



bike emotion

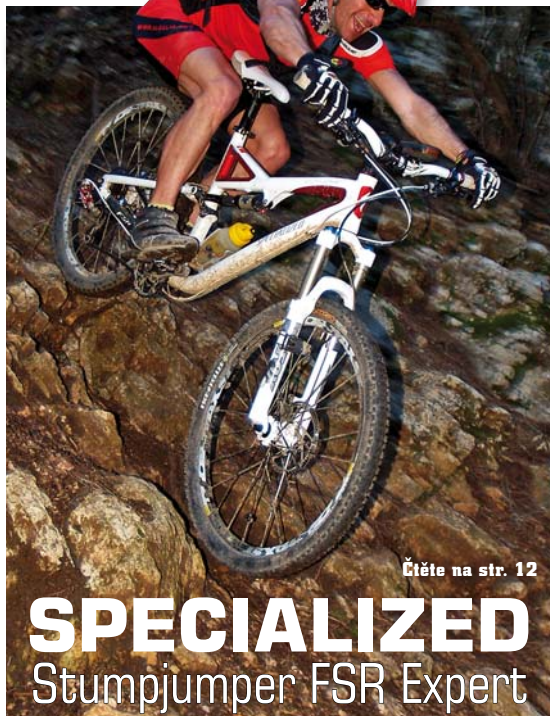


www.author.eu

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

# CYKLOSERVIS

7  
2010  
Ročník XVIII.  
12 Kč



Čtěte na str. 12

## SPECIALIZED

Stumpjumper FSR Expert

## LUXUS

### Korejci mají kliku

Kliku mají rozhodně ti jižní, kde nevládně komunistický režim, nicméně z Koreje pocházejí kliky Fierce, kompletně vyrobené CNC frézováním. V době kování



za studena, tažení dutých profilů klik na speciálních trnech nebo vysokého využití karbonu i na tomto komponentu se zdá, že CNC kliky patří spíše do kategorie old-school. Naštěstí tato technologie zůstala vlastní spíše dražším a luxusnějším výrobkům, což pro kliky **Fierce TRX Prestige** platí stoprocentně.



**K**liky jsou kompletně vyrobeny z duralu řady 7075-T6 a na každém milimetru jejich povrchu jsou vidět pravidelné rýhy či plochy po přesném obrábění. Ramena klik jsou odlehčena trojúhelníkovými otvory, což je asi nejnápadnější prvek celého kompletu. Unášec převodníků má ramena zvýrazněná drážkováním frézy, takže milovníci kvalitního dílenského zpracování opravdu zaplesají nad každým detailem.

Integrovaná osa samozřejmě nese vygravírované logo výrobce a stejně jako všechny jednotlivé části nápis „made in korea“. Doby, kdy všechno muselo být z USA a východní původ se spíše zatajoval, jsou asi pryč a výrobce sází na to, že kromě originálního designu a perfektního zpracování osloví zájemce i trochu netradiční země původu.

Převodníky 22–32–44 zubů mají náběhy i čepy pro snadnější řazení a upevněny jsou Torx T30 šrouby z materiálu Al2024, samozřejmě s logem výrobce.

Délka klik je 175 mm a jejich součástí je i středové složení s keramickými ložisky. Misky jsou stejně jako kliky v barevném eloxovaném provedení. U obouhloh vyběrat z růžové, modré, zelené, hnědé, černé, šedé a červené barvy. Misky mají vnitřní duralovou rozpěrnou trubičku ve zlatém provedení a vymezovací podložky pro různou šířku středového pouzdra jsou ve třech barevných odstínech. Na osu se levá křídla upevňuje stejně jako kliky Shimano přes dva sverně šrouby, ovšem vnitřní drážkování má jiný, spíše vlnkovitý profil.

Tento hodně luxusně vyhlížející komplet má hmotnost 794 g včetně podložek a osy. Cena 6990 korun za komplet sice není tak vysoká, takže nejde o luxusní výrobek kvůli přemrštěné ceně, ale do této rubriky jej právem řadí luxusní vzhled a hlavně barevné provedení. Tyhle kliky totiž na kole nikdo nepřehlédne. (už)

ZENITH

BTP  
BIKING LUBE PROFILE

34.9  
OVERSIZE  
BIKING LUBE

ZENITH

Doporučená cena: 15.590,-

www.author.eu

Author kol

## PELL'S F-17 X9

Novinka s vynikajícími jízdními vlastnostmi a s vyspělou konstrukcí ve všech směrech, takový je model F-17, nabízející všechny bonusy kombinace karbonového rámu a odpružení.

