

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

21

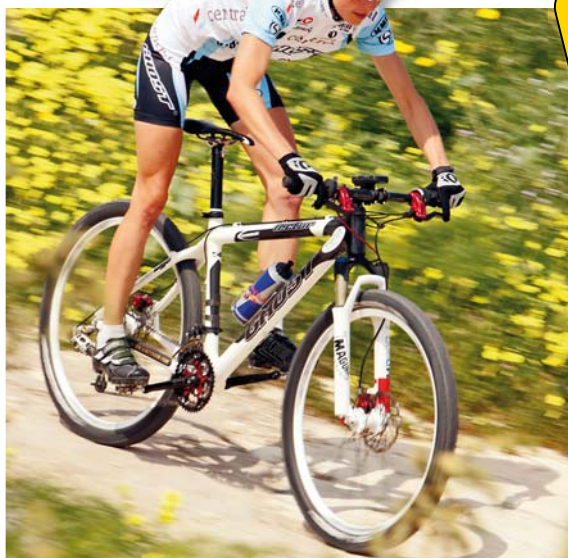
2009

Ročník XVII.
Cena 12 Kč

CYKLOSERVIS

SLEVY
Sledujte denně nabídky maloobchodu
www.cykl.cz

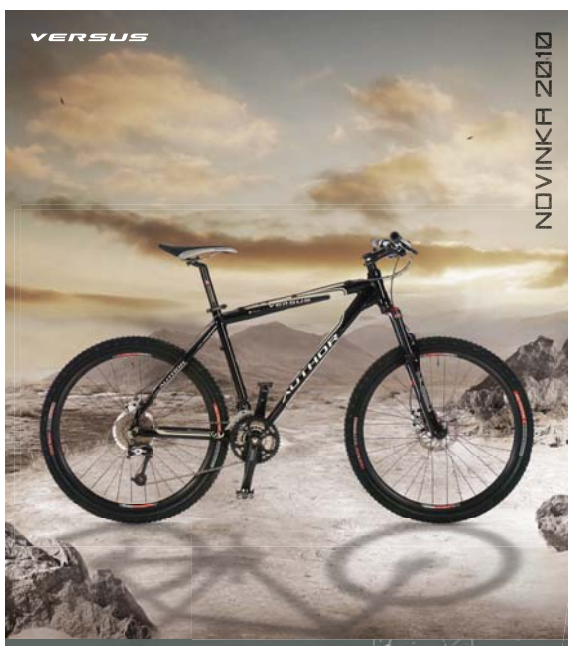
LOOK 996



RYCHLÁ LISA

Třidvacetileté Rakušance Elisabeth Osl (Ghost) se letos podařilo celkově vyhrát světový pohár v cross country. S touto mladinkou „sympatandou“ jsme si popovídali o tom, jak je pro drobnou dívku těžké prorazit v tak silné konkurenci...

► Pokračování na str. 5



VERSUS

NOVINKA 2010

VERSUS

Doporučená cena: 20.990,-

www.author.eu

Author kol



Celoodpružený Look 996 byl jednou z důležitých novinek loňského veletrhu Eurobike. Tento lehký karbonový bike se zdvihem 100mm, určený na závodní cross-country a maratóny, jsme otestovali ve specifikaci 2010. Konkrétně v luxusní variantě s vidlicí R7 MRD Absolute, komponenty X.0, karbonovými klikami Truvativ Noir a brzdami Magura Marta SL. Další šperky z osazení představují například superlehké náboje Tune, sedlo Gobi s karbonovými ližinami nebo luxusní, takřka nezničitelná, sedlovka Thomson. A nutno přiznat, že většínu těchto špičkových dílů rám svými

vlastnostmi ještě zastiňuje. Look 996 je ve své kategorii rozhodně jedním z nejlepších kol, jaká jsme kdy sedla-li. Skvělé parametry ostatně potvrzují i celková hmotnost 10,1 kilogramu bez pedálů ve velikosti L. Vzhledem k vysokým kvalitám se finální cena 129 900 korun nezdá být nijak přemrštěná. Za tyto peníze, i když nemalé, získá potenciální uživatel stroj, který bude skutečně těžko hledat konkurenci.

Z karbonu a virtuálu vytěžit maximum

Po konstrukční stránce není rámu co vytknout. I přes velice nízkou

hmotnost je jeho celková tuhost vysoce nadprůměrná, což platí i v případě boční tuhosti v partii okolo středového pouzdra. Jakékoli tendence ke kroucení nejsou znát u předního trojúhelníku ani v napojení zadní stavby. Dvojice duralových vahadel virtuálního čepu je hodně masivní, podobně opticky působí i celá karbonová zadní stavba.

Celkovou tuhost rámu mají vedle vhodné skladby vláken na starosti maximálně promyšlené široké profily jednotlivých trubek.

► Pokračování na str. 9

Mondraker Factor RR Limited

Španělský Mondraker se během desetiletí vyšvihl z prakticky neznámé firmičky na jednoho z nejvýznamnějších hráčů na španělském a francouzském trhu. Značka nabízí kompletní portfolio kol pro všechny bikové disciplíny a jejím nejznámějším továrním pilotem je mistr světa ve sjezdu Fabien Barel. Ačkoliv se Fabien v poslední době věnuje víc testování, marketingu a pořádání závodu Urge Kenya, letos na novém rámu Mondraker Summum ukořistil zlatou medaili hned na prvním závodě světového poháru.

Mondraker není žádná „katalogová“ značka, ale věnuje se vlastnímu vývoji a zaměstnává špičkové inženýry, kteří jsou podepsáni pod všemi používanými systémy odpružení. U nejprodávanějšího stroje Factor pro maratony a allmountain, jehož rám ze slitiny hliníku Al 6061 je shodný pro stroje v cenovém rozpětí 38–80 tisíc korun, je použit vlastní systém čtyřčepového odpružení s poměrem přepákování 1:2,4. Zadní stavba typu Horst Link dává kolu zdvih 120mm. Zajímavé jsou prodloužené zadní patky, které umísťují druhý čep nížko. Tím by se mělo docílit podobného efektu, jako kdysi u Giantu NRS – zamykání zadní stavby tahem řetězu.

Nejvyšší model s označením Factor RR Limited v zelenobílé kombinaci stojí 79 990 Kč, což se na první pohled zdá u duralového kola trochu

moc, ale cenu ospravedlňuje kromě pohonu Sram X.0 a vidlice Fox F120 RL i výběr nejlepší řady duralových komponentů Deus kanadské značky Race Face, které jsou také barevně laděny do zelena. Samotný rám je však možné pořídit již za 28 tisíc.

► Pokračování na str. 4



KTM
BIKE INDUSTRIES
www.ktm-bikes.cz



Značka Opera je úzce provázána s legendárním Pinarellem, což je jasné patrné jak z tvarování rámu, tak i z designu či použití komponentů Most. Model Cannova, jenž prošel našim testem, tvoří střed nabídky a provedením rámu vychází ze špičkového typu Super Leonardo. Luxusní vzhled v kombinaci s relativní dostupností zajistí již v loňském roce kolo úspěch. I v případě námi testovaného kousku byl celkový optický dojem z kola daleko silnější, než bývá zvykem u silniček střední třídy se sadou Veloce. Ovšem fakt, že kolo vypadá luxusně a že Operu určitě koupíte na českých silnicích na každém rohu, je vyvážen o něco vyšší cenou 68 tisíc korun. Po tomto stroji však sáhne pouze ten, kdo vedle skvělých jízdních vlastností vyžaduje také výjimečnost a skvělý rodokmen. Takže i když se může téměř sedmdesát tisíc za kolo s velicí zdát hodně, Opera Cannova má za tyto peníze rozhodně co nabídnout.

ce je ale i červené provedení, v odstínu slavných sportovních vozů z Maranelly, a černá varianta, přiznávající celoplošné pohledovou vrstvu karbonu.

Neskutečně mohutná spodní trubka se může v dolní části pochlibit obvodem přes dvacet centimetrů, její přímý přechod do totožně širokého středového pouzdra tedy není nijak složitý. Vysoký profil má na svých koncích i obloukovitě prohnutá horní trubka, ukrytými vnitřními vedeními lanka zadní brzdy. Jakýsi „zobák“ na hlavové trubce a zvětšené 1 a 1/4 palcové dolní ložisko jsou odkazy špičkového typu Prince značky Pinarello, od níž si konstruktéři vypůjčili také sedlové vzpěry zadní stavby a přední vidlici typu Onda. Nepřehlédnutelné zprohýbání, zapřísáhlými „pinarellisty“ milované a některými rádoby estety zatracované, je tedy přítomné i u modelu Opera Cannova.

Z konstrukčního hlediska působí velice čisté partie okolo středů, s plynulým přechodem do mohutných spodních vzpěr zadní stavby s nadprůměrnou výškou jejich profilu. Mezi povedené detaily patří plastový smyč pro lanka zespo-



du středů. Ten svým provedením vzbuzuje důvěru a usnadňuje lankům chod.

Hmotnost samostatného rámu ve velikosti 54 cm uvádí výrobce na hodnotě 1 250 gramů. Celé kolo se sadou Veloce ve velikosti 57 váží 8,4 kilogramu. To není zrovna málo, v případě použití kvalitnějších dílů, především pak zapletených kol, by se však dalo dostat výrazně níže.

Poslední dějství

Opera se nám pěkně rozeběhla, seznámili jsme se s hlavní postavou a už přichází poslední dějství, tedy samotný jízdní test. A nutno hned z kraje přiznat, že vše dopadlo dobře, hlavní akter zazářil a jisté bude následovat i nadšený aplaus.

Projev kola je velice vyvážený, nabízí jak zdařilou geometrii, tak optimální kombinaci tuhosti a jízdního komfortu. **Opera Cannova je vlastně**

OPERA Cannova



lehce převlečený typ Pinarelo FP3, o jehož kvalitách, vycházejících ze špičkového modelu Prince, není třeba jakkoli pochybovat.

Celková torzní tuhost rámu i jeho středové partie je velice dobrá, z čehož pramení optimální přenos síly. Schopnost akcelerace snižují pouze zapletená kola Most WildCat F3, což jsou standardní Campagnolo Khamsin se změnami polepy. K sadě Veloce se kola hodí, ovšem jejich obvodová hmotnost představuje nemalý setrvačnický, který je potřeba při každém nástupu roztáčet. Kola jsou tedy ve finále jediným komponentem, k jehož výměně bychom se přikláněli. Výrazné zlepšení akcelerace by se navíc nijak hrozně nepromítlo do navýšení ceny, nám by se ke kolu líbil například typ Campagnolo Zonda či Fulcrum Racing 3, tedy kola střední třídy.

Spokojeni jsme byli s křiklami Most, jejichž tuhost je zcela vynovující a bílá barva nepřehlédnutelná. Skvělý výkon předvedly i čelisti Most, a to přes ekonomické provedení neakcelerující brzdových spalků FSA. K řazení a měničům Veloce nemáme jedinou připomínku. Nejen že vše chodilo čisté a spolehlivě, ale navíc po stránce funkce považujeme tuto sadu v současnosti za zcela dostatečnou pro běžné amatérské ježdění.

Představec a sedlovka Most s karbonovým opláštěním se tváří hodně luxusně, v případě sedla byl zvolen celkem vhodný kompromis mezi závodním střihem a dostatečnou porcí pohodlí.

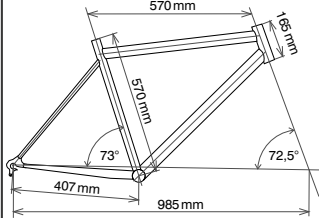
Potěšila nás montáž pláštů Continental, které nabídnou vedle vynikající směsi i slušnou životnost.

A geometrie? Nechali jsme si ji na konec, protože aplaus musí následovat po tom nejlepší, po samotném vyhranění opery. Geometrie, a s ní spojená ovladatelnost kola, je prostě skvělá. Přední trojúhelník působí v praxi kratším dojmem, reakce na podnět od řidiček je rychlá a přesně dávkovatelná. Cannovu rozhodně není potřeba jakkoli přemlouvat k položení do zatáčky, a přestože byla v případě testovaného provedení osazena pouze sadou Veloce, po stránce ovladatelnosti je ryze závodním strojem. Je to v podstatě takové Ferrari s osmiadvácem místo dvanáctivácu. Sice není tak extrémně rychlá, pořád je to ale neřašovaný sporták s rodokmenem a odpovídajícími jízdními parametry. www.uisport.cz

Technická specifikace:

- Rám: Carbon 30HM12K
- Vidlice: Opus Carbon 30HM12K
- Klíky: Most Lynx C7 50/34
- Řazení: Campagnolo Veloce 10s
- Přehazovačka: Campagnolo Veloce
- Presmykac: Campagnolo Veloce
- Brzdy: Most B-Max Force
- Kola: Most WildCat F3
- Pláště: Continental UltraSport 23 (10)
- Kazeta: Campagnolo Veloce 11–25 (10)
- Říditka: Most TigerMax
- Představec: Most TigerMax Carbon
- Sedlovka: Most Tail C-Alu
- Sedlo: Most Leopard
- Hmotnost: 8,4 kg (vel. 57)
- Cena: 68 000 Kč

Velikost 57



- + tuhost rámu, ovladatelnost, design
- těžší kola Most

WORKER

CENA OD 990,-Kč

CENA OD 490,-Kč

ELEKTROKOLA PRO KAŽDÉHO

CENA OD 11890,-Kč

Seven Sport s.r.o.
objednavky@insportline.cz
+420 556 300 970
www.insportline.cz

insSPORTline s.r.o.
objednavky@insportline.cz
+421(0) 326 626 701
www.insportline.sk

www.worker.cz
www.worker.sk

Niner Air 9 Carbon



První karbonový rám „devětadvacítkové“ firmy Niner nemohl být jen tak obyčejným kouskem. Vytvoří firmu se rozhodli, že pokud budou nějaký karbonový stroj dělat, musí být výjimečný. U biků s 29" koly je totiž mnohem více znát, zda je rám dost tuhý, proto bylo potřeba co nejdůkladněji promyslet každíčký detail. Air 9 Carbon je tedy výsledkem několikaletého vývoje, na jehož konci stojí superlehký rám s precizním ovládním i dostatkem pohodlí.

Rám Air9 Carbon je sice na první pohled celokarbonový, ale v kritických místech jako je hlavová trubka a středové pouzdro využívá podpory duralových insertů. Karbon vysokého modulu pevnosti skládáný do specificky navrhovaných vrstev má na svědomí lehký rám, který by měl v nejmenší velikosti S vážit přesně jeden kilogram. Trubky vypadají designově zdařile, nicméně při vývoji byl vzhled až druhořadý právě za dokonalým chováním rámu. Tvary vznikaly počítačovou analýzou konečných prvků, kterou posvětilo testování prototypů. Líbíví vzhled je pouze vedlejším efektem. Rám je postaven jako monokok, k němuž je připevněna zadní stavba. Zakladatel značky nám sdělil, že ačkoliv je monokoková produkce náročnější a dražší, pro jediný karbonový rám značky nechtěli používat lepení trubek k sobě, neboť při lepení je nutné, aby se trubky překrývaly, což přináší vyšší hmotnost.

Klíčové partie jako spodní trubka a středové pouzdro jsou maximalizovány pro co nejvyšší tuhost a přenos sil vznikajících při šlapání. Ploché tvary pak zvyšují vertikální pružnost trubek, což zlepšuje komfort jízdy.

Středové pouzdro CYA jako první přináší možnost výměny vnitřních vložek podle systému osy, takže do rámu je možné upevnit všechny systémy – Shimano HollowTech II, BB30 i Press Fit. Zároveň je možné z rámu vložení speciálních misek udělat i singlespeed. Zadní patky jsou pak celokarbonové, ale uvnitř najdeme ocelové inserty pro upevnění rychloupínáku, což zvyšuje odolnost této partie.

