNTRY
2/8	MADARSKO	BÜKK MARATON XC RACE
8/8	NORSKO	SYKKELENER'N
18/8	KOLUMBIE	ANDEAN CROSS COUNTRY OPEN
22/8	ŠVÝCARSKO	RACER BIKE CUP MUTTENZ
12/9	ČESKÁ REPUBLIKA	JEDOVNICE U BRNA
	GT ZASKAR 2009	
12/9	ESTONSKO	ELION CUP
20/9	JAPONSKO	TRY BIKE IN OTAKI
3/10	NOVÝ ZÉLAND	WHAKA 100
10/10	JIŽNÍ AFRIKA	THE RIDE MAG CRATER CRUISE
18/10	URUGUAY	AVENTURA GT

CYKLOSERVIS TEST JEZDILI JSME PRO VÁS

APACHE Tomahawk disc

Dvacet tisíc korun bývá pro mnohé zájemce o nové kolo jakousi magickou hranicí. Tato částka je totiž ve většině případů jistotou, že kolo bude použitelné i na sportovnější jízdu, že odpružená vidlice nabídne slušnou funkci a kotoučové brzdy už nebudou pouhou ozdobou. Apache Tomahawk disc toho ale za dvacet tisíc nabídne daleko víc, je to čistokrevný sportovní bike s dobrými jízdními vlastnostmi a neméně zdařilým designem.

Duralový rám ze slitiny 6061 s dvojitě zeslabovanou stěnou trubek se již od pohledu orientuje především na co nejlepší přenos síly. Biaxiální profilace mohutné spodní trubky a široká sedlová trubka s vnějším průměrem 34,9 mm jsou toho důkazem. Nechybí klasická výztuha pod hlavou v podobě navařeného plátu plechu. Lanka řazení a hadička zadní brzdy jsou vedeny po bikersku, tedy po horní trubce.

Zadní stavba sice nepostrádá esovité prohnutí sedlových vzpěr, ale jejich mohutný šestiúhelníkový průřez na pohled neslibuje extra výraznou chuť pohlcovat otřesy. Spodní můstek je ve jménu vysoké tuhosti hodně robustní, oproti tomu ten horní je maximálně odlehčený. Zadní stavba je vybavena závity pro montáž nosiče, takže tomahawk může sloužit i náročnějším cykloturistům či jako expediční bike.

Jaký je?

Do testu jsme si vybrali největší velikost rámu 21,5", která prověřila tuhost konstrukce více než dostatečně. I v této velikosti se rám ukázal jako nadprůměrně tuhý, a tedy vhodný i pro těžší jedince. **Vynikající je jak torzní tuhost, tak boční pevnost partie okolo středového pouzdra. Přenos síly je tedy optimální i při silové jízdě ze sedla.** Logicky tím sice trochu trpí jezdcův komfort, ale prioritu v případě tuhosti jsme ocenili raději.

Široká sedlovka Ritchey s průměrem 31,6 mm sice také nemůže logicky pochytat výraznější část otřesů, tento fakt zde ale dostatečně vynahrazuje vynikající sedlo WTB Pure V. **„Wétébéčko" svým pohodlím připomíná spíš křeslo, jeho tvar je maximálně anatomický a nadprůměrná je vrstva měkčího polstrování.** Stejně tak je výhodou otvor ve skeletu, dovolující výrazné promáčknutí pěnoviny. Takže tvrdší rám rozhodně není nevýhodou, dokonalý přenos síly a skvělé sedlo to více než dostatečně kompenzují.

Po stránce ovladatelnosti nemáme kolu co vytknout, přesně odpovídá nárokům, jež na něj bude potenciální, sportovně orientovaný biker klást. Kolo není nadměrně živé a upřednostňuje spíš velice dobré držení přímého směru. K tomu mu ostatně v námi testované velikosti pomáhal i delší představec. Nicméně reakce na podnět od řídítek jsou dostatečně rychlé a na sportovní cross-country adekvátní. Tomahawk je zkrátka kolem na jízdu terénem, nikoli na dovádění v technických pasážích. A v rámci XC dokáže nabídnout vhodný poměr mezi stabilitou a ovladatelností.

Doménou kola jsou především klasické lesní cesty a pěšiny, skvěle si vede také ve výjezdech. Tam přijde vhod sportovnější posed s níže umístěnými řídítky a stejně tak maximálně univerzální pláště WTB ExiWolf. Ty jsou jisté nejen na suchu, a to takřka na jakémkoli podkladu, ale i v mokru.

V rychlých sjezdech je opět výhodou stabilita, v těch hodně prudkých je ale jistotou jít raději za sedlo. Sportovní posed má přece jen své limity. I zde ale značně pomůžou pláště WTB, na něž se může jezdec spolehnout téměř v jakémkoli okamžiku.

Akcelerace samozřejmě nemůže být ve třídě dvacetitisícových kol blesková, ale se svou hmotností 12,9 kilogramu nepatří tomahawk mezi žádné neohrabance a zrychluje proto docela svižně.

Suntour XCR a spol.

Odpružená vidlice Suntour XCR se zdvihem sto milimetrů a lockoutem na korunce nás mile překvapila svou slušnou kultivovaností. První generace tohoto modelu rozhodně nebyly tak funkční jako ty současné. Přestože se jedná o relativně levný model, nabídl nám již od první jízdy celkem plynulý chod a kupodivu i dostatečnou citlivost na menší nerovnosti. Předpětí pružiny má dostatečný rozsah, pro pětaosmdesátikilového testovacího jezdce bylo jeho nastavení přibližně uprostřed. Jedničku zaslouží ovládání lockoutu a měkký doraz zpětného chodu, který nebývá v této třídě vždy standardem.