### Karbon na všech postech

Karbonová vlákna High Modulus jsou u tohoto rámu využita na maximum. Karbonový je nejen přední rámový trojúhelník, ale i zadní stavba s patkami či rameno přepákování k tlumiči.

Hlavová trubka má spodní průměr 1,5" pro maximální tuhost a tomu odpovídá i kónický sloupek vidlice.

Čtyřhranný profil spodní trubky je hodně masivní, takže celý přední trojúhelník nabízí maximální tuhost. S tím koresponduje i horní trubka s výrazným profilem, ukrytými vodorovně uloženými tlumiči. U sedlové trubky je navíc zdvojení.

Asymetrická karbonová zadní stavba se otáčí na čepu na úrovni malého převodníku a osa zadního kola je oddělena dalším čepem. **Specialitou rámu jsou celokarbonové patky s velmi povedeným designem a hlavně PostMount úchyttem třmene brzd.** Rameno přepákování k tlumiči je rovněž z karbonu a jeho 3D profilace opět přispívá k celkové tuhosti.

Zatímco některá celoodpružená kola postavená kompletně z karbonu neoplyvají přílišnou tuhostí, testovaná F-17 je v tomto směru pravý opak a jízdní test to jednoznačně potvrdil, žádný profil není neopodstatněný, ale každý detail zde má svůj jasný účel.

► Pokračování na str. 4



www.ktm-bikes.cz

4EVER  
Při zakoupení nového kola 4EVER získáte jeho pojištění zdarma!!!  
www.4EVER.cz

WWW.SPECIALIZED.COM

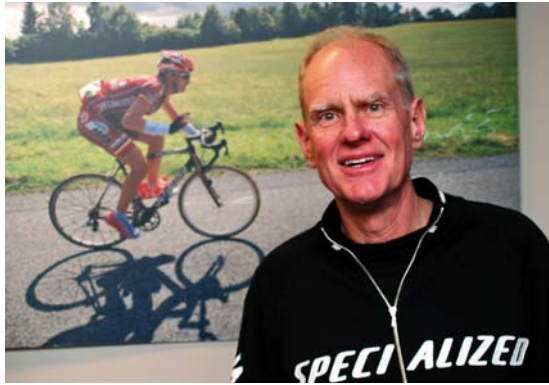
SPECIALIZED



9 17712 101700004

Se zakladatelem americké značky Specialized, Mikem Sinyardem, jsme se po několika letech znovu setkali při příležitosti otevření dvou nových pražských obchodů Specialized Concept Store. Celosvětová síť těchto specializovaných bishopů, do níž nově patří i concept storey v Dejvicích a Vršovcích, má za úkol zákazníkům nabídnout nejen ucelený sortiment kol značky Specialized, ale i související vymoženosti, jako je precizní nastavení posedu, výběr šíře sedla na míru či odpovídající vložky do bot, která respektuje tvar chodidla.

# Specializovaný otec



Zakladatel značky Specialized Mike Sinyard



Mike v Praze slavnostně otevřel dva specializované obchody

Mike Sinyard pak byl čestným hostem, jenž jako duchovní otec značky oba obchody slavnostně otevřel. Ačkoliv Mike dnes požívá veškeré výhody spojené s pozicí ředitele a majitele společnosti, na jeho příkladu se dá krásně ukázat zhmotnění amerického snu.

## American Dream

Mike Sinyard začal s cyklistikou v sedmdesátých letech, tedy v době, kdy horská kola ještě byla jen pouhým snem. Při studentských cestách po Evropě zjistil, že v Itálii a Francii jsou na tom s komponentovým vybavením lépe a rozhodl se evropské komponenty dovážet do USA. Prodal svůj legendární „busik“ od Volkswagenu, začal žít v maringotce a nakoupil zboží. Zpočátku tedy neměl prakticky nic, a majitelé obchodů mu kolikrát dávali peníze na zboží dopředu, aby Mike vůbec měl z čeho žít. Jeho investice do cyklistických komponentů se mu však vyplatila a postupně se mu rozjel slušný byznys, jenž vyočistil v založení značky kol Specialized. V roce 1981 to pak byl právě Specialized, kdo na trh přivedl první sériové horské kolo. Mike Sinyard si tedy nečiní nárok na otcovství prvního horského kola vůbec, těmi byli spíše obchodník Gary Fisher a stavitel rámu Tom Ritchey a Joe Breeze. Mike se však zasloužil o masové rozšíření horských kol.