K rámu, jehož cena na našem trhu bude zhruba 49 tisíc korun, se prodává i celokarbonová pevná vidlice délky 470 mm s předřazením 45 mm. Ta je nově o dva centimetry kratší než předchozí modely značky, předřazení je o šest milimetrů větší. Zkrácením vidlice dojde k napřimání hlavového úhlu, což ještě zlepšuje tuhost kola v kličkách pasáží. Větší předřazení pak udrží ovladatelnost v rychlosti v ideální míře.

Nohy mají trojúhelníkový průřez a v patkách jsou opět použity odolné ocelové inserty. Cena vidlice je necelých deset tisíc korun a prodává se v několika barevných kombinacích. Informace o dostupnosti rámu získáte u dovozce. www.ultrasport.cz (mig)

ELEKTRODY ODLEPIT TEĎ!

Testování přístroje a poznatky našich spolupracovníků

Určitě si vzpomínáte na článek z Cykloservisu č. 13, v němž jsme představili přístroj **Globus Premium 200**, který pracuje se svaly pomocí elektrostimulace. V testování tohoto přístroje s námi dlouhodobě spolupracovali biker Tomáš Doležal (AxitDoldy) a vedoucí trenér SCM Hradec Králové a zároveň trenér atletického oddílu SK Nové Město nad Metují Aleš Žďárský. Jaké jsou výsledky po sezoně a jak se k celé problematice elektrostimulace tito dva více než zasloučení lidé staví, to popisují následující řádky.

Elektrostimulace obecně

Pro ty, kdo nechtějí hledat článek ve starším vydání, nebo prostě jen netuší, si nastíníme elektrostimulaci ještě jednou.

Svalová elektrostimulace je komplexní tréninková technika používaná velkým počtem atletů, kteří usilují o zvýšení své výkonnosti. Zvyšování maximální síly svalů, budování svalového objemu,

Doplňků, nikoliv zážrak!

Elektrostimulace není žádný zážračný prostředek, který vám bez jakéhokoli úsilí zvýší výkonnost, nebo vám pomůže že zhubnout. Její princip je jednoduchý, elektrický impuls stimuluje motorické nervy, které vyvolávají kontrakci svalů. Každá kontrakce svalů je vlastně práce, kterou sval vykonal, a na jejím základě dochází k jeho posílení. Množství svalových vláken, která se do práce zapojí, je závislé na síle impulsu, který sval obdrží. Elektrostimulátory používají takové impulsy, jež zapojí co největší množství svalových vláken najednou. Vyslané impulsy mají speciální průběh, který zajistí při zachování síly impulsu maximálně komfortní, bezbolestnou stimulaci bez rizika spálení nebo elektrického šoku.

Použití elektrostimulátoru pro posilování svalů je pouze jednou z možností nabízených profesionálními zařízeními. Příspěvem elektrických impulsů, jejich amplitudy, frekvence a intenzity, lze vytvořit různé druhy stimulací, vhodných pro jiné cíle:

- Urychlit a z kvalitního průběhu regenerace po závodě nebo v průběhu tréninku.
- Zapojit vyšší počet svalových vláken a zvyšovat jejich kvalitu.
- Zlepšit rychlost reakce svalů, vytrvalost, maximální sílu.
- Zajistit lepší prokrvení, podpořit odbourávání tuků, odplavování toxinů.
- Pomoci speciálními impulsy lze působit proti celulitidě, vráskám.
- Podpořit léčbu mikrozranění ve svalcích.
- Maximalizovat využití kyslíku ve svalcích.
- Působit preventivně proti zranění, přetřepovanosti.
- Oddálit nástup únavy při sportovní aktivitě, urychlit odbourávání kyseliny mléčné ze svalů.
- Pomoci stimulace TENS a uvolňování endorfinů odstraňovat bolest.

Přístroj Premium 200 stojí na vrcholu nabídky značky Globus a jeho cena je téměř 13 000 korun, ovšem disponuje 534 programy. Levnější modely pro méně náročné sportovce stojí přibližně 8500 a 3000 korun. Sadu náhradních elektrod lze koupit za 255 korun. Více technických informací a dalších doporučení naleznete na stránkách www.axit.cz.



zvyšování explosivní síly nebo zlepšování kvality svalových vláken, to vše jsou cíle, na kterých lze prostřednictvím elektrostimulace pracovat.

Pro většinu z nás je elektrostimulace spojena s nekvalitními komerčními asijskými produkty, které slibují zážračné výsledky při hubnutí. Profesionální elektrostimulace s nimi však nemá nic společného. Elektrostimulace je terapie vyvíjená profesionály v oblasti medicíny s cílem zapojit do práce svalová vlákna, která nejsou dlouhodobě zapojena při standardním tréninkovém procesu, nebo jsou oslabena, případně nepoužívána po úrazu.

Tomáš Doležal (AxitDoldy) – 3. místo ČP XC 2009, dvojnásobný vítěz Rallye Sudety

Aleš Žďárský – profesionální atletický trenér SK Nové Město nad Metují, vedoucí trenér SCM Hradec Králové

Za jakým účelem jsi elektrostimulaci používal?

TD: Přístroj jsem používal zatím hlavně na urychlení regenerace po trénincích nebo závodech. To proto, že jsem s ním neměl žádné zkušenosti a nechtěl v závodním období moc experimentovat.

AŽ: Za účelem rozšíření regenerace v tréninkové skupině. Zatím tedy program regenerace.

Které programy jsi používal a jaké máš pocity při aplikaci elektrostimulace?

TD: Mezi moje nejvíce používané programy patří Ener. Massage 1, Conn. Massage 1 a 2, po závodech Rec. Post-competition. Protože jsem používal programy na uvolnění zatažených svalů a zbytečně nepřeháněl intenzitu šoků, pocity byly jen příjemné, někdy mě masáž tak bavila, že jsem vydržel proklepávat nohy třeba i hodinu (dvakrát přední stranu stehna a jednou zadní).

Na hladce oholené nohy elektrody dobře lepi i po delší době používání, to znamená po mnoha nalepeních a odlepeních elektrod. Jinak myslím, že je třeba elektrody měnit celkem pravidelně, aby vše fungovalo, jak má. Asi bude obecně platit, čím větší chlapci, tím častější výměna elektrod za nové.

AŽ: Remusculation 1 a 2 na dolní končetiny, používání bez problémů, jen ty nohy to chce oholit. Tento konkrétní program se mi jevil velice setrpný a pro uvolnění dolní končetiny velice příjemný. Neoholené nohy snižují životnost elektrod a je i horší aplikace elektrostimulace.

Jaký výsledek se dostavil po aplikaci elektrostimulace?

TD: Po použití masážních programů jsem měl pocit uvolněných nohou, který se dá srovnat s pocitem po klasické masáži. V kombinaci s protažením se doba regenerace zatažených svalů výrazně zkrátila.

AŽ: Jednoznačně je znát uvolnění po aplikaci, navíc i v průběhu aplikace se rozhodně nejedná o nic nepříjemného. Dostávají se spíše libé pocity. Druhý den po aplikaci jsou nohy uvolněné a bez bolesti svalů, dostaví se výrazná úleva. Další použití bylo na bolestivou bederní oblast, kde fyzioterapeut diagnostikoval vysoký svalový tonus, který doporučil uvolnit kompenzačním cvičením. Místo cvičení jsem nasadil elektrody a už po první aplikaci jsem druhý den nevěřil, jak se mi neuskutečně ulevilo. Všichni jsme na tom po-



dobně, tyhle partie jsou totálně přetřepány, a pokud dostanou třikrát týdně 20 minut tuhle regeneraci, může být o mnoho problémů méně.

Jaké máš zkušenosti s ovládáním elektrostimulátoru, který jsi měl na testování?

TD: Premium 200, který mám na testování, má jednoduché ovládání pomocí menu, ve kterém se každý rychle zorientuje. Ocenil jsem i u každého programu graficky znázorněné umístění elektrod, takže jsem nemusel používat přiložený tištěný manuál.

AŽ: Ovládání je celkem jednoduché, je pouze třeba se před prvním použitím trochu zamyslet, začít a ze všeho nejužitečnější je názorná ukázka zapojení a ovládání. Obsluha se zdá být jinak naprosto jednoduchá, volba intenzity bez problémů, přerušení programu, hledání v menu, to vše je jasné. Pro lokalizaci bodů je velice dobrá elektronická tužka (Motor Point Pen), napomůže k rychlejší a přesnější lokalizaci bodů a neničte elektrody přelepováním. Její aplikace není nejpříjemnější, ale když víte, proč to děláte, tak trochu nepřijemných pocitů vydržíte.

Pro aplikaci např. na zadní stranu stehna je dobré mít pomocníka, který je s problematikou obeznán a napomůže při umístění elektrod. Vyvarujete se i možnosti vytrhnout kabely při sestavování se do polohy vhodné pro aplikaci.

Budeš pokračovat v používání a zkoušet další programy, zařadíš elektrostimulaci do svého tréninku?

TD: Určitě budu pokračovat v elektrostimulaci, a protože mám po závodním období, konečně se pustím do zkoušení nových programů, hlavně mě zajímá možnost posilování jako doplněk ke klasickým silovým tréninkům.

Myslím, že po cyklisty by se mohlo



osvědčit doplňující posílení břišních a bederních partií, které na kole hodně trpí a nikdo jim nevěnuje příliš pozornosti.

AŽ: S používáním dalších programů počítám už při následujícím soustředění a dál ve vlastní tréninkové skupině během přípravného období. Rád bych se posunul v poznání přístroje mnohem dál. Především bychom se zaměřili na posilovací a rehabilitační programy.

Doporučil bys zařazení elektrostimulace do přípravy třeba i pro amatérské závodníky, může jim to něco přinést? Co bys jim doporučil – využít elektrostimulaci pro regeneraci či posilování?

TD: Elektrostimulace se hodí pro každého, díky několika stovkám programů si každý najde, co potřebuje, na čem chce pracovat a co chce zlepšit. Obrovskou výhodou je ušetření času, který zabere třeba jen cesta na masáž nebo do posilovny.

Nikdo si nemůže myslet, že bude jen ležet doma na gauči, dávat si šoky a hned bude nejlepší běžec, cyklista nebo horar svalů bez gramu tuku. Ale jako jeden z možných povolených doplňků přípravy, a době, kdy každý honí setinky, gramy a lidi i nejmenší detaily, je používání elektrostimulace jasným krokem dopředu.

AŽ: V používání budeme pokračovat a doporučil bych ho jak pro profesionální, tak i amatérské závodníky. V průběhu podzimního MČR atletů na dráze jsme použili u dvou závodnic po prvním závodním dnu přístroj k uvolnění tonusu a regeneraci lýtkových svalů. Obě závodnice měly poměrně náročný dvoudenní program (několik startů na středních tratích a štafetách). Nechtěli jsme při tak důležitých závodech riskovat, a tak jsme nasadili Remusculation 1 skutečně pouze na lýtky. Obě v průběhu aplikace byly schopné popisovat pocity na vnější a vnitřní straně lýtky, tak jsme snadno mohli volit intenzitu, která byla závislá na stupni únavy jednotlivých svalových skupin. Závodnice snášely celou kúru velmi dobře. Druhý den jednoznačně vyjadřovaly spokojenost s úlevou ve svalcích. Mimochodem i dvě medaile z MČR jsou důkazem toho, že „Globusová kúra“ minimálně neublíží.

Tyto vyčerpávající informace mohou sloužit jako inspirace nebo poučení, k čemu všemu se dá elektrostimulátor využít. Téměř půlroční testování během hlavní sezony jednoznačně prokázalo účinnost a funkčnost přístroje Globus Premium 200, ale zároveň i celkový přínos jakékoliv funkční elektrostimulace.

(už)



JARNÍ SPORTOVNÍ POBYTY NA MALLORCE PRO KAŽDÉHO

6. ročník
1.2. - 16.5.2010

Akční nabídka pro oddíly a skupiny sportovců

AKCE!

- Skupina nad 10 lidí - 3% sleva na letenky + změna jmen **ZDARMA**
- Skupina nad 15 lidí - 5% sleva na letenky + změna jmen **ZDARMA**
- Ve skupině nad 15 lidí má každý šestnáctý ubytování **ZDARMA**



Společný trénink výkonnostních cyklistů



Speciální ceny pro mládežnické oddíly



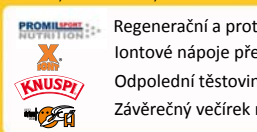
Dva nové bazény uvítají triatlonisté a plavci



Zábavní večer s tanečnicí a tombolou



Kvalitní stravování formou švédských stolů



Regenerační a proteinové koktejly
lontové nápoje před tréninkem



Odpolední těstovinový a kašový bufet
Závěrečný večírek na venkovském sídle ředitele hotelu

ZDARMA
OD SPONZORŮ

ODJEZD	POČET NOCÍ	CENA
22.2. - 4.3. z Mnichova	10	477 €
25.2. - 8.3. z Mnichova	11	747 € *
26.2. - 10.3. z Mnichova	12	563 €
5. - 10.3. z Mnichova	12	582 €
7. - 21.3. z Norimberka	14	659 €
8. - 22.3. z Mnichova	14	662 €
10. - 19.3. z Drážďan	9	535 €
11. - 21.3. z Mnichova	10	718 € *
12. - 24.3. z Drážďan	12	626 €
15. - 29.3. z Mnichova	14	628 €
17. - 28.3. z Vídně	11	579 €
17. - 29.3. z Drážďan	12	594 €

ODJEZD	POČET NOCÍ	CENA
18. - 28.3. z Norimberka	10	545 €
18. - 29.3. z Vídně	11	580 €
20. - 27.3. z Drážďan	7	470 €
21. - 30.3. z Drážďan	9	524 €
21. - 31.3. z Norimberka	10	533 €
21.3. - 1.4. z Mnichova	11	572 €
21.3. - 2.4. z Vídně	12	601 €
23.3. - 1.4. z Norimberka	9	495 €
23.3. - 4.4. z Vídně	12	581 €
23.3. - 4.4. z Mnichova	12	597 €
24.3. - 3.4. z Mnichova	10	528 €
24.3. - 7.4. z Vídně	14	659 €

ODJEZD	POČET NOCÍ	CENA
25.3. - 2.4. z Norimberka	8	480 €
25.3. - 6.4. z Mnichova	12	776 € *
26.3. - 5.4. z Mnichova	10	570 €
27.3. - 3.4. z Drážďan	7	485 €
29.3. - 6.4. z Vídně	8	487 €
29.3. - 6.4. z Drážďan	8	493 €
29.3. - 7.4. z Mnichova	9	524 €
30.3. - 9.4. z Mnichova	10	553 €
30.3. - 12.4. z Drážďan	13	635 €
31.3. - 8.4. z Mnichova	8	475 €
28.4. - 5.5. z Mnichova	7	483 €
5. - 12.4. z Vídně	7	452 €

ODJEZD	POČET NOCÍ	CENA
5. - 13.4. z Drážďan	8	488 €
6. - 14.4. z Drážďan	8	490 €
6. - 19.4. z Mnichova	13	805 € *
7. - 14.4. z Mnichova	7	441 €
7. - 14.4. z Norimberka	7	462 €
11. - 20.4. z Mnichova	9	500 €
14. - 21.4. z Mnichova	7	436 €
19. - 26.4. z Drážďan	7	443 €
21. - 28.4. z Mnichova	7	437 €
26.4. - 4.5. z Drážďan	8	496 €
28.4. - 5.5. z Mnichova	7	438 €
4. - 11.5. z Mnichova	7	416 €



www.nacesty.cz/sportovni-pobyty

Partneři campu:



e-mail: info@nacesty.cz Tel.: 377 220 625



MONDRAKER

Factor RR Limited



Dobře je to vidět ve videotestu na www.cykl.cz, kde si můžete udělat představu o tom, jaký terén máme na mysli.