I když řada jezdců u biku v ceně okolo dvaceti tisíc stále ještě preferuje klasické V-brzdy, tomahawk je důkazem, že i celkem levné kotoučovky mohou nabídnout vysoký výkon a pohodlné ovládání. Typ BR M-486 od Shimana je onou dostupnou funkční hydraulikou, která je zkrátka dostačujícím a přesvědčivým argumentem, že i relativně levné kolo může brzdit kotouči.

Plusem kola jsou také pevné ráfky Mavic XM 117 a náboje Deore s uchycením kotoučů systémem Center Lock.

Kliky Shimano Deore sice spoléhají na mnohohran Octalink a ložiska v útrobách středového pouzdra, jejich tuhost je ale na dobré úrovni. O průběhu řazení se ani není třeba rozepisovat, ten je zkrátka „shimanovský".

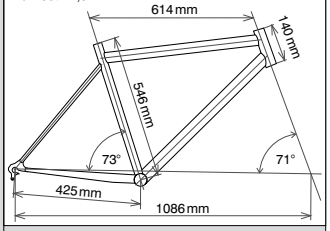
Klasické ohrádkové pedály jsou rozumnou volbou. Přesně u této třídy kol totiž řada uživatelů postupně přechází na nášlapný systém, ovšem až po sžití se s kolem na běžných pedálech.

Zadní měnič Shimano Deore XT je takovou třešničkou na dortu, ale na dobrém dortu... ■

Technická specifikace:

Rám: Alloy 6061 D.B.
Vidlice: Suntour XCR LO 100 mm
Kliky: Shimano Deore 22/32/44
Brzdy: Shimano BR M-486
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: Shimano Deore
Ráfky: Mavic XM 117
Pláště: WTB ExiWolf 1,95
Řídítka: Ritchey
Představec: Ritchey
Sedlovka: Ritchey
Sedlo: WTB Pure V
Pedály: ohrádkové VP-197
Hmotnost: 12,9 kg (vel. 21,5")
Cena: 19 990 Kč

Velikost 21,5"



\+ tuhost rámu, funkce brzd, skvělé pláště, pohodlné sedlo

\− nenalezli jsme

JÍZDA VLEVO

Anglie je zemí lpící na tradicích, proto se tam jezdí vlevo, často se používají dva oddělené kohoutky na horkou a studenou vodu a jako platidlo Angličané nepřijali euro, ale stále mají svoje libry. Cyklistika na ostrovech však na podobné neduhy netrpí a je stejně pestrá jako jinde ve světě.

Cyklistika v parcích je rozkoší. Cyklisté mají vyhrazený svůj pruh hned vedle běžců. Písečný pás vedle není hřiště na volejbal, ale stezka pro jízdu na koních.

Jediný převod má často dvě varianty, jedno kolečko je volnoběžné a druhé je napevno, tedy festka. U nás skoro mrtvá záležitost, v Londýně ovšem každodenní realita.

K odlišnému stylu patří i vyšší ráfky, které musí být barevně výrazně odlišné. Svazkové výplety či menší počet drátů jsou samozřejmostí, úzká řídítka jsou doslova typická.

Místní poslíčci neboli messengeři jsou svéráznou komunitou, která má svůj vlastní styl. Od nich pocházejí pevné převody, úzká řídítka nebo odlišný styl oblečení.

Vždyť bikovému průmyslu dala Anglie takové značky jako Hope, Orange, Pace nebo Brooks. Většina anglických firem má jistý punc originality a kvality, který si snaží udržet.

Odlišný životní styl ale přináší i odlišný pohled na cyklistiku, obzvláště v Londýně, který lze považovat za kolébku originality, alespoň ve smyslu přepravy na kole. Toto město na Temži je protkáno sítí cest, které brázdí dvoupatrové autobusy, černé taxíky, osobní automobily a hlavně cyklisté. Kdyby v Praze jezdilo tolik cyklistů co v Londýně, byl by to ráj. Většina silnic totiž disponuje samostatným pruhem pro cyklisty. Jeho zakončení není vždy ideální, což platí i u nás, ale červené barevné odlišení je samozřejmostí. Přesto ale cyklisté ladně proplouvají mezi auty pruh nepruh a tak nějak samozřejmě se stali součástí tohoto dopravního mumraje. Nikdo na ně netroubí ani se je nesnaží ohrozit, míra tolerance od řidičů je opravdu vysoká. Kdo se ale nechce protloukat mezi auty, může využít některý z rozlehlých parků, které s cyklisty rozhodně počítají. Kromě pruhu pro pěší je v parcích vyhrazen pruh cyklistům a vedle něj je často i cesta plná písku, určená pro jízdu na koni. Když k tomu přičteme i úzkou pěšinku vyšlapanou souběžně od běžců, lze mluvit o sportovním ráji uprostřed velkoměsta. Samozřejmě ne všude lze z hlavního cyklistického pruhu odbočit, ale pokud někdo vjede na trávník, není to žádná pohroma, pohyb v přírodě uprostřed města je prostě skoro neomezený.

Typický londýnský cyklista je ale trochu z jiného soudku. Kromě několika bikerů, kteří raději vyrážejí do terénů vzdálených od města a samozřejmě se oblékají jako cyklisté, je většina „městských" jezdců spíše civilního vzhledu. Jiná kultura se totiž projevuje i v pojetí cyklistiky. V drtivé většině totiž místní králové asfaltu používají silniční kola vybavená jediným převodem. Silniční kola světoznámých značek se sice také objevují v plné parádě, ale to je spíše otázka nedělních vyjížděk. Každodenní shon vyžaduje jednoduchost a také styl.