Ale zpět do reality. Dnes je Mike – ačkoliv obklopen týmem schopných inženýrů, designérů a techniků, stále vůdčím elementem ve společnosti Specialized, a tak jsme mu položili mimo jiné i několik otázek přímo na tělo.

**Miku, Specialized má ve světě i u nás velmi silnou pozici. Kromě kol samotných za tím stojí i velmi dobrý marketing. Jste stále jeho hlavním mozkiem, nebo tvář Specializedu tvoří „specializované“ marketingové agentury?**

To, jaká bude tvář naší značky, je zodpovědností všech našich pracovníků a našich prodejců. Přece jen nejlepší jméno znače udělají ti lidé, kteří přicházejí do styku se zákazníky a kteří se jim snaží vyhovět. Takže marketing značky jako takový děláme sami, to nejde přenechat žádné vnější agentuře.

**Tak jinak. Když se kteréhokoliv bike- ra zeptáme na tři nejlepší značky, s největší jistotou bude „spešit“ mezi nimi. Čemu vděčíte za tak kladné povědomí o značce?**

Rádi bychom tvrdili, že máme nejlepší kola na světě, alespoň se snažíme taková kola vyrábět, ale samozřejmě i ostatní značky mají skvělé stroje. Specialized se však od mnohých firem liší v tom, že kola prodáváme jako celek i s doplňky, které k bikingu neodmyslitelně patří. Dále silně podporujeme spoustu závodů v různých disciplínách, máme týmy těch nejschopnějších jezdců, kteří naše kola testují a získávají na nich vavřiny. S jejich pomocí a za využití předních vědců jsme také vyvinuli systém Body Geometry, který má za úkol jezdcům zpříjemnit tím, že respektuje anatomii jeho těla v kontaktních bodech, což jsou dlaně, hýždě a chodidla. Naše rukavice, sedla a vložky do bot je možné pořídit ve více provedeních, aby uspokojily tělesné odlišnosti každého jezdce.

**Takže dalším krokem k uspokojení zákazníka jsou nové Concept Stores...**

Ano, rozhodli jsme se vybudovat síť obchodů, které se budou specializovat pouze na značku Specialized a budou nabízet její kompletní sortiment.

**Jste ve společnosti stále tím, kdo má hlavní slovo a bez něhož se neudělá žádné rozhodnutí, nebo jste své pravomoci delegovali na své spolupracovníky a už si jen „užíváte“ života?**

Tak já musím říct, že si život užívám na sto procent od začátku, takže v tomhle jsem neměl žádnou potřebu si říct: „Tak, mám fungující firmu, jdu do důchodu“. Ale samozřejmě, že v každém oddělení je tým odborníků a hodně schopných lidí, kteří vědí, co dělají a já jim plně důvěřuji. Takže ve společnosti spíše lidem naslouchám a snažím se je podporovat. Vedení direktivním stylem „Ty musíš udělat tohle a ty tamto a včera bylo pozdě“ mi je cizí. Myslím si, že kreativním lidem je třeba dát více volnosti a prostoru bez „buzerace“. Když mi kolegové přijdou s nápady, tak i když se mi některé třeba tolik líbit nemusí, často jim dám volnou ruku, ať to zkusí. Vybráme si takové lidi, kterým můžeme věřit a zatím jsme na ně měli docela štěstí.

**Takže už přenecháváte veškeré inven- ce a nápady svým zaměstnancům? Nebo stále chodíte s revolučními zlepšováky, které byste rád přenesli do výroby?**

Občas se mi stane, že navrhu něco, co mi ostatní strážlivým pohledem chtějí smést ze stolu, jako „kravinu“. Ale našťástí mohu říci: „Pojďme to zkusit a uvidíme“. Už mnohokrát se mi osvědčilo, že když lidé řeknou:

„Ty ses úplně zbláznil!“, je to první znamení, že ten nápad bude dobrý (smích).