Ve sjezdu se projeví velká zdatnost odpružení. Průběh chodu zadní stavby je lineární, tlumič působí díky pístu Boost Valve měkce a citlivě. Na doraz jsme jej však nedostali. Na celkovém projevu odpružení se podílí nízký poměr chodu tlumiče vůči pohybu zadní stavby 1:2,4 spolu s velkoobjemovým tlumičem Fox RP 23 XV Boost Valve. Naše oblíbené sjezdy jsme tedy absolvovali na kole se 120mm zdvihem v podobném stylu, jako na kolech se 160mm. Vidlice má skvěle vyladěnou kompresi, kdy se zbytečně nepropadá do zdvihu, například pod vysokým schodem či za rychle za sebou následujícími vstoupilými koferny. V naladěné komprese je fox skutečně fenomenální.

Ovladatelnost kola je díky více položenému úhlu hlavy 68° zprvu nezvyklá. Zatačení v malých rychlostech není tak hravé, jako u XC klasiky 71°, ale jezdec si na vyšší křídlo kola a jistou rozváznost rychle a rád zvykne, protože kolo mu dovolí se spustit s mnohem prudších svahů ve vyšších rychlostech. Ve výjezdech však o skloněné vidlici ani nemáme, jednak přední kolo drží na zemi

jako přibité i v ultra prudkých stojkách, zároveň ale s menší točivostí pomáhají širší řídítka, takže jezdec si rozdíl oproti klasice prakticky ani neuvědomí. Pokud se tímto směrem bude ubírat geometrie i u dalších maratonských a allmountainových kol, je na co se těšit.

Pro koho?

Mondraker Factor RR je kolem určeným pro jezdce, kteří se nebojí drsnějšího terénu, chtějí si svůj pobyt na kole maximálně užít a nezaleknou se i jízdy do kopce. Ideální bude na pohodové zvládnutí maratónu v náročném terénu či na celodenní brouzdání krajinou. Hmotnost 12,5 kg sice není nejnížší, ale kvalita odpružení, odolnost a také vzhled kola ji vyvážá. Factor je velmi dobře ovladatelný v těžkém terénu a nic jej nevyvede z míry. Jízda na něm může být jak svižná, tak i nekompromisní.

www.katmar.cz

Dokončení ze str. 1

Rám

Zcela nový rám je na první pohled líbivý, ladné tvary dotváří dvoubarevná kombinace, která je v různých variacích použita na všechny modely řady. Svary horní a spodní rámové trubky u hlavy jsou zajištěny, takže celek se tváří jako karbonový monokok. Tuhost této partie je však ve spojení s vidlicí Fox s 15mm pevnou osou na vysoké úrovni, což vyústí v přesné vedení stroje. Tlumič je umístěn svisle před sedlovou trubicou, která tvoří druhý opticky zajímavý blok, neboť před sedlovou trubicou je umístěn čep přepákování a jeho úchyt je ladně zaoblen. Nutno podotknout, že čep nezasahuje do otvoru pro sedlovku, kterou je možné před sjezdem zasunout hluboko do rámu.



Při jízdě vsedě má řetěz zadní stavbu tlačít k zemi a tím zamezit propružování, ale to je spíše zbožné přání, než aby tomu tak skutečně bylo. I při jízdě po rovném asfaltu je na zadní stavbě vidět, že se pod každým šlápnutím zhoupe zhruba o třetinu svého zdvihu. Nebýt na kole tlumič Fox RP23, byla by to asi velká nevýhoda. Po přitvzení na třetí nejtvrdší stupeň propedalu se však dá jet skoro jako na pevném kole, pohupování

vlivem šlápnutí prakticky zmizí. Pod záběrem ze sedla je však na hmotnost jezdce systém ProPedal krátce a silovým šlápnutím zadní stavbu prostě zhoupe.

Tah řetězu, přitlačující zadní stavbu k povrchu, se však projeví právě v rozbitém terénu, kdy musíme zdotat pasáže plné příčných koferů. Tam, místo aby zadní kolo nadskakovalo, se lepší k překážkám a maximálně zdatně kopíruje jejich tvar, což vyústí v rychlejší jízdu.

V terénu

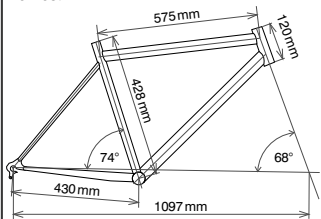
Mondraker Factor nás svým vzhledem ihned zaujal, stejně tak jako přitahoval pohledy kolemjdoucích. Takže

v dnešní době líbivých designů si na tomto poli odnáší první plus. Již ne tolik nadšení jsme byli z hmotnosti 12,5 kg. U kola za 80 tisíc bychom čekali hodnotu o kilo nižší, ovšem je třeba si uvědomit, že kola Mondraker jsou určena do Pyrenejí a Alp, kde se jezdí v trošku jiných terénech, než u nás. A tak jsme kolo vzali do Českého ráje na náročné kofernitě stezky, kam běžně jezdíme na enduro kolech.

Technická specifikace:

- Rám: Factor Al6061, 120 mm
- Tlumič: Fox Float RP23 XV Boost Valve
- Vidlice: Fox F120 RL 15 mm 120 mm
- Představec: Race Face Evolve XC
- Řídítka: Race Face Evolve XC 660 mm
- Sedlovka: Race Face Evolve XC
- Sedlo: Fizik Nisene
- Brzdy: Formula RX 180 mm
- Řátky: DT X430 Disc
- Náby: Onoff Disc 15 mm
- Pláště: Kenda Blue Groove 2.10
- Klíky: Race Face Evolve XC
- Pedály: Crank Brothers Candy
- Přesmykač: Shimano SLX
- Přehazovačka: Sram X.9
- Řazení: Sram Trigger X.7
- Kazeta: Sram PG-970 11–32
- Cena: 79 990 Kč

Velikost M



- + citlivost odpružení, tuhost, vzhled
- hmotnost

pells

KOLEKCE 2010

nové technologie
nové designy
NOVÁ VÝZVA

6IX

Rám: PELL'S 6ix, Carbon Ultra S Techn. • Vidlice: PELL'S Rf6 Carbon
• Měníč, Tození, klíky, brzdy, Campagnolo Record • Kola: Fulcrum Racing Zero / Schwalbe Ultrarone • Hmotnost: 6,8 kg
Vítězný model Brno-Bike Prestige

Pohodlí a funkčnost nade vše

Cyklistické ponožky Race od firmy Moose jsou určeny pro závodní nasazení a intenzivní výkony. Osmdesátiprocentní obsah vláken Climawell zaručuje optimální vlastnosti během tréninku či závodu, neboť tento materiál obsahuje ionty stříbra, které dlouhodobě ničí nežádoucí bakterie. Mezi další plusy patří schopnost předcházet ekzémům i plisním a výrazně zvyšovat komfort jezdce udržováním vyváženého mikroklimatu.

Ponožky mají zesílenou anatomicky tvarovanou špičku, spodní část chodidel a oblast kryjící achillovy šlachy. Zde má silnější vrstva materiálu význam jednak z hlediska eliminace tlaku způsobeného okrajem trety, ale také ochrany, neboť proprocepní ponožky při náročném tréninku či závodě zabruňují prochlazení této citlivé části. V oblasti nártu je umístěn pruh podélně profilovaného kompresního materiálu, který udržuje ponožku na místě bez shrnování. Kotník obepíná pružný úplet, jenž funguje



- + zesílení materiálu v namáhaných partiích, kompresní pruhy na nártu a kotních
- nenalezli jsme

na podobném principu jako kompresní podkoženky. Lehký tlak totiž nedovoluje hromadění krve a lymfy v lýtkách, čímž se zmenšuje pocit únavy a „těžkých“ nohou.

Ponožky Race se vyrábí i pro závodní týmy, viz model pro tým PSK Whirlpool (na fotce). Cena páru ponožek Moose Race je 179 Kč.

www.moose.cz

(pet)

Klíč pro všechno

Univerzální multi klíč s nářadím pro opravu kola mohou mít základní nástroje nebo také skoro všechno, na co si jen cyklista vzpomene. To druhé je případ multi klíče **RavX Evo X1**, který nabízí celkem dvacet šest funkcí.

Klíč o hmotnosti 190 gramů má rozměry 100 x 55 mm. Větší rozměr sice zabere dost místa v brašničce, ale díky tomu je manipulace s klíčem velmi pohodlná. Svůj díl na tom mají i plastové bočnice, na něž jsou nasazeny montpáky ze zaoblenou vnější plochou.

Paleta nářadí nabízí imbusy velikosti 2, 2.5, 3, 4, 5, 6 a 8 mm na klíky díky nasazovacímu oříšku, který je ukrytý v rukojeti. Dále je tu plochý a křížový šroubovák a Torx T25 na šroubky kotoučů. Zajímavá je kombinace tří čepelí pilky, otevíráku a pilníku na nehty s kovovou pojistkou proti nechtěnému sklopení. Využití kompasu je trochu diskutabilní, ovšem nýtovačka je rozhodně nutností. Díky výklopnému držáku je manipulace s ní jednoduchá

a celý klíč slouží jako vratidlo. Velikost je dostatečná pro udržení v ruce. Plocha nýtovače je navíc vybavena trojicí centrálek a plochými klíči 8, 9 a 10 mm. Při centrování je lepší odšroubovat nýtovačku z hlavního trnu, aby byla manipulace jednodušší. Nýtování usnadní ještě speciální svorka na řetěz, ukrytá na vnitřní straně rukojeti.

Práce s klíčem je rozhodně pohodlná díky velikosti. Některé klíče jsou sice možná zbytečné, ale jezdec alespoň nebude zaskočen při žádné poruše, tedy skoro žádné. Pro převoz je klíč vybaven neoprenovým pouzdrem, s něž jde díky háčkům na montpákách trochu hůře vytáhnout. Součástí balení je také gumové pouzdro, které je trochu masivnější, ovšem mnohem lépe se z něj klíč vydává.

Cena tohoto všeměla je 750 korun.

www.cykloklam.cz

(už)

- + úchop, funkce, zpracovanost detailů
- cena

RYCHLÁ LISA

Nejmladší vítězka světa

► Dokončení ze str. 1

Isi, letos za sebou máte veleúspěšnou sezónu. Co je vaším cílem pro tu příští?

Myslím, že je těžké mít skvělou sezónu dvakrát po sobě. V příštím roce chci vyhrát jeden velký závod a otestovat svoji přípravu na Londýn, takže dlouhodobým cílem jsou jednoznačně Olympijské hry 2012.

Už teď jste velmi úspěšná. Existuje však něco, co byste mohla ve svém tréninku změnit, abyste byla ještě mnohem lepší?

Nemyslím si, že potřebuji změnu. Do letošního roku jsem vstupovala v novém týmu s novým trenérem a stále mám impulzy, které mě ženou kupředu.

Je vám pouhých 23 let, jak dlouho vlastně jezdíte a kdo vás ke kolu přivedl?

Poprvé jsem se bikového závodu zúčastnila před jedenácti lety kvůli sestře. Jednalo se o týmovou soutěž, takže potřebovala parťáka. Skončily jsme druhé, což pro mě bylo obrovským zklamáním, ale kolo mě hrozně chytlo.

Když jste začala závodit ve světovém poháru, nebyla jste hned na špičce. Jaké byly první dojmy ze Světového poháru?

První závody byly opravdu tvrdé, jezdila jsem kolem 50. místa. Ale závodění mě moc baví a stále jsem si věřila a měla motivaci jezdit dál a zlepšovat se.

Co vás přimělo k tomu, abyste to nezdávala a stále se zlepšovala?

Mám tenhle sport ráda a chci být dobrá, to je moje motivace.

Jste velmi drobná a štíhlá, vážíte pouze 46 kg. Je to kvůli závodění, abyste měla oproti soupeřkám výhodu ve výjezdech?

Ne, nesnažím se hubnout, toto je moje přirozená váha.

Máte nějaký speciální dietní režim?

Jim opravdu hodně, ale jen zdravé věci.



Zeleninu, tmavé pečivo, tmavé těstoviny i ryži, málo tuku a žádný cukr. Ten nahrazuji ovocem a medem.

Jak vypadá vaše zimní příprava?

Lyžuju, běhám, chodím do posilovny. Leden a únor věnuji tréninku na běžkách, pak už začínám najíždět kilometry na kole v některé z jižních destinací, nejčastěji na Kypru.

Věnujeme se teď vašemu biku. Díky nízké hmotnosti můžete vozit ty nejlehčí komponenty. Máte v tomto speciální požadavky, nebo jezdíte na sériovém modelu? Kolik váží?

Ne, jezdím na týmovém stroji a nemám žádné výhrady. Moje kolo v nejmenší velikosti váží 7,4 kg a je perfektní.

Jak se změnil váš trénink a co jste udělala pro to, abyste byla úspěšná?

Změnila jsem tým i trenéra a trénuji opravdu tvrdě. Nemám sice moc času na osobní život ani na vyseďávání a popíjení s přáteli,

ale závodění mě skutečně baví a podřizuju mu vše.

Jak hodnotíte obtížnost závodů SP – má stoupající tendenci? Máte někdy problémy s technikou?

Myslím, že technicky jsem na tom dobře, takže v závodech SP zpravidla nemám potíže. Snad jen v Kanadě, kde jsou tratě velmi náročné. Mám ráda strmá stoupání i sjezdy, naopak mi příliš nesedí rovinatější okruhy, jako je třeba trať v Madridu.

Jak je to s údržbou a opravami vašeho biku, umíte si opravit kolo sama?

Ty základní opravy jako defekt, snýtvování řetězu a podobně samozřejmě zvládám, ale údržbu a opravy přenechávám týmovému mechanikovi, který je stále po ruce, takže tyto věci nemusím řešit.

Pro vaši týmovou kolegyni, olympijskou vítězku a letošní Mistryni světa v maratonu Sabine Spitz to musí být těžké, že má v týmu takhle silnou konkurenci...

Její pozice v této sezóně určitě nebyla lehká, ale nechtím žádnou rivalitu a vycházíme spolu dobře. Co se týká podminek v týmu, jsou pro obě stejné.

Poslední otázka se týká vaší budoucnosti, až skončíte se závoděním. Přemýšlela jste už o tom, co budete dělat pak?

To je těžká otázka. Doufám, že budu závodit ještě hodně dlouho. Pak se určitě budu věnovat něčemu, co přinese užitek jiným lidem. Teď dělám věci pro sebe, takže pak je budu dělat pro druhé.

Děkujeme za rozhovor a přejeme úspěšnou nejen příští sezónu.

(pet)

Foto: www.centralghostproteam.de, Jan Kadečka

Na našich stránkách www.cykl.cz se také můžete na Lisi podívat ve zkráceném video rozhovoru.



Canard Profi

Domácí značka Canard se specializuje především na výrobu vysoce kvalitního funkčního prádla. Její nabídka ale zahrnuje také další produkty, a to nejen pro cyklisty. My jsme do testu vybrali triko s dlouhým rukávem, konkrétně model Hoplit z řady profi.