Rámy ze všech druhů materiálů jsou vybaveny horizontálními patkami s možností regulace napnutí řetězu. Jediný převod pak umožňuje jezdit bez starostí o to, kde utrhnu přehazovačku. Specialitou místních borců jsou výrazně zúžená řídítka. A to ne ledajaká, objevují se vlaštovky seříznuté na třicet centimetrů, časovková řídítka nebo prostě jen rovná, ale v každém případě co nejužší. Proplétání se mezi automobily prostě vyžaduje mít dostatečnou rezervu. K tomu všemu ale musíme připočíst také přítomnost často jediné přední brzdy a většinou klipsen namísto nášlapných pedálů. Londýn je prostě jeden velký cyklistický ovál. Ti největší drsňáci mají navíc vzadu jediný převod upravený napevno, tedy festku, takže zastavit rozjetý stroj znamená i umět pořádně točit nohama.

Aby bylo vše stylové, nechybí vysoké ráfky a svazkové výplety nebo speciální anodizace. Zlaté náboje, fialová řídítka či zlaté ráfky, to je skoro standard. No a oblečení v cyklistickém duchu? Ustřižené rifle či jakékoliv kraťasy, doplněné o tričko a často cyklistickou čepičku. To je moderní cyklista z velkoměsta. Přilby vozí spíše ženy, které se naopak přepravují na skládacích kolech mezi domovem a zaměstnáním, samozřejmě oblečené třeba do kostýmku nebo opět riflí a na nohou třeba balerínky. Najet denně v tomto oblečení třeba dvacet kilometrů není problém, žádné velké kopce ve městě nejsou, takže hurá do provozu. Skládačky jsou hned po singlespeed silničkách dalším fenoménem místní přepravy. Značka Brompton je tady jako doma a její miniaturní kola využívají všichni, kdo se chtějí od vlaku či autobusu dostat svojí silou do centra. Někteří cyklisté ale na skládačkách absolvují dlouhé vyjížďky po městě, takže nejde jen o prostředek pro dojetí z místa na místo, skládačka se prostě stala rovnocenným sportovním náčiním.

No když náhodou nechcete šlapat, ale ani jet autobusem, najmete si rikšu.

Kromě speciálních silniček s jediným převodem jsou dalším charakteristickým rysem místních také skládačky. Perfektně zpracované stroje umožňují kromě přepravy do zaměstnání také dostatečně kvalitní sportovní vyžití.

Tříkolky se sedačkou pro turisty, poháněné většinou indickým nebo africkým cyklistou, jsou zde samozřejmostí a jejich řidiči cinkáním zvonků lákají turisty k projížďce. Takže až budete mít cestu do Londýna, neváhejte a navštivte některý z místních bikeshopů nebo se dívejte kolem sebe, protože cyklisté tam rozhodně nejsou v menšině a jejich originalita a pestrost vybavení každého nadchne.

(už)

Kdyby tohle viděli vývojáři značky Easton, asi by si klepali na čelo, proč se vlastně snaží vyrábět lehké vlaštovky v šířkách skoro 700 mm, když si je nakonec někdo zkrátí skoro na polovinu.

Typický londýnský stroj má jediný převod, brzdu pouze vpředu, samozřejmě úzká řídítka a nesmí mu chybět masivní zámek, ten je nezbytnou součástí každého kola. Zbytky očesaných rámů u zábradlí nejsou vůbec ojedinělé, krade se všude, hlavně tam, kde je kolo doslova nutností.

LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

520
blue butterfly, rose butterfly
790,- Kč

on-line prodej: bike4u.cz

bP Lumen
VELKOOBCHOD CYKLO A SPORT

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

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

TEST VEZMU JSME PRO VÁS

AUTHOR A5500

Silniční kolekce značky Author nabízí hned dvojici modelů s kódovým označením 5500, a sice verzi CA5500 s celokarbonovým monocoque rámem, a pak typ A5500 na duralovém rámu s karbonovou zadní stavbou. Karbonový rám s charakteristickou prohnutou horní trubkou již prošel v minulosti naším testem, z něhož si odnesl pochvalu především za vysoký jízdní komfort. Duralová verze modelu 5500, která se nám dostala do rukou tentokrát, sází prakticky na totožné tvarování trubek jako její karbonová předloha. Hydroforming je skutečně mocný čaroděj a v případě, že by byly svary trubek ještě pečlivěji zabroušeny, jistě by tento rám mnozí považovali za karbonový. Zadní karbonová stavba je svým provedením s výrazným prohnutím sedlových vzpěr téměř shodná s typem CA5500.

Testovaný model je vedle bílo-zelené kombinace nabízen také v bílo-červené verzi. Hmotnost ve velikosti 540 se vyšplhala na 8,7 kilogramu, což přesně odpovídá katalogovým údajům výrobce. Cena kola je 39 990 korun.

Ve jménu výstřednosti

Trubku s čistě kruhovým, konstantně širokým průřezem byste na rámu hledali marně. Obří profil spodní trubky je nepřehlédnutelný, stejně tak jakási plastická hrana na trubce, známá již z karbonových modelů. Výška kapkovitého průřezu trubky je u středového pouzdra téměř 70 mm, šířka pak skoro 60 mm, v případě duralu je už tohle samo o sobě zárukou dostatečné odolnosti proti kroucení. Horní trubka vychází svým průřezem z trojúhelníku, situovaného vrcholem dolu. Lehký obloukový průhyb zde není tak patrný jako u karbonové předlohy. Sedlová trubka je ve svém středu vybavena jakousi aerodynamickou ploutví.