Celkové provedení trika je bezchybné jak po stránce zvoleného střihu, tak i z hlediska zpracování. Zajímavostí zde použitého střihu je výrazné, téměř desetisetimetrové přesazení zádového panelu oproti přednímu. Z praktického hlediska se jedná o ryze funkční detail, jenž předchází odkvůli na prochlazení velice citlivé bederní partie a zároveň nežádoucímu krabacení přebytkového materiálu na břiše. Příjemně je provedení olemování kolem krku i provedení manžet rukávů. Střih je v případě trupu celkově spíše užší, vysoká elasticita použitého materiálu zajišťuje optimální přizpůsobení tělu, a tedy i následnou správnou funkci materiálu. Skvělou výměnou výrobce jsou precizně provedené ploché švy.

Použitý materiál CoolMax s 96% obsahem Polyesteru zajišťuje vhodné termoregulační vlastnosti s vysokou schopností odvodu potu od pokožky. Výhodou je rychlé schnutí a nízká gramáž zajišťující ideální prodyšnost. Za zmínku stojí také příjemný pocit při nošení, dany jemnou strukturou úpletu i samotnými použitými vlákny. V praxi hodnotíme schopnost transportu vlhka do další vrstvy jako nadprůměrnou, test tedy potvrdil avizovaný vysoký komfort uživatele.

Cena trika Canard Hoplit je 735 korun. V nabídce je celkem sedm barevných provedení ve velikostech M až XXXL.

www.canard.cz

(kad)



+ funkce materiálu, střih

- nenalezli jsme

Univerzální Wolverine

Zatímco poslední testovaná dvojice pláštů WTB byla určena hlavně enduro a all-mountain jezdčům, tentokrát jsme zvolili kousek vhodný na XC a maratony, kterým ani „měkčí“ enduristé nepohrdnou.

Plášť WTB Wolverine je na první pohled svým vzorkem předurčen do tvrdšího suchého terénu. Ale zdání může někdy klamat, v tomto případě v dobrém slova smyslu. Kostra pláště s TPI 60 disponuje kevlarovou patkou, což dává tomuto kousku o šířce 2,2 palce hmotnost 592 gramů. WTB si příliš nehraje na nízkou hmotnost, ale sází na odolnost, což se nám potvrdilo jak v minulém, tak v tomto testu.

Běhoun pláště je posetý pěti řadami profilů, přičemž tři jsou situované hlavně na středové části. Kruhový průřez velmi dobře rozkládá jednotlivé profily po celé ploše, takže je zaručena dostatečná přilnavost jak na sředu, tak na bocích. Menší mezery mezi profily jasně ukazují na slabší samočistící schopnosti. Trochu nezvyklé boční profily pak pře-

kvapily velmi slušným záběrem v náklonu, ale nepředbíháme.

Nasazení na ráfek Sun nebo Remerx proběhlo s použitím jedné montpáky, takže bez problémů. Plášť se usadil okamžitě a nebylo třeba jej dorovnávat. První kilometry po silnici ukázaly, že tvrdší směs a hustší vzorek celkem slušně odvalují a jde tedy o rychlejší plášť. Spojení s asfaltem nebo tvrdým



povrchem je bezproblémové. Kruhový průřez velmi dobře vede, ale zároveň poskytuje dobré spojení s podkladem ve všech situacích. Ani na mokré vozovce jsme se nebáli ostřejší zatáčce.

V terénu je na suchu plášť takřka celoročním univerzálem a doslova všudbyllem. Ačkoliv se to zprvu nezdálo, nakonec velmi dobře seděl jak na hlině, tak na jehličí nebo trávě. Tlumící schopnosti jsou díky šířce solidní, takže ani na rozbitých kamenech jsme neměli potíže. Na mokřem podkladu je nepatrně slabší, ale i tady dokáže slušně podržet a zabírat. Hodně jistý se ukázal v ostřejších zatáčkách i na mokřem listí. Pouze hustší bláto mu příliš nesvědčí, sice si nevede špatně, ale rychle se zanášá a hůře se čistí. Celkový projev tedy hodnotíme poměrně vysoko a pokud pomírně hmotnost, která není pro závodní XC žádným zázrakem, je tenhle kousek za 813 korun dobrým univerzálem pro téměř celou sezónu. Navíc díky hustšímu vzorku na sředu běhounu se nějak výrazně nesjížděl.

www.wtb.cz

(už)

+ silný v náklonu, rychlý

- horší samočistění

PRVNÍ POMOC

Znáte to, jen si takhle jedete na kole a najednou...! Přesně tak, odřenina je tu, ani nevíte jak. Drsníci pokračují dál se zkrvaveným loktem a vše umyjí a ošetří až po vyjížďce, jenže co riziko infekce, případně jak k tomu přijdou slabší náture?

Dezinfekce ve spreji vozi v brašničce či kapse dresu málokdo, nemluvě o ubrouscích a podobně. Novinkou na trhu je balení dezinfekčních ubrousků a náplasti „První pomoc při odřeninách“, směrované právě na cyklisty, bruslaře a další sportovce, kterým odřeniny hrozi, ale nechtějí s sebou vozit kompletní lékárnku. Tabule „milníkárna“ je v igelitovém sáčku s uzavírací lištou a její rozměry 70x115 mm nezaberou mnoho místa, o hmotnosti 18 gramů ani nemluvě. Součástí balení je čtveřice bezalkoholových dezinfekčních ubrousků v samostatném ochranném balení a trojice prodyšných textilních náplastí o rozměru 80x40 mm.

Odrít se kvůli testu, to jsme nechtěli, ale v rámci regulérnosti jsme ubrouskem alespoň omylem předloktí a zalepili. Ubrousek je napuštěn dezinfekcí bez nějakého intenzivního zápachu a je dostatečně zvlhčený, takže umyje i hodné špinavé rány. Pouze před aplikací náplasti je třeba nechat místo dostatečně oschnout, aby se pevně chytla. Díky množství vlhké dezinfekce je totiž rána a okolí po čištění ubrouskem hodně vlhká. Na suché pokožce pak náplast drží dostatečně.

Cena balení by se měla pohybovat kolem čtyřiceti korun, což není moc a za okamžitou pomoc v případě pádu se to určitě vyplatí.

(už)



VYDEJTE se také na cestě!
Ať už potřebujete servis nebo úplně nové kolo, vše najdete v naší NOVÉ PŘEDNÍ KOLCE!

VÝPRODEJ KOL Cannondale NEJRYCHLEJŠÍ UŠETŘÍ 25% !!! SLEDUJTE www.sterba-kola.cz

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

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

POULIČNÍ SURFAŘ

Slučiční, horská, sjezdová nebo BMX kola, to jsou všechno odvětví, kde už je veškerý vývoj a konstrukce takřka na svém vrcholu a přílišné změny čekat nelze. Proto se na výstavách snaží zaujmout někteří konstruktéři jinými systémy šlapání, pohonu nebo umístěním cyklisty do ležaté pozice. Nežidka se objevují i kombinace kola a konstrukčních prvků z jiných odvětví. Ukázkou tohoto počínání by mohl být stroj **Street Surfer**, spojující v sobě BMX kolo, odpružený stroj, a tak trochu i skateboard a snowboard.



Tato, na první pohled podivuhodná konstrukce, přitahovala na brněnském veletrhu zraky mnoha návštěvníků. Základem je totiž duralový rám s masivním jednodílným provedením přední partie. Ta je svařena ze dvou profilovaných dílů a nese hodně dlouhou hlavovou trubku. Zadní stavba je uchycena plovoucím čepem se středovým pouzdem a sedlové vzpěry tvoří jakási přepákování do systému, ukryvajících pružici jednotku.

A právě odpružení Riasorb je prvním odlišným prvkem od veškeré zažitě klasiky. Je to vlastně návrat do doby elastomerů a jejich pružicích, zároveň samotmucích vlastností. Uvnitř pouzdra kloubu je speciální elastomer, který přes křížový čep umožňuje částečné propužit, ovšem působením tohoto čepu se materiál roztahuje ke stěnám, tím celý průběh brzdi a přidává na progresivitu. Totéž nastává při návratu



do zpětné pozice, kdy tření materiálu opět brzdi pohyb kloubu. Celý systém je jednoduchý a v podstatě bezúdržbový. Znamé mažení elastomerů a jejich změny tuhosti v závislosti na teplotě zde díky miniaturmu pohybu odpadá. Tento systém by se určitě mohl uchytit i ve světě klasických biků na softail modelech, kterým by přidal na kultivovanosti chodu odpružení.

Druhá anomálie se skrývá vpředu v podobě dlouhého sloupku vidlice, na jehož konci jsou dvě nezávislé nápravy s miniaturními kolečky. Systém kloubového předního odpružení opět využívá elastomer uvnitř, celá přední „náprava“ se pohybuje jak vertikálně v předozadním směru, tak v bočním směru. Jeden pár nafukovacích koleček na duralových discích je dokonce vybaven čelistovou brzdou. Přestože to tak nevydává, celá přední náprava je poměrně masivním odliškem z duralu, takže při bližším ohledání nebudí nedůvěru, co se týče odolnosti.

Zbytek stroje už připomíná klasické BMX kolo. To znamená malé sedlo, vysoká řídítka, jeden převod, hodně masivní kliky a věčková brzda zadního 20palcového kola. Komu by se přední náprava nelíbila, může ji nahradit klasickou vidlicí a kolem, které výrobce rovněž nabízí.



Surfujeeme

První nedůvěru po nasednutí vystřídají ještě větší obavy. Zatačení totiž vyžaduje naprosto jiný styl než klasické kolo. Ostré trhání řídítky zde nefunguje, vše je prostě provádět s větším náklonem kola do boku a vykravováním plynulých oblouků. Je to podobné jízdě na sjezdovém kole s vysokou a hodně položenou přední vidlicí, kdy rovněž nelze ostře točit na místě.



Výška řídítek i sedla odpovídají klasickým proporcím, navíc zadní stavbu lze díky objímce kloubu naklopit a upravit tak celkovou geometrii a tuhost odpružení vzhledem k váze jezdce. Záběrem do pedálů a celkovou lehkostí jízdý si nezádá s BMX kolem, ovšem hlavní rozdíl je z celkového pocitu z předního soukollí.

Při každém naklopení kola do boku či snaze zatočit jsou v kontaktu s povrchem všechna čtyři kolečka. Díky kloubovému spojení se nápravy naklápí a přizpůsobují se povrchu. Dle slov výrobce by tak měla být zajištěna mnohem větší trakce. Při hodně ostrém zatočení se ale dvě kolečka občas dostala do vzduchu. Na ostré točení prostě kolo není, vyžaduje svůj styl. Jakmile jsme jej více naklopili a netočili tak ostře, bez problémů zatočilo, vše je prostě o plynulosti. Je to jako na snowboardu či skateboardu, plynulé točení znamená jistý průjezd zatáčkou, kdežto trhavé a ostré pohyby znamenají utržení do skluzu nebo smyku. Na tomhle kole je potřeba zatáčky „proplovat“. Je to hlavně o celkovém stažení a koordinaci pohybů celého těla, které je potřeba do toho zapojit.

Co se týče vhodnosti povrchu, asfalt je jednoznačně nutnost. Menší kolečka na rozbitém povrchu nemají schopnosti zarovnávat nerovnosti a přední zdvih není tak velký, aby jim to výrazně ulehčilo. Na BMX trati a uježděné hlině nebo ve skateparku však není problém něco vyzkoušet. Co se týče skoků a nějakých parádek, výrobce na videch ukazuje jejich bezproblémovost, ale vzhledem k tech-



nice jízdý to rozhodně vyžaduje hodně tréninku. Projet zatáčku zadním kolem ve smyku lze celkem jistě, ale nečekejte, že postavíte celý stroj na přední, účinnost přední brzdy totiž není příliš velká.

Tenhle stroj je hlavně o pohodě a image, přesto dokáže ve městě nabídnout dostatek možnosti k využití. Každá zatáčka na něm je totiž stejná, jako když na lyžích projedete správně vykrojený carvingový oblouk, který vás zrychlí. Nejde jen o točení řídítky, ale o zapojení celého těla do náklonu, spolupráci rukou a celkovou koordinaci. Tato originální hračka pro vyznavače volnějšího stylu váží 16 kilo a její cena je 600 Eur. Nutnost neustále se soustředit na jízdu přináší úplně jiný zážitek a udivně pohledy kolemjdoucích jezdce rozhodně neminou.

www.streetsurfer.sk

(už)

- + originalita, funkční pružení, zapojení celého těla
- nutný hladký povrch

ORTLIEB 100% WATERPROOF.
UŽ ŽÁDNÉ IGELITOVÉ SÁČKY.

28 LET ŠPIČKOVÉ KVALITY. 5 LET ZÁRUKA.
VODĚODOLNOST V JAKÝCHKOLIV PODMÍNKÁCH,
TESTOVÁNO MNOHA EXPEDICEMI.

ORTLIEB WATERPROOF

AZUB BIKE

OFICIÁLNÍ DOVOZCE V ČR:
AZUB BIKE UHERSKÝ BROD
TEL: 777 29 82 29
WWW.AZUB.CZ

Rogelli Cambria

Základní vrstva oblečení, případně mezivrstva mezi funkční prádlo a svrchní větrovkou, tak by se dal charakterizovat dres Rogelli Cambria. Provedení s dlouhým rukávem, elektrickými stříbrnými plochými švy a zapínací kapsou na zádech však umožňuje jeho využití stejně jako v případě klasického dlouhého dresu. Může tedy posloužit i jako finální vrstva v teplejším počasí. Velkou roli zde navíc hraje univerzalita. Dres je vhodný například i pro běžecké, kteří jistě ocení reflexní loga a zipy.

Použitý materiál Cooldry již svým jménem naznačuje samotnou funkci. Jeho velice nízkou gramáž doplňuje vynikající prodyšnost. Schopnost odvodu vlhka od pokožky je optimální díky vhodné struktuře materiálu a použitým vláknům. V neposlední řadě je plusem také na omak příjemná vnitřní povrchová úprava materiálu a jeho elasticita.

Z dalších detailů zaslouží zmínku otvory pro palce na manžetách dělkově hodně dimenzovaných rukávů. Příjemnou maličkostí je i „garáž“ na zip jezdce na límci. Ke stříhu nemáme připomínky. Vhodnou délku mají nejen rukávy, ale i partie trupu, která není zbytečně volná. Ideální obepnutí zajišťuje také límeček.

Dres s dlouhým rukávem Rogelli Cambria je nabízen pouze v černé barvě, a to ve velikostech XS až XXL. Jeho cena je příznivých 759 korun.

www.rogelli.cz



- + funkce materiálu, stříh, univerzalita
- nenalezi jsme

(kad)

Pod sedlem vodotěsně

Jezdíte na kole i během těchto deštivých a blátivých měsíců a vadí vám, že nářadí v brašně pod sedlem trpí vlhkostí nebo blátem stříkajícím od zadního kola? Řešením by mohla být vodotěsná brašna **Sport Arsenal 311** s objemem jeden litr a rolovacím uzávěrem.

Brašnička je vyrobená z materiálu PAD/PVC, kdy boky jsou v lesklém provedení, s výrazným reflexním potiskem, a spodní i horní díl mají hrubší povrch. Bohužel na čelní partii reflexe není. Všechny díly jsou spojeny vysokofrekvenčním svařováním, aby byla zajištěna vysoká voděodolnost. Uchycení k sedlu je řešeno bajonetovým uzávěrem, který se našroubuje k lížinám. K sedlovce brašničku jistí pásek suchého zipu.

Rolovací uzávěr se zapíná přezkou, která spojí obě stěny brašny k sobě. Při rolování je třeba postupovat tak, aby vrchní i spodní díl byly dostatečně zatočeny do sebe. Podle počtu zarolování lze částečně regulovat objem brašny, takže uvnitř nakonec nic nerachotí a nemá šanci se pohybovat. K tomu pomáhá i stahovací pásek pod uchycením k sedlu. Díky uzávěru se do vnitřního prostoru nemůže dostat



voda kolem žádné-
ho zipu a ani nečistoty.

Tvar brašničky připomíná při rozvezení tak trochu pytel, takže vstupní otvor je obrovský. V brašničce se lze pohodlně přehrabovat oběma rukama. Tudiž naskládání potřebného nářadí, duše a dalších propriet je velmi snadné. To vše navíc díky bajonetovému úchytu, který umožní celek

kdykoliv okamžitě sundat. Po zarolování brašnička působí dojem klasického kvádru, pouze s ne-
zvyklým zakončením zmíněným uzávěrem.

Součástí balení je i sada nářadí obsahující základní imbusy, ploché klíče, montpáky a lepení. Cena kompletu je 370 korun, což za velmi kvalitní provedení s celkově rozměrným vnitřním prostorem a hlavně vysokou odolností vůči vodě a blátu není vůbec mnoho. Navíc díky uzávěru a materiálu působí brašnička hodně originálním dojmem, takže se výrazně odlišuje od všeho, co je na trhu v tomto segmentu běžné.

www.sportsarsenal.cz

(už)

- + voděodolnost, vstupní otvor, objem, uchycení
- reflexe jen na bocích

Tomac + FRM = 7690 g



Asi není potřeba vysvětlovat rovnici v titulu. Hmotnost kola 7,69 kg už dneska nikoho nepřekvapí, zvlášť když třeba Cannondale představil sériové vyráběný stroj Flash o hmotnosti 7,54 kg. Jenže flash je pevné kolo, zatímco Tomac Carbide SL o hmotnosti 7,69 kg je kolo celoodpružené. Není tedy divu, že ve stánku Tomacu tento na váze visící stroj přilákal víc pohledů, než sám zakladatel značky Johnny T.

Nutno podotknout, že tento do detailu vyladěný exemplář byl převzavením právě i pro Johnnyho, neboť ten jej na německé prezentaci viděl poprvé. Carbide SL totiž patřil italskému distributorovi značky, jenž této fantastické váhy docílil použitím převážně evropských ultralehkých komponentů.



stupně odlehčování rámu, aby zůstala zachována maximální tuhost a pevnost.

Díky tomu si mohli inženýři dovořit rám odlehčit na 1,8 kg ve velikosti M, což je ještě o sto gramů méně, než třeba u Scottu Spark. Italský distributor Tomacu však šel ještě dál a odlehčením duralových krytek ložisek, výměnou všech šroubků v čepích za titanové a použitím superlehké objímky Tune rám odlehčil na 1,71 kg včetně tlumiče DT Swiss Carbon. Jedním z mála sériových

Rám

Obrovským plusem kol Tomac je to, že společnost vedou bikeri s bohatou závodní historií, kteří si kola staví nejdříve pro sebe. Proto jsou rámy stoprocentně otestovány a vyladěny tak, aby vyhovovaly Johnnyho jezdců, jenž vyhrával v XC u Tomacu, jezdců, jenž vyhrával ve cross countryovém rámu Carbide SL je výsledkem tříletého testování a po-



Nevěřící Tomac



komponentů na kole je přehazovačka Sram X.0 s otočným řazením z téže řady (na konci léta ještě nebyla volná k prodeji sada Sram XX, pozn.red.), zbytek komponentů pochází od tuningových značek FRM, Clavicula, Tune či ZTR.

Vidlice FRM

Mezi nejlehčí na trhu patří bezpochyby italská vidlice FRM Air-Way 89 SSV se zdvihem 89 mm, která má katalogovou hmotnost 1195 g. I přes tuto nízkou váhu je uvnitř otevřená olejová lázeň o objemu 150 cm oleje, který funguje jednak jako lubrikant a zároveň i jako tlumič oleje. Navíc uvnitř pracuje odoba systému SPV, kdy vidlici aktivuje pouze terénní nerovnost, nikoli tlak od jezce. O použitelnosti vidlice pak hovoří i fakt, že měla být testována na světovém poháru. Jedno omezení tuto karbonová vidlice však má – váhový limit jezce do 85 kg. Evropská cena je pak 868 euro.

Pohon

Německé kliky Clavicula váží neskutečných 450 gramů, i když hmotnost je udávána bez převodníků. Cena tohoto skvostu, jehož osa je také z karbonu, se pak pohybuje okolo úctyhodných 1000 Eur. Ultralehkou kazetu, která díky kombinaci pastorků z titanu, skandia a duralu váží pouhých 160 gramů, dodala značka KCNC. Její cena se u nás pohybuje okolo pěti tisíc korun. Zapletená

kola na ráfcích ZTR Olympic a nábách Tune King a Kong váží pod 1400 gramů a prodávají se podle drátů a provedení v cenách od 20 tisíc korun. Kola jsou zapletena do pláští Maxxis MaxxLite 285, které sice plní svou úlohu pro sestavení co nejlehčího kola, ale upřímně – jsou náchylnější na defekt, takže aby bylo kolo použitelné na běžnou jízdu, chtělo by to alespoň na pláštích trochu na váze přilátčit.

Druhou sériovou záležitostí na kole jsou italské brzdy Formula R1, které jsou již v provedení provedení díky hmotnosti 270 gramů za komplet brzdy nejlehčími na světě. Při upgradu na duralové kotouče však i tato hmotnost ještě klesla.

Kolo doplňují a hmotnost snižují i další komponenty jako karbonové sedlo bez potahu, na CNC obráběná sedlovka NewUltimate či představec Tune s karbonovou řídítky Schmolke. Další krk vidlice a jeden vymezovací kroužek víc nad představcem pak jen hovoří o tom, že hmotnost kola 7690 gramů nemusí být ještě konečná. Tuto hodnotu však můžeme potvrdit, neboť kolo jsme si z váhy sejmuli a prověřili si její přesné nastavení.

Neodvzdělali jsme se však, zda byl kvůli odlehčení z vidlice vyražen ježek, jako tomu bylo u Kola z lidu v čísle 19 Cykloservisů.

www.bplumen.cz

(mig)

PAVLAČ 7

Tereza Huřková se nemusí obávat, že by pro příští sezónu zůstala „bez práce“. Poté, co její dosavadní zaměstnavatel Česká spořitelna MTB Team ukončil svou spolupráci s profesionálními závodci, se sice na přechodnou dobu ocitla bez angažmá, ale našetřela ne nadlouho. Na tři sezóny, tedy až do roku 2012, se dvaadvacetiletá Huřková upsala španělské stáji Trek Lorca Taller del Tiempo. Po osmi letech tak končí spolupráce nejlepší domácí závodnice s trenérem Jiřím Lutovským, nově ji bude připravovat Ital Domingo Copelli. Dosavadní trenér Lutovský však ve změně působnosti údajně vidí přínos, Tereza by ve španělské stáji podle něho mohla získat více sebevědomí. Spolu s Huřkovou bude v týmu čtrnáctý muž světového žebříčku Sergio Mantecón, dále Juan Pedro Trujilla a závodnice Sandra Santanyeso. K týmovému vybavení budou patřit karbonová kola Trek.

Doposud asi nejlepší české bikové video Spectrum, zachycující v osmi segmentech různé disciplíny horské cyklistiky, je právě na turné po českých městech. Film zachycuje velmi poutavou formou freeride, street, sjezd, tri-



Foto: David Anderle

al, fourcross, ale i crosscountry, neboť záverečný part patří dvěma XC závodnicím. Obrazová stránka je v Česku doposud nevidaná, při natáčení byly využity filmové postupy, jako tomu je třeba u kanadské série The Collective, takže film je velmi zdařilý. Cykloservis může být hrdy na to, že se na natáčení také podílel. A nejlepší zpráva nakonec – film bude po skončení premiér věnován ke stažení na dolek.com.

Silniční tým Quick Step nebude v roce 2010 již závodit na kolech Specialized. Tým podepsal smlouvu s výrobcem kol Eddy Merckx. V týmu Quick Step jezdí například Tom Boonen, vynikající spurtér a vítěz několika silničních klasik.

Značka DT Swiss představila u svých nových zapletených kol zcela atypické uchycení niplů v ráfku. To eliminuje klasické otvory v jeho vnější stěně, takže odpadá použití pásky pod duši. Namísto šroubovaného spoje, který



je typický například pro kola Mavic, využívá speciální duralový insert, v jehož středu je zasazen nipl. Vložka má na obou koncích zobáček, jenž doseďá na stěnu ráfku, a rozkládá tak tah drátu do větší plochy. Systém sice vypadá složitě, ovšem v případě značky DT Swiss se jistě není třeba obávat zvláštností. Absence závitů je naopak určitým zjednodušením koncepce.

Vynikající sjezdař Greg Minaar se léčí po zlomení klíční kosti a operaci levé nohy, ve které se mu vytvořily krevní sraženiny. Minaar utrpěl úraz na motocyklu. „Ještě než jsem dopadl na zem, věděl jsem, že to bude špatné“, ohodnotil svůj let těsně před dopadem.

Každý pátek v letošním listopadu se scházeli cyklisté nedaleko Kolosea v Římě, kde taxikář srazil osmdvaacetiletou cyklistku Evu z Brna. Čtení tak protestovat proti nebezpečí, které na cyklisty na italských silničních číh, a za jejich větší práva. Eva v Římě žila několik let. Automobil jí srazil v noci, když se vracela z práce.

V Římě zanechali svou stopu také čeští fourcrossaři Michal Prokeš, Přemek Tejchman a Kuba Ríha, kteří v městském závodě vypálili rybník domácími jezdcům na prvním závodě Nissan Crossover Challenge. Největším favoritem zde byl vedle našich bronzy olympijský medailista De Vecchi, jenž se však v semifinále nechal „sestřelit“ dalším soupeřem a naši tak měli cestu do finále zcela volnou. Uvidíme, zda příští rok přijde větší konkurence.

VAŠE DOPISY

Vážená redakce,

chci se s vámi poradit ohledně prasklé pistnice na zadním tlumiči Noleen NR2, který mám na svém dnes už docela historickém Pro-Flexu. Je možné takový tlumič ještě opravit? Můžete mi prosím případně doporučit nějakou firmu, která se tímto věcmi zabývá?

Díky M. M.

@Marek

Ahoj Marku,

bohužel tě asi odpovídat příliš nepotěšíme, ale tvůj Pro-Flex musí být už opravdu zasloužilým dědečkem. Předpokládáme, že datum jeho narození je někdy jen krátce po polovině devadesátých let. Možností máš několik, ale oprava tlumiče je tou asi nejméně pravděpodobnou. Dovozením kol značky Pro-Flex, a potažmo K2, se u nás v devadesátých letech zabývalo sice několik firem, je to ale už tak dávno, že je asi nemožné, aby někdo na skladu zbyla pistnice právě na tvůj tlumič. O něco jistější bude se pít na netu, jestli by někdo neprodával celý tlumič. V tvém případě je nevhodnou atypičností uchycení tlumiče, do něj vede šroub zespodu přímo, tedy rovnou do pistnice s otočným prstencem zpětného tlumení. Ovšem i pokud se ti podaří tlumič sehnat, není ještě vyhráno. Záleží na tom, v jakém bude stavu. Servis takového dědouška-tlumiče už asi hned tak někdo neprovede.

Další možností je koupě klasického současného tlumiče, klidně i vzduchového, na něj by někdo šikovný vyrobil adaptér. Je ale nutno, aby byl nový tlumič kratší než ten původní, aby přítomnost adaptéru (pokud by se někomu podařilo jej vyrobit) nenarušila geometrii kola.

A pokud máme být upřímní, tím nejlepším možným řešením by byla koupě nového rámu, potažmo celého kola. Tvůj Pro-Flex už má na krku pěkných pár křížků a i když k němu máš určitě velký vztah, celoodpružený bike moderní koncepce bude o pořádný kus dale. Za zkoušku se sháněním jetého tlumiče nebo celého, třeba i poškozeného rámu Pro-Flex, nic nedáš. Je ale otázkou, zda se v současné době taková analýza vyplácí...

(red)

Modrá je dobrá!

Název univerzálního teflonového oleje, vhodného na mazání řetězů a čepů měničů pro provoz ve vlhkém prostředí je **R.S.P. Blue oil**. Jeho vyšší životnost po aplikaci je zásluhou hustší konzistence a přítomnosti PTFE, tedy teflonu.

V praxi se Blue oil odmění delšími domazávacími intervaly, v mokru je jeho výdrž na řetězu skutečně výrazně delší než při použití řídících maziv. My jsme s „modrým olejem“ udělali dobrou zkušenost i za sucha. Sice je nutné po nanesení maziva a jeho zatečení mezi články řetězů důkladně otřít, protože jeho tendence k nacytává-

ni prachu je jinak výrazně vyšší, ale namazaný řetěz vydrží skutečně dlouho. V případě dlouhodobého používání tohoto maziva je však nutné počítat s o něco častějším praním řetězů.

R.S.P. Blue oil každopádně doporučíme maratoncům. Například na Králí Šumavy, proslulém svými brody, bude životnost maziva a jeho odolnost vůči spláchnutí vodou vítaným přínosem.

Cena 50ml balení s kapačkem je 99 korun.

www.cyklosvec.cz (kad)

+ odolnost vůči vodě

- lepivost prachu

PŘEDPLATNÉ Cykloservisů na rok 2010

Platba poštovní složenkou

Uhradte nejpozději do 20. prosince 2009 poštovní složenkou částku 330,- Kč na adresu: **PHDr. Miloš Kubánek, Cykloservis, Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10**

Platba přes účet

Zašlete nejpozději do 15. prosince 2009 své jméno a doručovací adresu e-mailem na adresu: **miloskasp@seznam.cz**. Jako odpověď obdržíte variabilní symbol. S tímto variabilním symbolem provedte nejpozději do 25. prosince 2009 úhradu částky 330,- Kč na účet č. 51-361781027/0100.

Všechny informace o předplatném také na www.cykl.cz

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9-15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalčok, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Žertová • Zlom: Typostudio Pavel Amier • Spolupracovníci: Petra Tlamková, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, obchody přičička 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52/53 719-12 a Registrovaný MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 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.

SOUTĚŽTE S CYKLOSERVISEM!

Vážení čtenáři, první kolo naší soutěže už zná svého vítěze. Stať se jim Jiří Klauz z Bakova nad Jizerou. Odpověděli správně, že firma BV Trade dováží pro všechny bojovníky s defekty produkty firmy Slime. Odpověď správná, sice ne příliš originální a zábavná, ale tenhle soutěžící byl historicky prvním účastníkem našeho klání, takže získává příbhu Haven. Zároveň s tímto oznámením musíme vyhlásit další kolo soutěže. Omlouváme se za menší změnu, protože původní ohlášený termín soutěže nebylo možné z důvodu velmi krátké časové prodlevy mezi jednotlivými vydáními Cykloservisů a jeho putováním ke čtenářům, reálně slíhat. Na zakoupení časopisu a odpověď do termínu uzavřky dalšího čísla byste měli zhruba tři dny, takže bude soutěž pravidelně pouze v každém vydání vydání Cykloservisů.

Tentokrát sponzoruje naši soutěž firma **Cyklomax** z Hradce Králové, která věnuje jeden z produktů **Smart**, což je značka, specializující se na osvětlení pro cyklisty. Takže opět neváhejte a správné odpovědi na následující otázku zasílejte na mail cyklosoutez@seznam.cz, ta dvě eska jsou tam schválné, tak pozor!

Otázka: Jaký úspěšný domácí sjezdař působil dlouhou dobu v barvách týmu Rock Machine-Cyklomax?