Napojení sedlových vzpěr zadní stavby má na starosti útlá monostay konstrukce. Výrazný průhyb ramen, jasně zřetelný při zadním i bočním pohledu, je zde použit pro schopnost pohlcovat co největší část otřesů. Čím výraznější je vychýlení vzpěry z přímé osy, tím více otřesů absorbuje.

Použitá geometrie představuje pro značku již klasiku. Jediné, co nám zde trochu scházelo, byl alespoň minimální sloping rámu. Přece jen se nejedná o ryze závodní model, čemuž odpovídá i osazení sadou Shimano 105, takže trochu delší hlavová a naopak kratší sedlová trubka by možná nebyly od věci. Atypické je také očíslování jednotlivých velikostí, na což jsme si ale u silniční kolekce Author již zvykli. Námi testovaná 540tka je vhodná pro jezdce s výškou kolem 180 cm.

Příjemné svezení

Rám jezdce usadí do závodní pozice, nicméně stále ještě dostatečně pohodlné bez nadměrného natažení. **Ovladatelnost je velice dobrá, A5500 je bez problému použitelný i pro závodění v amatérských silničních ligách. Dá se říci, že se jedná o zlatou střední cestu mezi prioritou v držení přímé stopy a určitou živostí.** Kolo reaguje hbitě, zároveň je ale ve vyšších rychlostech příjemně stabilní. Jízda ze sedla působí přirozeně, není potřeba si navykat na „přetahování" řídítek, i zde je držení přímého směru adekvátní. Naklopení kola do zatáčky je plynulé, stejně tak následný průjezd zatáček. Neustálé korekce směru zde nejsou nutné.

Po stránce akcelerace patří testovaný Author ve své cenové kategorii k lepšímu průměru. **Výhodou jsou jak kola Mavic Ksyrium Equipe, tak i dostatečná torzní tuhost rámu. Ani při vyloženě silové jízdě ze sedla není patrné výraznější kroucení, takže přenos síly hodnotíme jako velice dobrý.**

Co se týče jízdního komfortu, je Author A5500 na samé špičce své třídy. Průhyb sedlových vzpěr zadní stavby je skutečně velkým přínosem, přitom ne za cenu ztráty celkové tuhosti. **Zadní část rámu v kombinaci s karbonovou sedlovkou dokáže pohltit nemalou část otřesů.** Sice se nepodaří je roznést tak do celého rámu, jako to umí o něco dražší celokarbonová verze, i tak je ale tato schopnost nadstandardní. **Model A5500 se jeví jako vhodný společník i pro silniční maratony, čemuž by mělo vyhovovat také pohodlné sedlo Fi'zi:k Pavé.** Předek kola jakoby se při jízdě zdál o něco tvrdší než zadní partie, přestože je zde celokarbonová vidlice. Její mohutnou korunku a široký profil ramen nedokáže karbonový sloupek přece jen po stránce pružnosti plnohodnotně vyvážit. I tak ale vidlice stále dokáže nabídnout dostatečné pohodlí, o tvrdosti se zde nedá hovořit. Výhodou je vynikající vedení, dané tuhostí konstrukce vidlice.

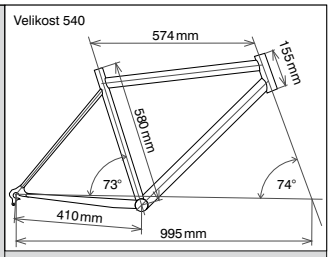
Komponenty

O přínosu kol Ksyrium jsme se již zmínili. Ke stopětce volí řada výrobců většinou ekonomičtější aksia, podle nás je ale základní typ ksýrií nesrovnatelně lepší a Authoru v tomto ohledu patří nemalé plus. Volbu klik s převodníky Compact považujeme za rozumnou, nejedná se o závodní model a vrcholná řada silniční produkce značky již spoléhá na kombinaci 53–39 zubů. Compactem navíc jistě nepohrdne ani řada amatérských závodníků. Zvědaví jsme byli na výkon brzd Tektro, které mají designově spíš blíže k Campagnolu než k Shimanu. Jejich účinek byl v praxi vynikající, takže určitá nekompletnost stopětky rozhodně není nevýhodou. A spokojenost panovala také se zcela hladkým obutím. Pláště Panaracer Extreme Evo 2 využívají na bocích běhounu vyloženě „lepivou" směs, takže náklon do zatáček zvládají na výbornou. Nápis Made in Japan je pak dostatečným ubezpečením o kvalitách. Slabiny by se na tomto kole prostě hledaly těžko. ■

Technická specifikace:

Rám: tripple butted dural 6061/karbon
Vidlice: Author carbon monocoque
Kliky: FSA Gossamer Compact
Brzdy: Tektro
Řazení: Shimano 105 Dual Control
Přehazovačka: Shimano 105
Přesmykač: Shimano 105
Kola: Mavic Ksyrium Equipe
Pláště: Panaracer Extreme Evo 2, 23 mm
Řídítka: Ritchey Comp
Představec: Ritchey Pro
Sedlovka: Author karbon
Sedlo: Fi'zi:k Pavé
Hmotnost: 8,7 kg (vel. 540)
Cena: 39 990 Kč

Velikost 540



⊕ kombinace komfortu a tuhosti, ovladatelnost, kola Ksyrium

⊖ absence slopingu

Pell's XR9

Přírůstek do řady komponentů brněnské značky Pell's rozšiřuje nabídku o karbonové rohy kapkového tvaru. Rohy XR9 OV Carbon jsou 90 mm dlouhé a mají průměr 27 mm. Hmotnost páru je 160 gramů.