Novinky značky Wheeler jasně následují trendy pro příští rok, a zatímco letošní kolekce stavěla hodně na bílé a černé nebo decentních odstínech, příští rok by se dal charakterizovat sloganem „prohneme to do barev“.

Přesně tak, protože Wheeler si sice stále zachovává svoji tvář, ale jako jeden z mnoha nemůže nezareagovat na trendy v prohýbání rámových trubek a samozřejmě nástup výraznějších barev. Většina kol na novou sezónu má tedy alespoň spodní rámovou trubku prohnutou u hlavy nebo zároveň u středového

WHEELER 2010



Cross 6.5



Falcon 30



Eagle 50



Passera 35

pouzdra. V podání této značky to ale působí hodně povedeným dojmem, nikoliv jen laciným trikem. Navíc pověstná ovladatelnost a skvělá geometrie těchto kol tímto zásahem rozhodně neutrpěla, o čemž jsme se přesvědčili sami při prvním testu celoodpruženého modelu Falcon. Ale nyní už blíže k jednotlivým modelovým řadám.

Prohnutý orel

Modelová řada Eagle zahrnuje sportovně až závodně koncipované bicykly. Trojice nejlepších modelů je postavena na karbonových UD (Uni Directional) monocoque rámech, které jsou naprosto přepracované. Spodní i horní trubka jsou prohnuty

do oblouku, zatímco sedlové vzpěry jsou nepatrně ohnuté směrem dolů. Spolu s řetězovými vzpěrami tvoří jeden celek spojený výrazným lomením obloukem, na nějž jsou napojeny miniaturní patky. Celé kolo tak působí dojmem, že chce vyrazit kupředu. Ceny kol se pohybují v řádu 49 990 na sadě SLX až po 159 990 korun s osazením Sram XX. V odpružení spolupřehází tato trojice na vidlici Rock Shox Tora, Reba a SID.

Řadu doplňuje trojice levnějších duralových modelů s rámem ze slitiny AL 6061 T.B. s osazením od Deore, přes SLX až po Deore XT. Prohnutí spodní rámové trubky je výrazné u hlavy i u středového pouz-

dra. Na rozdíl od dražších modelů, využívají tři levnější verze párově zapletených kol, která jsou pro značku Wheeler už tak nějak typická.

Celoodpružené bicykly Falcon nesou prohnutý rám pouze u karbonových modelů, nabízená dvojice na duralovém rámu v cenách 34 990 a 48 990 sází na klasický stříh trubek. Práci jednotky jsou vyzadu SR Suntour Raidon a X-Fusion, vpředu pak SR Suntour Raidon a Rock Shox Tora. Osazení je svěřeno sadám Shimano Deore a SLX. Samozřejmostí jsou párově výplety. Prohnutý rám a výraznější barevné kombinace se dotýkají výše postavených celokarbonových modelů.

Nabídka horských kol završují dámské stroje Passera, které jsou nově vybaveny prohnutou spodní rámovou trubkou a trochu výraznějšími ornamenty. Trojice dovážených modelů se pohybuje v cenách 11 990 korun až 19 990 korun, přičemž všechny tři kousky sázejí na bílou barvu. Nejvýše postavený model, který nebude součástí standardní nabídky, se naopak zhlédl ve zdařilé kombinaci šedé s růžovou.

Chybět nebudou ani dětské stroje Buddy s masivnějším rámem pro tvrdší ježdění a klasické bicykly pro nejmenší a juniory.

Krosová kola cit designovou střídmost, ovšem ani jim se nevyhnula aplikace prohnuté spodní trubky, která celou kolekci tak trochu oživila. Osmička modelů je osazena komponenty řad Shimano Altus až Deore XT, takže milovníci hodné ostrého svezení nebudou u nejlepšího modelu o nic ochuzeni. Kromě nejlevnějšího stroje spolehnají všechny na přední odpružení SR Suntour. Cenové rozpětí je u krosů 8590 až 38 990 korun za kolo s kompletní sadou Deore XT.

Do nové sezóny vstupuje Wheeler s dostatečně pestrou nabídkou kol, kterou doplňuje široký sortiment komponentů a dílů Acor, jež jsou s mateřskou značkou neodmyslitelně spjaty. Kdo hledá kvalitu a designovou nepodbižnost, rozhodně u této značky nesáhne vedle.

(už)

Jednodušší obutí

Speciální montážní pěnu, jakou známe například z pneuservisů, nabízí pro cyklisty značka Schwalbe pod označením Easy Fit. Její aplikace se provádí přímo houbičkou, která je zasazena do hrda nádobky. Nanášení na patku pláště je proto velice jednoduché. Pěna je prvotně určena pro bezdušové systémy, její přínos ale ocení také ostatní cyklisté, kteří se trápí s nazouváním běžných pláštů na ráfek. Kapalina z pláště a ráfku zcela vytéká asi po deseti minutách.

Balení o objemu 50 ml stojí 125 korun.

(kad)



NAKUPUJEME Sedla

Výběr vhodného sedla je jedním z nejožehavějších témat, protože i přes dodržení některých zásad nemusí vybraný kousek vždycky úplně přesně odpovídat nárokům jezdce. Individualita daná rozdílnou roztečí sedacích kostí, sklonem posedu či velikostí pozadí, to je jen několik činitelů, kteří do celkového komfortu promlouvají.

Při koupi sedla bychom měli zohlednit jak a kde jezdíme. Jiné modely jsou určeny pro silnici a jiné pro horská kola. Samozřejmě existují univerzální typy, které lze použít v obou případech, ale někdy je žádoucí mít měkké sedlo do terénu, naopak tvrdší na silnici nebo na závodění a naopak. Ne vždy platí, že měkké sedlo rovná se extra pohodlí. Naopak vhodný a našim proporcím dobře padnoucí tvar je i s tvrdším polstrováním často lepší, než měkký „houbovitý“ model, který se po několika vyjíždkách vymačká.

Základem sedla je skořepina vyrobená z plastu, karbonu nebo kompozitu. Její provedení ovlivňuje celkový tvar a šířku sedla, tuhost naopak schopnost pohltit vibrace a přinést tak vyšší komfort. Dobré je tedy zmáknout sedlo uprostřed a zkusit, o kolik je skořepina schopná se prohnut. Měkkí skořepina i v kombinaci s tvrdším polstrováním dokáže být pohodlná. Skořepina někdy není měkká v celé své délce, ale měkký materiál je aplikován pouze pod sedací část a na střed špičky, aby ulevil citlivým částem jezdce. Otvor ve skořepině pak není určen k větrání, ale k eliminaci tlaku na citlivá místa.

Do skořepiny jsou zasazeny nebo zalepeny ližny, nejčastěji z CrMo oceli, Magnezia nebo titanu či karbonu. Materiál ližin výrazně ovlivňuje výslednou cenu a hmotnost sedla. Zároveň ale dokáže přinést další díl do mozaiky pohlcování otřesů. Samozřejmě u karbonových ližin nemůžeme spolehnout, že nám při drsném bikování a pádech vydrží dlouhou dobu. Rozhodli ližin je normalizované, takže sedla pasují do všech sedlovek, tedy až na speciály skombinované přímo se sedlem (např. SDG).

Po základním skeletu následuje polstrování a potah. Obvyčejná molitanová či pěnová výplň vyvíjí tlak pouze přímo zespodu, kdežto gelové výplně působí tlakem ve všech místech kontaktu a tudíž jej lépe rozloží. Tvrdost sedla neovlivňuje pouze výška polstrování, ale hlavně samotná tu-

host materiálu, takže pozor, zdání občas klame a je lepší vše rádně promačkat. U sedel se středovým otvorem je dobré zkusit hrany tohoto otvoru, zda není polstrování v těchto místech příliš ostré, nebo jestli zde není šev, který by mohl následně tlačit. Čím oblejší provedení, tím lépe.

Potah sedla ze syntetické kůže je nejčastější variantou, výhodou je snadná údržba a omyvatelnost. Proti klasické kůži má slabší odvod potu, na druhou stranu je levnější. Pokud často padáte, zvolte sedlo s dostatečně silným a tuhým potahem, případně s plastovými



chráničemi na bočích. Ty dokážou zachránit materiál před rychlým prodržením.

Celkový tvar sedla ovlivňuje nejen jeho délka a šířka v sedací části a na špičce, ale také vykrojení bočnic a umístění tohoto zúžení. Dámská sedla mají zcela jiné vykrojení než pánská a při nasazení to je hodně cítit. Širší zadní partie sedla samozřejmě budou přinášet větší míru pohodlí a tlak tak nebude soustředěn na střed sedla. Užší boky a špička budou více vyhovovat jezdci s širšími stehny, aby je neděly zevnitř. Totéž platí u dámských sedel, příliš široký model sice nabídně pohodlí při jízdě do obchodu, ale na dvacetikilometrové vyjíždce už může slušně dít. Délka sedla umožňuje měnit na něm při jízdě pozici, například do příkrých stoupání či v rámci celkové úlevy. Výrazné vyzdunutí okrajů a kratší provedení s jedinou možností posedu pak v případě špatné volby mohou znamenat po několika kilometrech utrpení.

Při výběru je ideální posadit se na daný model někde na kole, případně si zapůjčit testovací vzorek, což dnes není takový problém. Firma Specialized dokonce vyrábí speciální měрку, která podle rozchodu pánevních kostí určí, jaká šířka sedla je pro vás vhodná. Naopak sedla fyzikl sází při výběru na tři fáze ohnutí postavy jezdce a podle nich by měl být vybrán příslušný model. To ale platí pro špičkové modely, u nichž se ceny pohybují výrazně od tisíce korun nahoru. Dokonce i pouhá karbonová skořepina bez potahu může být relativně pohodlná, pokud budeme mít kvalitní vložku v kratasech a totéž může platit třeba i pro sedlo za pětistovku. Příjemný nákup.

(už)



NOVÉ AMR 2010 AMR 7500



HANDMADE
HANDASSEMBLED IN GERMANY

RÁM: 7AC T6 DB VIDLICE: FOX FORK 32FIT-RL 120 MM TAPERED 15
VÝBAVA: Shimano XT TLUMIČ: FOX FLOAT RP23 120 MM BOOST VALVE CENA: 59 999,- Kč

„Je rychlý, maximálně pohodlný, výborně ovladatelný a především dokonale tuhý při silovém záběru. A když píšeme „tuhý“, máme na mysli tuhost vysoce nadprůměrnou.“

Cykloservis č.18 - nezávislý test

WWW.GHOST-BIKES.CZ

LOOK

996



konalý, stejně tak schopnost zadního kola kopírovat terén třeba v technických výjezdech. Tlumiči spolýká i hodně malé nerovnosti. Progressivita jeho chodu má navíc za následek dojem o něco většího zdvihu, než je skutečných sto milimetrů.

Přepne-li se páčka na tlumiči doprava, aktivuje se „inteligentní“ mód tlumiče a schopnosti kola se výrazně změní. Při jízdě po rovném povrchu se tlumič pohybuje jen v řádu pár milimetrů, o čemž jezdec prakticky neví. Platí to dokonce i ve výjezdech a při nástupech ze seda. Aktivita při nájzdu na překážku je ale stále dostatečná a tlumič spolýká převážnou část všech středních a větších nerovností. Dokonalá trakce zadního pláště ve výjezdech však zůstává zachována a celkový komfort jízdy rozhodně není zřetelně ovlivněn. Takže pro sportovní a závodní jízdu, na kterou je kolo ostatně určeno, rozhodně doporučujeme páčku tlumiče přepnout do mód „Gate“, který je více imunní vůči síle záběru do pedálů a jeho přesnou hodnotu lze ještě nastavit seřizovacím kolečkem. Plná aktivita tlumiče přijde vhod hlavně ve sjezdech, kde umožní využít veškerý potenciál funkce zadní stavby.

A zbytek kola? Abychom pouze nechválili, určitě bychom u kola této koncepcce uvítali ovládání lockoutu vidlice z řídítek. Na druhou stranu k samotné funkci modelu Manitou R7 nemáme připomínky. V případě sedla je pak otázka praktičtosti volba karbonových ližin, které jsou oproti titanovým určité křehčí. Ovšem v případě XC fullu jsou asi obavy zbytečné. A zdánlivou drobností, které jsme však ještě stále nepřišli na chuť, jsou rychloupínáky Tune s extrémně útlou páčkou. Nízká hmotnost kola si samozřejmě žádá své, ale nic by se nemělo přehánět. Utaňovat nebo povolovat tyto rychloupínáky rozhodně není radostí.

Jako celek nás však Look 996 doslova nadchl. Jeho tuhost, ovladatelnost i chod pružení patří ve své třídě rozhodně k tomu nejlepšímu. A v neposlední řadě vypadá tohle kolo krásně!
www.vokolek-import.cz



► Dokončení ze str. 1

Ta spodní má téměř po celé své délce průřez mnohoúhelníku, v dolní části se pak profil mění na ležatý obdélník, plynule přecházející v totožně široké středové pouzdro. Horní trubka svým průřezem vychází rovněž z obdélníku. Nepřehlédnutelný je její výrazný průhyb, díky němuž přední část trubky tvoří téměř přímku s tlumičem Rock Shox Monarch 4.2. Prostoru na manévrování je díky této úpravě nad rámem dostatek. Nadprůměrně široká je i sedlová trubka s masivním zámkem sedlovky.

Obdélníkový průřez je vlastní také celé zadní stavbě, ve vertikální orientaci jej využívají horní i spodní ramena. Duralový nosník tlumiče je k zadní stavbě jištěn lepeným a navíc i srobovaným spojem. Dolní frézované vahadlo virtuálu je velice krátké, prostor k jákémukoli nežádoucímu kroucení zde zkrátka není. To je ostatně i zásluhou použití kvalitních ložisek většího průměru. Horní vahadlo je již o poznání delší a také trochu subtilnější.

Nekompromisně, ale pohodlně!

Posed na modelu 996 je čistě závodní. Charakterizuje jej o něco nižší předek, celkovou nataženost posedu ještě umocňuje použití dozadu zalomené sedlovky Thomson. I tak je ale standardní nastavení kola stále dostatečně komfortní, poloha řídítek by se dala ještě o nemalý kus snížit. Sériové nastavení je zde tedy optimálním kompromisem a nám vyhovovalo i na celodenní vyjížděku ve svižném tempu.

Hodnocení akcelerace zaslouží jen superlativa. Skvělá celková váha, do-



konalá tuhost a v neposlední řadě nízká obvodová hmotnost zapletených kol Tune se zde musely chtít nechtě promítnout. Zrychlení je raketové a přímo návykové.

Vynikající ovladatelnost, vlastní silničním kolům francouzské značky, se projevila i u celoodpruženého 996ky. Tento full je skvěle ovladatelný a i přes závodní, lehce nataženější pozici jezdce je projev kola vyložené zábavný. Svě kladý proto ukáže nejen na rychlých tratích, ale i v techničtějších pasážích. Při bočním pohledu na kolo vypadá přední vidlice skoro až podseknutě, což má ovšem z části na svědomí i výrazný sklon předku horní trubky. V realu se však dojem potvrdí optimální ochotou zatáčet a prolépat se po kliklých stezkách mezi stromy. Stejně tak byl Look příkladně ovladatelný ve vracečkách, a to nejen ve sjezdech, ale i ve výjezdu. Nevyžadoval tolik práce s těžištěm a jeho vedení se zdálo zcela přirozené. Jakoby sám částečně eliminoval některé jezddecké chyby. Navyknutí si

na toto kolo bylo proto okamžité, model 996 patřil ke strojům, které jsme po testu vraceli neradi.

Celková živost a ovladatelnost nemá v praxi za následek neklid ve vedení přímého směru. Sjezdy, a to i ty hodně prudké, jsou stále o jistotě v ovladatelnosti. I když posun za sedlo je nutnosti, jako ostatně u všech podobně závodně koncipovaných kol.

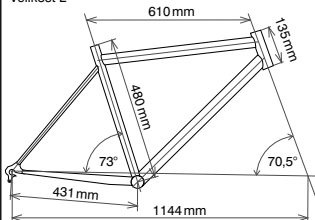
A nyní již ke komfortu, a tedy k práci zadní stavby. Virtuální čep s využitím dvojice vahadel je po této straně trochu specifický. V realu jsme byli kolem odměnění velice slušnou dávkou pohodlí, která zde však rozhodně nebyla na úkor kvality záběru. Ani při plně aktivní zadní stavbě, tedy s páčkou na tlumiči přepnutou doleva, není jezdec výrazně okrádán o část vynaložených sil, samozřejmě za předpokladu jízdy v sedle s nepřilíhlivým způsobem šlápní. Chod pružení je však v takovém případě v podstatě do-



Technická specifikace:

- Rám: Look 996 Pro Team, 100 mm
- Tlumič: Rock Shox Monarch 4.2
- Vidlice: Manitou R7 MRD Absolute 80 mm
- Klíky: Truvativ Noir 22/32/44
- Brzdy: Magura Marta SL
- Razení: Sram X.0 Twisters
- Přehazovačka: Sram X.0
- Přesmykač: Shimano XTR
- Kola: Tune Super
- Pláště: Geax Barro Race 2.0
- Řídítka: Syntace DuraFlite
- Představec: Syntace
- Sedlovka: Thomson Elite
- Sedlo: Fi'zi:k Gobi XM, karbon, vzpěry
- Hmotnost: 10,1 kg (vel. L, bez pedálů)
- Cena: 129 900 Kč

Velikost L



- + tuhost, ovladatelnost, funkce pružení, nízká hmotnost
- absence dálkového lockoutu vidlice, nepraktické rychloupínáky



KOLA PRO CELOU RODINU

ČESKÝ VYROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX



CARBTEC MTB



Magnéziový DT Swiss

Švýcarské vidlice DT Swiss, pocházející z anglických modelů Pace, se honosí nízkou hmotností, na níž se podílí i karbonové kluzáky. Do portfolia značky však přibývaly i nové vidlice s označením XMM, které namísto karbonu využívají služeb klasických magnéziových kluzáků. Jejich provedení však není v žádném případě klasické, neboť kluzáky jsou dvoudílné, přičemž samostatný díl se vlepí do můstku. Pokud totiž vezmeme do rukou pouze samotné kluzáky a zahybeme s nohama proti sobě, cítíme velkou pružnost právě v můstku. DT Swiss však tento neduh řeší tím, že žebrovanou vnitřní část můstku zpevní vložením druhého dílce, jehož spodní tvarování přesně zapadá mezi jednotlivé přepážky žebrovaní a po slepení vytvoří masivní tuhý celek. Jednoduché a přitom geniální řešení. Otázkou vrznání či lupání ve spojích pravděpodobně můžeme v případě DT Swiss zavrhnut, neboť tato společenost si potpří na preciznost a doufáme, že by na trh nepustila nic neosvědčeného. Vidlice XMM se prodávají v celkem dva-



nácti provedeních se zdvihy 100, 120 a 140 mm, přičemž u každého modelu je možné si vybrat, zda chceme vidlici s dálkovým ovládním lockoutu a s osou průměru 15 mm a jestli v černé nebo bílé barvě. Hmotnosti se pak pohybují v rozmezí 1490–1590 gramů u vidlice se 100 mm zdvihem a 1540–1660 gramů u modelu se zdvihem 120 mm a 140 mm.

Uvnitř vidlic najdeme vzduchový systém pružení ABS, jenž pouhým stiskem ladičského kolečka dovoří snížit zdvih vidlice pro výjezd. O tlumení se pak stará dvojitá olejová patrona. Kromě klasické blokáce páčkou lockoutu je také možné nastavit sílu nárazu, který vidlici otevře.

Ceny vidlic se podle provedení pohybují mezi 18 810 Kč a 21 160 Kč u vidlice se zavíráním z řídítek a 15 mm osou.

www.bottico.cz (mig)

Záhady kolem disků 5

V minulém dílu jsme si nastínilí problematiku sklonu brzdové páčky, ergonomii úchopu, potažmo jeho vliv na celkový výkon. Nyní se podíváme na ovlivnění výkonu brzdy prostřednictvím regulace v páce.

V první řadě je třeba odlišit veličiny výkonu brzdy a moment dosednutí destiček ke kotouči. Mezi těmito hodnotami je totiž obrovský rozdíl. Pohled do historie ukazuje jako jedno z prvních brzd s regulací bodu kontaktu destiček ráfkové hydrauliky Magura, u nichž docházelo otáčením kolečka na páce k posunu pístku, a tudíž ke zkrácení kroku páčky. V principu jde o nastavení bodu dosednutí destiček (v tomto případě špalíků) k brzdné ploše. Zároveň ale, podle minulého dílu, vzhledem k výslednému sklonu páčky vůči řídítkům, a tedy i ergonomii úchopu, k částečnému navýšení výkonu, protože jezdec mohl tisknout páčku pod jiným úhlem, a tudíž působit nepatrně větší silou.

U kotoučovek se toto objevilo u starších brzd Hope, které se vyráběly v licenci pro Giant a na jejich oválné vyrov-



Na detailním nákresu brzdy Avid Code je dobře vidět šroubový mechanismus, kdy regulační kolečko na vrchu páčky ovládá rozchod vnitřního pístku a tím ovlivňuje délku chodu páčky.

Avid u brzd Elixir namísto kolečka na vrchu nádobky použil otočný prsteneček (červená barva) a před něj aplikoval černé kolečko regulace vzdálenosti páčky od řídítka.



Ačkoliv nejsou brzdy Magura Louise BAT na vrcholu nabídky této značky, přesto mají regulaci ne nepodobnou brzdám Avid Juicy. Pouze je umístěna na čelní stranu páčky, hned vedle imbusu regulujícího její sklon.

Shimano si počkalo až nakonec a přišlo s vlastním řešením ovlivnění délky volného chodu páčky, kdy jdou destičky rychle ke kotouči, ale ještě na něj netlačí silou. Délku tohoto chodu s mechanismem Servo Wave lze na páce nastavit šroubkem s označením Free Stroke.



Páky Hope mají dvojici regulačních koleček na horní straně páčky, přičemž jedno nastavuje vzdálenost páčky od řídítka a druhé samozřejmě okamžik dosednutí destiček na kotouč.



le regulace její vzdálenosti od řídítka. Ani Tektro nezůstává pozadu a zatímco současný model Auriga Comp má páku ještě s nádobkou podél řídítka a hodně dlouhá páčka zajišťuje dostatečný účinek, provedení Auriga Pro spo- léhá na pístek kolmo k řídítkům a naprosto odlišný tvar páčky.

Dceřiná značka TRP u nového modelu Dash Carbon využívá mechanické regulace výkonu, podobně jako u brzd Hayes El Camino, tudíž posunem táhla pístku v páce směrem k čepu a obrá- ceně.

Shimano vyřešilo regulaci tradičně po svém, mechanismem Servo Wave.



Luxusnější řada brzd Tektro nabízí díky regulaci vzdálenosti táhla pístku v páce možnost výrazně ovlivnit sílu vyvinutou na páce, a tudíž i výkon brzd. Nejde o nastavení kontaktu destiček, ale výložně o regulaci pákového poměru.



navácí nádobce bylo nahoře umístěno víčko se závitem, jeho otáčením tak došlo ke zmenšení prostoru pro kapalinu uvnitř, a tudíž ke zkrácení či prodloužení kroku. Funkčnost tohoto systému a zároveň jeho náchylnost k zavzdušnění jsme si v začátcích nového tisíciletí sami vyzkoušeli a bylo to spíše pro zlost.

Moderní regulace, co se týče výkonu brzdy, asi nejvíce ovlivňuje délka páčky a samozřejmě poměr průměrů pístků v páce a ve třmenu. Levnější brzdy mají někdy díky delší páčce srovnatelný výkon s mnohem dražšími kousky, kterým kvůli lepšímu poměru pístků stačí výrazně kratší páčka. To je ale ovlivněno pomocí jednoduchých fyzikálních zákonů, tedy působení sil pomocí páky. Toho využili například výrobce brzd Hayes u svého modelu El Camino, který disponoval regulací polohy čepu otáčení páčky. Díky jeho posunu tak bylo možné nastavit pákový poměr, a páčka tak působila na delší vzdálenost s mnohem větším výkonem, nebo na kratší s výko-

nem menším, ale o něco přesnějším po- cítem při dosednutí destiček.

Je to stejně, jako bylo kdysi možné nastavit úhel lanka u cantilever čelisti a tím dosáhnout vyššího výkonu brzdy při delším kroku páčky a naopak.

Moderní systémy ovlivnění chodu brzdy zavedla značka Avid, která u brzd Juicy 7 aplikovala na nádobku regulač- ní kolečko. Jeho otáčením je možné, stejně jako u starých ráfkových brzd Magura, docílit výrazně kratšího kroku páčky a rychlejšího dosednutí destiček ke kotouči. Tento systém ale vyžaduje poměrně dost otáček, takže při jednom či dvou otočeních nedojde skoro k žán- né změně.

Princip funguje na tom, že otáčením dochází k posunu pístku uvnitř páky. Regulace okamžiku dosednutí destiček ale nijak neovlivňuje vzdálenost samot- né páčky od řídítka, ta se nastavuje stále imbusovým červíkem, ukrytým uvnitř. Kvůli snížení hmotnosti u modelu Juicy Ultimate bylo kolečko nahrazeno otvo- rem pro imbus. Naopak sjezdová brzda

Code dostala výrazně masivní kolečko regulace, které spolu s uložením páčky na průmyslových ložiscích hmotnost nijak výrazně neřeší.

Magura ovšem také nezaostala a přišla s regulací BAT, což je v principu to- léž. Jde o nastavení okamžiku dosed- nutí destiček ke kotouči.

Dalším hráčem je italská Formula, která nainstalovala tížnou regulační páčku přímo před pístek. Jejím otoče- ním došlo ke změně objemu prostoru kolem pístku, a tudíž ke zkrácení kroku páčky a naopak. Formula přitom patří k brzdám, které u modelu ORO dispo- nují nejkratší páčkou na trhu a přitom

nabízí vysoký výkon. U nových modelů je ale páčka výrazně delší a od regu- lace bylo upuštěno. Brzdy Hayes se, kromě zmiňovaného staršího modelu El Camino, jakékoliv regulaci výkonu vyhýbají.

Kdo ovšem přichází s hodně techno- kratickým řešením, je anglický Hope. Tahle frézařská kuitovka už kdysi s regu- lací koketovala, aby ji následně vy- pustila z programu a po letech přišla s velkou inovací. U brzd Moto apliko- vala regulační kolečko kolem pístku, podobně jako Formula. U nových brzd Tech ale od kolečka upustila a regulační knoflík byl umístěn na vršek páčky, ved-

ten reguluje rychlost přiblížení destiček ke kotouči v počátečním stisku páč- ky, kdy jdou destičky rychle a blízko ke kotouči. Následně s delším krokem páčky se zpomalí chod destiček při ná- růstu síly, což má na svědomí zmiňný mechanismus. Délku počátečního kroku lze nastavit miniaturním šroubkem na páce.

Nečekejte tedy od regulaci výkonu bůhvíjaké zázraky, ve většině případů jde vždy o nastavení momentu dosed- nutí destiček na kotouč. Výrazný nárůst výkonu lze na páce ovlivnit hlavně me- chanicky.

(už)

PEARL IZUMI
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

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen
nám. Jiřího z Poděbrad Rípská 27, tel.: 222 522 490
Hotešovičská tržnice Bubenská nabřeží, tel.: 266 710 675
Vince Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557
Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033
Kupte si u nás nové kolo MY VYKUPÍME VAŠE STARÉ
KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz

V případě silničních dlů řady SL-K je spojení s terémem asi stejně těžko představitel- né jako v případě malého kupátka SLK od Mercedesu. Značka FSA ale s logem SL-K nově produkuje také cyklokrosové brzdové čelisti, takže si budeme muset zvyknout na to, že trojice písmen S, L a K bude mít s te- rémem a blátem co do činění.

Cantileverové brzdové čelisti tvo- rově spolupějí na maximálně osvěd- čený systém, který však celou řadu seřizovacích prvků dotahují takřka k dokonalosti. Každá z čelistí je vy- bavena samostatným seřizováním předpětí vnitřní pružiny, čímž lze ladit nejen vzájemnou polohu ramen, ale i tvrdost chodu. Levé rameno je navíc doplněno o duralový šroub

SL-K do terénu



předpětí spojovací lanka, takže i při rychlejším úbytku brzdové směsi během závodu lze snadno a rychle seřadit optimální krok. Kazetové brzdové špalíky s délkou kontaktní plochy padesát milimetrů se na- stavují stejně jako u bikových brzd. Celá konstrukce čelistí je maximálně otevřená pro co nejmenší zanáše- ní blátem a co nejmenší hmotnost. Brzdy jsou ale zároveň velice tuhé, a to kvůli použitému průřezu ramen.

Cena cyklokrosové brzdových čelistí FSA SL-K je cca 2690 korun. (kad)

Jsou přílby univerzální, přílby bikové a nakonec přílby čisté silniční. Někdo v tom nevidí rozdíl, ale schválně si je nasadte a uvidíte. Model Haven Road Coda je silničním speciálem, který bychom si na bike rozhodně nevzali, ačkoliv masivní tvar a dostatek materiálu by to klidně umožňoval.

Přílba je vyrobena Triple Inmold technologií a skořepina pokrývá jak vrchní partie, tak ty a spodek až do vnitřního prostoru. Tvarově jasně směřuje na silnici, protože je méně výraz- ná na čele, ale o to více je protažená do- zadu a nahoru. Aerodynamické tvarová- ní je z boku jasně patrné. Samozřejmostí je absence štítu, plastové průvlakly stahovacích pásků jsou na skořepině vyvedeny v ostrém provedení, aby ne- měly odpor vzduchu. Na čele je přílba nenápadně vytvarovaná do špičky, což je na ni vidět i tehdy, když jí má jezdec na hlavě. To částečně supluje štítek, ale

Striktní silničář



Vzhledem k hloubce se nám zdálo, že přílba nepatrně tlačí na čele, ale to je individuální a lze to řešit dvojitou tloušťkou výstelek. Každopádně přílba se na hlavě ani nehne a usazení je per- fektní. Dotažení přezek vzadu lze provadět i jednou rukou, jsou velmi dobře přis- tupné. Na zadní části je i re- flexní samolepka, takže plus pro bezpečnost.

Nastavení pásků s klasickou přezkou je standardní, boční přezky se dobře utahují. Co se tý- če velikosti, testované L/XL s obvodem 59–62cm nám přišlo trochu menší, tak- že nebude rozhodně pro jezdce s extra velkou hlavou. Hmotnost testovaného kousku je 295 gramů. Cena 1490 korun je rozhodně příjemná, protože se jedná o velmi dobře vypadající přílbu. www.haven.cz (už)

- + cena, ventilace, hloubka
- tvrdší na čele

Obousměrná přilba



skoro po celé ploše a dole je výrazně přetažena až na vnitřní prostory. Pevný štítek je uchycen trojicí čepů a díky menší šířce a střední délce nijak neomezuje ve výhledu. Po jeho demontáži lze přilbu použít i na silnici, takže opravdu široká škála využití.