Na duralové objímce je připevněno karbonové tělo mohutnějšího průřezu, aby rohy dokonale padly i do velkých rukou. Na konci je roh zaslepen gumovou zátkou, na níž si zpravidla jezdec položí palce. Tvar kapky je však obrácený, takže úzká část ideálně padne do ohybu prstů a úchop je velmi jistý a příjemný. Karbon na rozdíl od hliníku v zimě tolik nestudí do rukou, ale zase je potřeba dávat pozor na opírání kola o zeď, aby se zbytečně neodírala svrchní vrstva laku.

Gumová zátka je v těle rohu pouze volně zasazena, a tak například při mytí kola se pod ní dostane voda. Proto nebude od věci ji uvnitř lépe zajistit.

Rohy XR9 OV Carbon přijdou na 795 korun, což je vzhledem k použitému materiálu cena příznivá.

(mig)

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

GALAXY KOLA CO LETÍ

MTB HIGH CLASS
Proteus FOX RL Shimano

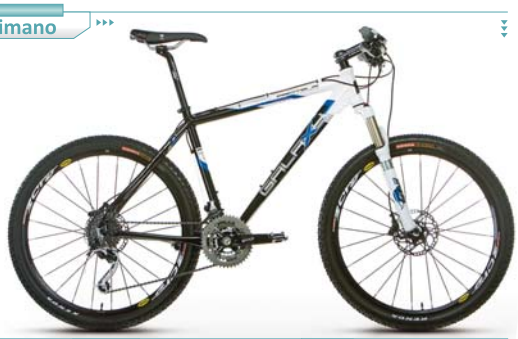
PROTEUS FOX RL Shimano
Vidlice: Fox F100RL Remote lockout, 100mm
Cena: 47 990 Kč

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

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

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

www.galaxy-bike.cz



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

MTB HIGH CLASS
Orion disc
cena 28 990 Kč

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

FOX Racing Shox servisní centrum
jediné autorizované servisní centrum FOX Racing Shox v ČR
Písek, Harantova 1317, tel. 382 221 175
CYKLO ŠVEC www.cyklosvec.cz
Písek, Sedláčkova 472, tel.: 382 206 440, fax: 382 206 442, e-mail: obchod@cyklosvec.cz

KENDA Deda RODI BLACKJACK CHOSEN cotlike

NAŠE KOPCE

Poledník (1315 m n. m.)

Tentokrát se s námi můžete jet unavit na další šumavský výjezd, a sice na horu Poledník, kde se návštěvníkům za dobrého počasí nabízí nádherný výhled prakticky na celou Šumavu a Bavorský les.

Prášilské jezero ledovcového původu se nachází pod severním úbočím Poledníku, ve výšce 1079 m n. m.. Hloubka jezera je odhadována až na třicet metrů.

Některé turistické průvodce dokonce uvádí, že ze zdejší rozhledny je vůbec nejkrásnější výhled na panorama Šumavy. Ať už je to s výhledem jakkoli, návštěva jedné z nejvýše položených rozhleden v České republice je opravdovým zážitkem. Jako na dlani zde budete mít například Velký Javor (1456 m n. m.), Malý a Velký Roklan (1453 a 1389 m n. m.) nebo Boubín (1362 m n. m.), často bývají vidět i Alpy. Poloha na území Národního parku Šumava v blízkosti česko-německé hranice, asi pět kilometrů jihovýchodně od Prášil, je dostatečnou zárukou, že se zde na kole nebudete nudit. Nicméně Poledník není výjezdem pro opravdové borce-bikery, kteří se rádi vyžívají v technických pasážích. Je bez větších problémů pokořitelný i pro cykloturisty. Záleží ale na tom, odkud se k jeho vrcholu vydáte.

Trocha historie

Možná by nebylo od věci objasnit, proč se tento vrchol nazývá právě Poledník, případně také Polední hora. Ke svému jménu přišel díky své poloze a prášilským dřevorubcům. Když bylo slunce nad horou, bylo údajně pravé poledne. Jak jednoduché.

Turistického využití se ale vrchol dočkal až v posledních letech. V dávnější minulosti byla hora porostlá hustým lesem. Když poté lesy padly těžbě a z vrcholu se otevřely výhledy, přišly světové války a následně zadrátování hranice východního bloku. Hora zůstala v hermeticky uzavřeném hraničním pásmu, které rozvoji turistiky rozhodně nesvědčilo. Na vrcholu začalo být opět živo v 60. letech minulého století. Hemžilo se to zde uniformami, neboť Poledník byl vybrán pro vybudování vojenské stanice, jež sloužila k elektronické ostraze hranice a monitorování rádiového provozu vojsk NATO. Utajení objektu došlo tak daleko, že z řady map na nějakou dobu zmizel Poledník úplně a přístupové trasy byly zakresleny velice nečitelně. Po jedenadevadesátém roce naštěstí toto místo vojska opustila, ale dalších šest let objekt chátral a byl demolován vandaly. V roce 1997 začala Správa Národního parku Šumava rekonstrukci a z železobetonového monstra se začala rodit rozhledna s muzeem. Už v následujícím roce se třicet sedm metrů vysoká rozhledna dočkala svého slavnostního otevření. Věž je ovšem přístupná pouze v době letní sezony, tedy od června do září.

Kudy na Poledník?