K usazení na hlavě slouží celoodvodová čelenka potažená polstrovaním, které je i na zadním stahovacím panelu s otočným kolečkem se strunou. Díky výrazné hloubce a kvalitnímu sta-

hování přilba naprosto dokonale sedí, a absolutně tak nemá šanci někde nepřijemně tláčit. Pro větší komfort a rozložení tlaku je uvnitř po celém temeni síťka. Klasické popruhy na jednu přezku mají polstrování pod bradou.

To hlavní v univerzálnosti přilby je ale celistvost chránič, který se do hlavního těla jednoduše nasune a zacvakne pojistkami na stranách. Je ze stejného materiálu jako přilba, má pevnou skořepinu a uvnitř pěnové polstrování. Svoji tuhostí předčí některé základní integrlní přilby, ovšem u nich materiál při nárazu spíše propuští, zde je jednoduše a výsoce funkční. Model Viper MX navíc patří mezi jedny z nejlépe padnoucích přilb, které jsme testovali.

Cena 3770 korun je s přihlédnutím k univerzálnosti tohoto modelu odpovídající a určení pro hodně náročného terény v enduro stylu je zde jednoznačné na místě.

- www.mcsport.cz** (už)
- + univerzalita, usazení, odolnost
 - nenalezli jsme

Mít jednu přilbu na silnici nebo XC a zároveň mít možnost udělat z ní i kousek pro nebezpečné sjezdy směrem dolů, to obojí v sobě snoubí přilba **Casco Viper MX**.

Přilba s hodně bytelným designem a hmotností 522 gramů, včetně celistvého chránič, je vyrobená in-mold technologií a navíc v sobě ukrývá zpevňující „pavučinu“ pro větší odolnost konstrukce. Pro ještě vyšší pevnost je vybavena duralovou trubičkou, vedoucí středem od čela až k týlu. Dohromady dvacet čtyř ventiláčkových otvorů je rozumně situováno hlavně na čelní a týlové části, aby bylo zajištěno dostatečné proudění vzduchu uvnitř. Nutno uznat, že otvor pod štítkem přímo na čele patří k hodně výrazným ochlazovačům.

2F Cool Termo



Řada Cool Termo domácí značky 2F představuje klasickou druhou vrstvu, určenou hlavně pro období od podzimu do jara. Díky funkci materiálu nabízejícího vysokou míru prodyšnosti a především schopnost transportovat pot od pokožky, je však možné nosit trika této řady přímo na holé tělo. Výhodou je tedy značná univerzalita, a to nejen teplotní, ale také po stránce využití. Vedle cyklistiky najdou dámská a pánská trika 2F Cool Termo uplatnění i při dalších outdoorových aktivitách, při běhu či běžecím lyžování.

Naším testem prošla dámská varianta, která je typická svým střihem se zužením v pase a s lehkým rozšířením přes boky. Žádovný díl je prodloužený, což ocení především cyklistky preferující kalhoty bez

laci. Rukávy mají dostatečnou délku, výhodou jsou otvory v manžetách pro prostrčení palců, udržující zápěstí v teple po celou dobu sportovní aktivity. Charakteristickým a maximálně praktickým detailem je vysoký límec až pod bradu, jehož přiléhavé provedení zabráněje oouknutí krku. Příjemnou malíčkosť je přítomnost „garáže“ pro jezdec zipu. Vzhledem k určení trika jako druhé vrstvy nám na zádech trochu scházela kapsa.

Lehce zateplený materiál na bázi fyziologického polyesteru má spodní stranu s plyšovou smyčkou. Tato úprava poskytuje nejen optimální tepelnou izolaci v zimě, ale zároveň také schopnost odvádět pot, a to v případě využití jako základní, tak i jako druhé vrstvy. Samotná funkce materiálu je znásobena jeho elasticitou, zajišťující správné obepnutí těla. Příjemný pocit z nošení je zajištěn také již zmiňovanou plyšovou vnitřní povrchovou úpravou.

Cena trika 2F Cool Termo je 850 korun. V nabídce jsou čtyři barevné kombinace v dámském i pánském střihu.

- www.2f.cz** (kad)
- + funkce materiálu, střih
 - absence kapsy



Dezinfekce pro kotouče

Firma **Nachazel bike products** má ve své nabídce vedle maziv také řadu speciálních čistících prostředků pro jízdní kola, a nejen pro ně. **Clean Star** je odmašťovací prostředek, vhodný pro kotouče či destičky diskových brzd, využití ale najde také v případě čištění řetězu, kazety, převodníků a dalších, výrazněji znečištěných komponentů. Velice rychle odstraňuje mastnotu, zbytky maziv a olejů či brzdovou kapalinu. Jeho agresivita vůči všem těmto na kole nežádoucím povlakům je vynikající, pouze je potřeba dávat pozor na některé lakované díly a plasty, neboť je Clean Star teoreticky může naleptávat. Výrobce proto před použitím doporučuje vyzkoušet reakci povrchové úpravy konkrétních dílů na jeho působení.

Výhodou je jednoduchost aplikace a především rychlost působení prostředku. Například zbytky starých maziv a jejich směs s prachem dokáže na pas-

torcích a řetězu rozpustit během pouhých pár vteřin. My doporučujeme po nanesení přípravku použít k čištění kartáček či štětec, ale i bez této mechanické pomoci si se špinou Clean Star suverénně poradí. Pouze je pak jeho spotřeba o něco vyšší. Vůně prostředku tak trochu připomíná dezinfekci, pocit toho, že kolu děláme očistou dobře, je tím ještě znásoben.

Cena 200ml spreje je 119 korun. Větší 750ml balení má cenu ještě podstatně výhodnější, neboť stojí 159 korun.

- www.nachazel.cz** (kad)
- + agresivita vůči mastnotám, rychlý účinek, cena 750ml balení
 - teoretická možnost poškození některých lakovaných povrchů a plastů

SAMODOMO

Ačkoliv by se tento nápad hodil více do Hobbybastlera, jeho jednoduchost a účinnost jej řadí spíše k těm kutilským radám, patřícím právě do této rubriky.

Autorem nápadu tentokrát není náš čtenář, ale naše praxe. Jisté se vám někdy stalo, že jste rozebírali přehazovačku za účelem promazání vodičích kladek řetězu. Případně jste zanedbali servis a šroub držící obě poloviny ramínka přehazovačky se povolil a kladka vypadla, nebo prostě bylo třeba šroub znovu uchytit. A zde je kámen úrazu, protože s každým šroubem jde ruku v ruce jeho závit.



nout, abychom dojeili, je pravděpodobnost poškození závitu větší. Nám se stalo přesně to druhé a šroub do závitu v duralovém ramínku putoval neopatrně nakřivo, takže při dotažení jej strhnul a protáčet se. Domů jsme sice dojeili, ale jak opravit zdnalivě banální poškození, aby vše bylo spolehlivé funkční? Větší šroub a nový závit nepasují kvůli vnitřnímu průměru kladky, delší

šroub s matkou vypadá strašně a navíc hrozí kontakt matky s dráty.

Nakonec přišlo na řadu kladívko a stará osička nebo kousek ocelové kulatiny. Díky tomu, že je vodičko duralové (neplatí pro majitele karbonových a ocelových provedení), lze jej jednoduše tvarovat. Několik úderů kladívkem přes kulatinu přímo na místo strženého šroubu, samozřejmě na zcela rovné železně podložce, a materiál v místě otvoru pro šroub se roztáhne. Otvor se závitem se tím zmenší, a bylo tak možné do něho vříznout nový závit totožného rozměru. Jelikož je materiál poměrně měkký, lze závit vytvořit i původním šroubem, ale velmi opatrně. Nakonec jsme vodičko smontovali dohromady, šroub pojistili tmelem a vše funguje, jak má. Domácí kování za studena je tedy funkční, ale vyžaduje přesnost a trochu šikovnosti. Zachránit tak lze ovšem hodně, jen pozor, abyste při bušení do vodička dodrželi rovnou plochu pod ním a neohnuli ho, bylo by to víc škody než užítu. (už)

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

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

Author, Merida, Rocky Mountain
Bianchi, NW, Craft, Moira,
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

po – 10–18
út – 10–18
st – 10–18
čt – 12–20
pá – 10–18
so – 9–14

soboty od listopadu do února zavřené

Kola Štorek
Řevnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ žiltská

■ platební karty
■ splátkový prodej bez navýšení

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

APACHE GIANT SUPERIOR

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

12 Poledník do extrému!

Cykloservis 21/2009

Zimní rukavice Poledník Siberia se nebojíme označit za opravdové drtiče mrazu. Jejich konstrukce poskytuje nejen nadprůměrnou tepelnou izolaci, ale navíc i dostatečnou odolnost, danou kombinací materiálů s vysokou životností. Provedení s prodlouženým elastickým zápletem je značně univerzální, proto tyto rukavice ocení jak cyklista, tak třeba i lyžař či jezdec na skútru.

Dlaň kombinuje odolnou syntetickou kůži s protiskluzovými výztuhami. Hřbet rukavice kryje materiál Hipora s protivětrnou membránou, která je přitomna i pod froté vrstvou na palci. Odolnost proti chladnému vzduchu a vodoodpudivost jsou proto na vynikající úrovni. Vrchní klouby překrývá přičný panel z neoprenu, jenž rukavici poskytuje optimální tvarovou přizpůsobivost. Uvnitř rukavice je přítomna výrazná tepelná izolační vrstva, která nechybí například ani v partii mezi jednotlivými prsty. Po stránce komfortu zde bylo pro uživatele uděláno maximum.

Z detailů potěší především již zmínovaný náplet, který umožní ideální vzájemné překrytí s rukávem bundy. Za zmínku ale stojí také výztuhy na koncích prstů, tedy přetažení materiálu z břísek prstů na jejich hřbet. A velké plus od nás Poledník získává za dvojici reflexních paspůlů v hlavních příčných švech.

Výběr rukavic je samozřejmě subjektivní záležitostí, nám model Poledník Siberia plně vyhovoval při teplotách kolem nuly i lehce pod bodem mrazu, a to při několikahodinových, případně půldenních vyjíždkách. Doporučíme



její proto z vlastní zkušenosti i věčným „zmrzlíkům“ a také cyklistkám, které mají přes zimu často problém právě s výrazně promrzajícími prsty. Rukavice Poledník Siberia nás přesvědčily svou vynikající odolností proti chladu, ale i svou velice příznivou cenou 590 korun.

www.polednik.net

(kad)

- + míra zateplení, zpracování, reflexe, cena
- nenalezli jsme

Legenda světového freeridingu Richie Schley patří mezi průkopníky volné jízdy terénem a je pevně spjat s kanadským North Shore, kde to všechno začalo. Ačkoliv Richie žije nedaleko nejslavnějšího bikeparku Whistler, zvučností jeho jména využívají evropské značky Rotwild a Marzocchi. Zatímco Němcům testuje kola, pro Italy jsou k nezaplacení Richieho poznatky k funkci odpružení. A právě Richie jako dlouholetý tovární jezdec Marzocchi patřil k těm nejlépeším jezdcům, když volali po návratu otevřené olejové lázně. Letos se tedy dočkal a my jsme jej při té příležitosti vyzpovídali.

Richie, jak je vidět, Marzocchi se vrací k osvědčenému systému, jenž proslavil její vidlice. Z toho máš jistě radost...

Ano, je pravda, že v minulosti jsme se potýkali s jistými problémy, spojenými s přesunem výroby z Itálie do Asie. Jsem tedy rád, že jsem mohl přispět k tomu, že modely pro rok 2010 jsou opět na plně technologické výši, aniž by došlo k nárůstu hmotnosti. Nové vidlice totiž mají v otevřené olejové lázni titanové pružiny, které svou nižší vahou vykompenzují objem oleje. Já osobně mám olejové vidlice nejraději pro jejich plynulý chod a minimální potřebu



RICHIE SCHLEY

Kanadčan v evropských službách



Na největším freeridovém festivalu světa Crankworx moderuješ závody, letos ses dokonce zúčastnil nového závodu Enduro. Jaké to bylo?

Bylo to super. Enduro je hromadný závod, kdy se na osmdesáti procentech trati jede z kopce, ale zbylých dvacet procent jízdy se musí šlapat do kopce, což dokonale prověří jezdcovu fyzickou. Dokonce jsem se dlouho držel na dru-



údržby. U všech modelů od 44 po 888 je použit prakticky stejný systém, který je jednoduchý a prostě funguje. Některé vidlice jsou nyní dokonce lehčí. Díky použití titanových pružin je možné docílit prakticky stejné váhy jako u vzduchových vidlic, zároveň však otevřená olejová lázeň zaručuje špičkovou funkci, takže se jedná o takřka ideální řešení.

Naposledy jsme se viděli na jaře na Gardě, jak sis užil léto? Vrátil ses také do Evropy?

Léto bylo skvělé. Hodně času jsem strávil v domovské Whistleru, kde jsem testoval nové modely 44, 55, 66 a 888. V Evropě jsem pobyl jen krátce právě na jaře a na podzim jsem se zúčastnil testování kol Rotwild v Saalbachu.

Německý Rotwild je známý hlavně tady v Evropě. Chystá se expandovat také do Kanady a Ameriky?

Rotwild se snaží vytvořit si maximální základnu nejprve na domácím poli předtím, než rozšíří svoji působnost do USA. Americký trh je velmi nejistou půdou, na kterou musí být firma připravená. V nejbližší budoucnosti plánuje především upevnění pozice v německých mluvčích zemích.

hém místě za Brianem Lopesem. Pak jsem ale totálně vybuchnul, asi jsem moc brzdlil (smích).

Jaký stroj sis na závod vybral? Určitě ne sjezdové monstrum...

Sedlal jsem svůj endurový stroj Rotwild Red Trail se 170 mm zdvihem vzadu a 160 mm vpředu.

Před dvěma lety jsme se ve Whistleru zúčastnil tvé bikové akademie. Budeš ji pořádát i příští rok?

Pokud vše dobře půjde, rád bych. Baví mě předávat své zkušenosti mladým jezdcům. Ale termíny a další informace zatím nevím, ty budou na internetových stránkách bikeparku Whistler.

Díky za rozhovor

(mig)

APACHE BICYCLES

Vladimír Míka, 52 let

zakladatel značky Apache Bicycles a manažer Daj Sport
1967–1983 běh na lyžích
1983–1989 triathlon
1988 účast na MS v triathlonu ve francouzském Avignonu
2000 založení značky Apache
10x Ironman

Michal Zrnečko, 44 let

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

NOVÁ KOLEKCE

Apache Bicycles MTB



Manitou indiánský bůh

Velikost 16" - 18" - 20.5" - Váha 9,6 kg - Cena 79.990 Kč

Jsi závodník a toužíš po maximální tuhosti, výkonu, akceleraci a přitom dostatečném pohodlí karbonového stroje? Indiánský bůh na celokarbonovém M1 monocoque rámu je tím pravým. Do vínku dostal kromě odolného rámového trojúhelníku s masivní hlavovou partií také nekompromisní osazení a hlavně pestřejší barevný kabát, který v prvních řadách závodního pole určitě nikdo nepřehlédne. Odpružení Fox se zdvihem 80 mm osloví hlavně závodníky, pro rekreační jezdce prostě tenhle stroj není, stál se bohem totiž lze jen na závodní trati.

Apache® Bicycles — Duch vítězství

CARBON MONOCOQUE

Náčelníci

Značka Apache vznikla okouzlením americkou krajinou a indiánskou tematikou. Závodníci na Apacích dosáhli titulů mistrů světa, mistrů Evropy, vítězů svět. poháru a desítky titulů mistra ČR. Apache se však nezaměřuje pouze na vrcholové sportovce, ale především na českého zákazníka.

I proto také od svého vzniku vyrábíme u nás, v České republice.

www.apache-bike.cz