Možná bychom v tomto případě měli začít tím, které cestě se při výjezdu pokud možno vyhnout. Rozhodně vám nedoporučíme vydat se na Poledník nejkratší cestou z rozcestí Gruberg (někde též Grunberg), ležícím nedaleko Prášil. Zdejší úsek dlážděné silnice jistě dobře znají účastníci silničního Krále Šumavy. Od parkoviště z Grubergu (883 m n. m.) vede takřka až na vrchol Poledníku široká, doslova nudná válcovaná šotolinová cesta, snad s milionem příčných odvodňovacích stružek. Ta nejenže téměř sedm kilometrů téměř konstantně stoupá, ale především je po většinu dne doslova nabitá pěšími turisty. Tuto cestu je proto možné použít spíš až v podvečerní době pro sjezd z Poledníku, samozřejmě s maximální ohleduplností vůči pěšákům. Ač jste zde v samotném srdci Šumavy, ubezpečujeme vás, že ve směru do kopce byste tuto cestu brzy nenáviděli. Vyhnout se ale této „turistické dálnici“ úplně by byla škoda, neboť se z ní na rozcestí Liščí Díry uhýbá k Prášilskému jezeru, k němuž je to od odbočky pouhý jeden kilometr.

Jako ideální cesta k vrcholu Poledníku se nám osvědčila cyklotrasa 2118 a následně 2113, a to z rozcestí Velký Bor, ležícího na silnici vedoucí z Prášil na Srní. Je zde i parkoviště a především, není zde narozdíl od Grubergu ona kupa pěších turistů.

Cesta vede několik kilometrů po uzoučké, většinou celkem pusté asfaltce s proměnlivým stoupáním a stále se drží modré turistické značky. Celkem mírný výjezd zde přes léto zpříjemňují jahody či maliny po obou stranách silničky. Po dvou kilometrech míjí cyklotrasa rozcestí Nová Studnice, kde uhýbá mírně vlevo. Po dalších dvou kilometrech vede dál přes rozcestí Zelená Hora a bezprostředně za ním následuje další rozcestí Bavorská Cesta. Zde je nutné uhnout doprava, po cyklotrase 2113 a zelené turistické značce. Odtud je již cesta díky svému přírodnímu povrchu podstatně zajímavější, nicméně s každým dalším rozcestím také postupně přibývá turistů i cyklistů. Předchozí mírné stoupání se zde na nějakou dobu úplně srovnává a až do sedla Předěl je to vyloženě odpočinková, docela rychlá pasáž. Nejstrmější, ovšem bez problémů zdolatelný, je výjezd k rozcestí Poledník. Tam už nechybí značky se zákazem vjezdu cyklistů, které jasně informují, že na kole můžeme pokračovat pouze k vrcholu Poledníku, který je ostatně vzdálen už pouhých čtyři sta metrů a vede k němu již opět úzká asfaltová cesta s pouze mírným stoupáním. Celková délka této docela pohodové varianty z rozcestí Velký Bor je asi osm kilometrů.

Ještě je zde třetí varianta výjezdu, a sice obě předchozí možnosti zkombinovat. Začátek je možný na parkovišti u rozcestí Gruberg, odkud ale zvolíme žlutou turistickou značku (cyklotrasa 1013), která se po čtyřech kilometrech v rozcestí Nová Studnice napojí na již známou modrou značku a cyklotrasu 2118, známou z předchozí verze výjezdu.

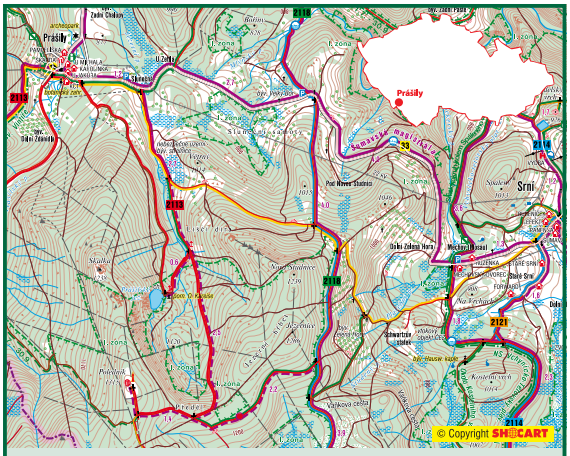
Drtivá většina cyklotras v okolí Poledníku vypadá takhle, tedy široká šotolinová cesta, v tomto případě vedoucí od Prášil k jezeru Laka. Na hřebeni mezi stromy je vidět vrchol Poledníku s rozhlednou.

Rozhledna na Poledníku vznikla přebudováním bývalého vojenského objektu. Díky své výšce 37 metrů a poloze takřka uprostřed národního parku nabízí nejkrásnější výhled na panorama Šumavy.

Kam v okolí?

My jsme z Poledníku pokračovali na Prášily se zastávkou na již zmiňovaném Prášilském jezeře. Jelikož je posledních asi 150 metrů nesjízdných se zákazem vjezdu cyklistů, je zde nutné kola buď zamknout, případně vzít na rameno. Naše další cesta vedla z Prášil po zelené a žluté turistické značce na Hartmanice. Po cestě by bylo hříchem neodbočit k jezeru Laka, které je sice nejmenší, ovšem zároveň nejvýše položené ze všech osmi šumavských jezer. Dalšími zajímavostmi v okolí jsou například Třízerní slať, vrch Březník (1006 m n. m.) nad Hartmanicemi, obec Kvilda se skvělou pekárnou či říčka Vydra mezi Antýglem a Čeňkovou Pilou. V tomto nejhezčím úseku Vydry je však zákaz vjezdu cyklistů, takže pěší procházku zde doporučujeme spíš jako regeneraci po dni stráveném na kole.

(kad)



Základní údaje:

Délka výjezdu z rozcestí Velký Bor: cca 8 km (cyklotrasa 2118 a 2113)

Délka výjezdu z parkoviště u rozcestí Gruberg:
cca 10 km (po žluté, modré, zelené a červené značce)
cca 6,5 km (po žluté, zelené a červené značce) – nedoporučujeme!

Nejčastěji používané převody: skoro všechny

Vhodné pro kola: MTB, kvalitní kros

Možnost občerstvení: vrchol Poledníku (u rozhledny), řada restaurací v obci Prášily

Naše doporučení: zámek na kolo s sebou!

SAMODOMO

Tentokrát by se slušelo zvolat „Pryč s tlukotem“, protože nápad, jak ztišit řetěz a přehazovačku při kontaktu se zadní stavbou, je opravdu hlavně o odhlučnění a ochraně rámu.

Ochrana zadní stavby před nárazy řetězu je celkem standardní záležitost a kromě obligátních neoprenů a samolepek jsme v naší poradně uvedli i namotání duše kolem trubky. Tentokrát šel náš inspirátor trochu dál a duši nahradil kusem pláště, který dokáže řetěz ztišit trochu výrazněji. Stačí odstřihnout obě bočnice a středovou část běhounu zajistit k trubce stahovacími pásky. Samozřejmě podle zvolené šíře bude i ochrana trubky v různé míře účinnosti, nicméně příliš široký pruh by mohl vadit při šlapání hrozícím kontaktem s tretrou.

Druhá vymoženost se týká ochrany spodní části trubky před nárazy přehazovačky. Měniče Sram tímto neduhem díky zarážce netrpí, naopak Shimano, s výjimkou přehazovaček Shadow, naráží do rámu ostošest. Lze tomu zabránit sice trochu nevzhledně, ovšem o to víc prakticky použitím kousku staré duše, který přehneme přes sebe a stáhneme k trubce pásky. Pásky je třeba stáhnout kleštěmi, aby se do duše pořádně zakously a ta se neuvolnila. Hlavní je přesné umístění duše do místa, kam přehazovačka naráží. Jednoduché a účelné řešení, které zvládne každý s pomocí nůžek a kleští na dráty v plášti. Tichо od zadní stavby pak bude odměnou za tu chvilku námahy.

(už)

kenzel
SHADE
velikost 17", 19", 21" rám DURAL 6061 vidlice SR SUNTOUR XCT V2 převodník ALU (28-38-48) měnič SHIMANO TOURNEY TX31/C051 řazení SHIMANO ACERA STEF (21) nebo SHIMANO REVOSHIFT (21) brzdy SACCON ALU V-BARKE náboje BITEX ALU ráfky KENZEL DOUBLE WALL plášť RUBENA 1,95" sedlo SELLE MONTE GRAPPA K2 počet rychlostí 21 hmotnost 13,7 kg
STEF: 6.690 Kč / 201 €
REVOSHIFT: 6.490 Kč / 197 €
20 09
www.kenzel.sk
Novozámocká cesta 182, 947 01 Hurbanovo, Slovakia tel.: +421 35 7610165, fax: +421 35 7610085, e-mail: kenzel@kenzel.sk

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

Basic	10 990	7 990	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

Ergonomie především

Značku Ergon, která své produkty vyrábí cyklistům a sportovcům doslova na míru, jsme představili v minulém čísle. A abychom si ověřili, jak dalece to s adaptací jezdcovu tělu myslí, otestovali jsme batoh **Ergon BD1**.

V první řadě batoh zaujme výraznými plastovými dílci v oblasti beder a ramenních popruhů. To je vlastně základ celého systému přizpůsobení se tělu a hlavně zachování maximální ventilace zad. Základem batohu je totiž plastová kostra, která mu dává tvar. V oblasti beder tvoří vnější obal, který kryje celou přední část a odtud se táhne až nahoru za krk. Zároveň je však plast přetažen až na bederní popruh, který tak není vůbec spojen se samotným batohem, ale je upevněn na tento plastový dílec. Díky tomu se přes bedra batoh vůbec nedotýká zad, ale v kontaktu je s nimi pouze popruh, který je na bocích výrazně polstrovaný perforovaným materiálem se silikonovým páskem proti sklouzávání. Ve střední části pak přímo na zádech sedí pouze slabý proužek popruhu, který lze nastavit, aby bylo dosaženo optimální délky celého obvodu bederního popruhu. Ten se pak vpředu zapíná přezkou a lze jej taktéž nastavit. V principu tedy lze nastavit jak délku bederního popruhu, tak vzdálenost samotného batohu od zad v těchto místech.

Druhý důležitý bod je uchycení ramenních popruhů přes Flink systém, což je kloubové spojení popruhů s tělem batohu. Základem je plastový kříž nesoucí popruhy a na něm plastový kloub, který umožňuje díky šroubu nastavení ve třech pozicích podle velikosti jezdce a zároveň rotaci kříže s popruhy ve třech rovinách. Popruhy lze samozřejmě délkově nastavit, což je velmi důležité pro správné usazení na zádech. Jejich měkké polstrování s perforací však nijak neobtěžuje a navíc jsou vybaveny pásky pro uchycení hadičky vodního vaku.

Samotný batoh o objemu 12 litrů je tvořen odolnou vodovzdornou nylonovou tkaninou a nabízí jednoduše členěný prostor. Hlavní kapsa má dva zipy s výrazným překrytím proti vodě. Uvnitř je kapsa s poutkem pro vodní vak, vývod hadičky je opět krytý kusem materiálu. Dále pak je uvnitř menší kapsa na drobnosti a v krytu kapsy na vak je ještě malá kapsička na zip. Dno je tvořeno odolnějším materiálem a skrývá v kapse na suchý zip obal proti dešti a blátu. Vnější plášť skrývá jednu kapsu na zip, který má stejně jako všechny zipy delší poutko, takže se dobře ovládá. Přes čelní stranu je uchycen popruh na přilbu, který se připíná k hornímu dílu a bohužel trochu omezuje vstup do batohu. Lepší je pak otvírat zipy na boku, abychom nemuseli pokaždé popruh odepínat.

jediného imbusu č. 4, který má uvnitř proti sobě pojistnou matici s překrytím, aby nepoškodil věci uvnitř. Bederní popruh není ani při výraznějším dotažení příliš cítit, zato ramenní popruhy o sobě při předklonu na kole dají vědět. Jejich nastavení je tedy důležité proto, aby při jízdě neobtěžovaly. Nejsou totiž vedeny dolů k bedrům jako u klasických batohů, ale hned pod ramena, což z nich dělá znatelnější objímku ramen. Nicméně právě proto batoh tak skvěle sedí. Přes bedra se při silnějším stažení skoro nehne, kdežto v ramenou se jezdec může kroutit ze strany na stranu a nic ho neobtěžuje a ani netáhne. Výkyv kloubu, je-li správně dotažen, umožňuje naprosto volný pohyb v jakémkoli terénu. Vzdálenost batohu od zad je přitom ve střední části kolem pěti centimetrů, takže tam se jezdec ve srovnání s běžnými batohy prakticky nepotí. Přes bedra platí prakticky totéž, pouze ramena jsou na tom díky stažení trochu hůř. Doslova lahůdkou byl pokus s batohem všelijak se ve stoje kroutit a ohýbat nebo s ním běžet. Člověk jakoby na zádech snad nic neměl. S naplněným batohem byla jízda v těžším terénu ve znamení slušného usazení na zádech, nicméně horní část nijak neomezovala pohyb, ovšem přes bedra musel být popruh pevně utažený, aby se batoh nenatočil více do strany. To bylo asi jediné nepatrné omezení.

Jestliže firma Ergon dělá výrobky cyklistům na míru, pak v tomto případě se jí to rozhodně povedlo. Důležitá je zásada dotažení ramenních a bederního popruhu a jezdec si opravdu může vychutnávat celodenní vyjížďku s batohem bez jakýchkoli omezujících pocitů. Cena 3499 korun bez vaku a 3990 korun s vakem je sice poměrně vysoká, ovšem propracovanost zádového systému a originalita jí naprosto odpovídá.

(už)

Na těle

V první řadě je důležité pořádně nastavit popruhy a také plastový kříž podle výšky. Je to otázka usazení, pohyblivost

odvětrání,

cena

2násobná Fantazie

Domácí značka 2F neustále rozšiřuje svou nabídku, jedněmi z posledních přírůstků jsou dámské letní dresy Tyrmil a Myrtila. V obou případech je vhodně zvolený střih doplněn o nevšední grafiku, použitý materiál ze speciálních mikrovláken zajišťuje optimální prodyšnost a transport vlhka od pokožky.

Dres 2F Tyrmil sází na extravaganci. Otisk vzoru téměř traktorové pneumatiky přes celá záda může sice působit tak trochu morbidně, ale nápad je to vtipný. Střih představuje klasiku, tedy zkrácený přední díl oproti zadnímu, lehké rozšíření přes boky a volné zakončení s decentním černým olemováním. Stejně je provedeno i zakončení rukávků a stojáčku. Zip je nahoře vybaven garáží, aby nebyl kovový jezdec v kontaktu s pokožkou na krku.

Usazení na těle je výborné, vhodná je jak celková délka, tak i šířka v ramenou. Praktická je objemná zadní kapsa na zip, výhodou je velké reflexní logo 2F. Absence motivu vzorku pneumatiky na většině předního dílu je záměrná, neboť by to mohlo potlačit celkovou eleganci ženských křivek. Z tohoto pohledu je výhodou i elasticita materiálu, díky níž je možné volit o něco menší velikost.

Cena dresu Tyrmil je 995 korun, v pánské verzi pak 1050 korun. V nabídce je bílá, červená a světle modrá varianta.

Letní dámské **cyklotriko Myrtila** je ušito z téhož materiálu (100% Polyester), který je pro maximální vzdušnost doplněn o černé vsadky z pružné síťoviny. Tím je také docílen zajímavý design. Na zádech jsou síťované panely uprostřed, vpředu našikmo na hrudi. Střih bez rukávků tento dres předurčuje pro horké letní dny. Tomu je přizpůsobena také absence límečku a více otevřené průramky. I v tomto případě je výhodou pružnost materiálu, jeho kontakt s pokožkou zajišťuje dobrý odvod potu. Zúžení v pase a naopak lehké rozšíření přes boky je po stránce usazení na těle optimální. Precizně provedené jsou ploché švy, výhodou je velká zadní kapsa a taktéž reflexní logo 2F.

Cena cyklotrika Myrtila je 869 korun. Nabízené barvy jsou i v tomto případě červená, bílá a světle modrá.

(kad)

MALOOBCHODY

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

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE
Od r. 2001 motorizujeme kola el. motorem, 24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu = 5 LET PROVOZU
Naše tříkolky FREEDOM s maxi již mají najeto více než 11 000 km!
CYCLESTAR bicycles
Sídliště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz
KOLA ♦ KOLOBĚŽKY ♦ TŘÍKOLKY

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

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

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

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

World Champion Roel Paulissen - trainingcamp Altea Spain

4EVER

4E in bike we trust

Šlechtíme kola čisté rasy.
Všechny modely 4EVER jsou osazeny komponenty odpovídající kategorie.
www.4EVER.cz

Držitel ocenění za nejlepší design na mezinárodním veletrhu Sport LIFE 2008

NEJSME ŽÁDNEJ VOŘECH