**Již přes dvacet let u vás pracuje designér Robert Egger, jehož jsme si všimli již v půlce devadesátých let díky foto sérii jeho futuristických modelů kol a netradičních výtvorů. Mnohé jeho nápady lze spatřovat i na dnešních kolech, která mají spoustu netradičních designových prvků...**

Robert je kreativním designérem naší společnosti a na spoustu věcí má zcela jiný náhled, než většina smrtelníků. Ale nejen on, také další naši pracovníci mají kreativní nápady, takže dnešní vzhled kol je týmovou prací. Víte, ve svém věku jsem již přenechal spoustu rozhodnutí na vedoucích jednotlivých oddělení, takže kdyby mě náhodou přejelo auto, společnost může klidně fungovat dál.

**Zkoumáte při vývoji svých rámu také konkurenční modely? Lámete je?**

Ano, testujeme je a lámeme.



Přípravek pro přesné nastavení posedu

# ORBEA

kola olympijských vítězů, kola pro každého | [www.orbea.cz](http://www.orbea.cz)

Alma OMG TEAM  
**169.900,-**

**LIFETIME WARRANTY**

**JULIEN ABSALON**  
dvojnásobný olympijský vítěz  
a vícenásobný mistr světa v MTB

- SSN TECHNOLOGY
- 4x4 TRIANGLE
- BB30 TECHNOLOGY
- DCR TECHNOLOGY
- ORBEA DESIGN
- ORBEA MONOCOQUE

Alma OMS50  
**49.900,-**

**LIFETIME WARRANTY**

**JULIEN ABSALON**  
dvojnásobný olympijský vítěz  
a vícenásobný mistr světa v MTB

- SSN TECHNOLOGY
- 4x4 TRIANGLE
- BB30 TECHNOLOGY
- DCR TECHNOLOGY
- ORBEA DESIGN
- ORBEA MONOCOQUE

**WANTED!**  
hledáme nového majitele  
tohoto ilbového kousku

# maxbike

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

rám	AL 7005 SL
vidlice	Suntour NCX-E RL
vybavení	Shimano XT
dopítky	Zoom lite RED
hmotnost	12,20 kg
cena	29.100,-

**MURRAY**



Tarmac

Stumpjumper FSR

➤ jízdu, ale s dostatkem zdvihu, který použiju pouze ve sjezdu. A tak jedním z mých návrhů, jak kola zase posunout o kus dál, bylo třeba právě zvýšení zdvihu Stumpjumpera FSR ze 120 na 140mm. Díky použití systému Brain se kolo zbytečně nenohá, je velmi lehké, takže mi dokonale vyhovuje. Rád jezdím na dlouhé výlety, klidně vyjadu na šest sedm hodin a jedu si prostě vyčistit hlavu. Zajímavé je, že mi to často přijde, že jsem byl venku pouhých dvacet minut.

železná opona, hrozně mě to sem táhlo. Je to pro mě magické místo, těch památek na jednom malém prostoru, celková atmosféra, Prahu mám moc rád.

**Pojďme se ještě vrátit ke sportu. Vaše společnost podporuje vedle tradičních cyklistických disciplín i freeride, Specialized je vidět na spoustě závodů, sponzoruje své jezdce, zastiřujete mnohé bikeparky, finančně podporujete filmy atd. Vy ale pocházíte ze silničního a XC prostředí – sledujete vy osobně právě i freeride?**

Nejen že sleduji, ale hluboce obdivuji. Několikrát jsem byl s našimi testovacími jezdci Mattem Hunterem a Darrenem Berreclotem na závodech či na natáčení videí a musím tedy uznat, že před jejich uměním smekám. Zároveň občas přivírám oči, protože ve svém věku o ně přece jen mám trochu strach. Za našeho mládí tohle nebylo, takže si již dobře nedokážu představit, že bych skákal z 25 metrů do dálky, nebo jezdil stokilometrovou rychlostí po sutě, ale každopádně se moc rád dívám, jak svá kola krotí.

**Jaké další sporty kromě cyklistiky máte rád?**

Hodně sleduju lední hokej, hrozně jsem to přál vašim, aby na olympiádě porazili Rusy. A když byli naši ve finále s Kanadou, málem se mi zastavilo srdce (smích). Taký mám moc rád snowboarding, třeba co umí Shaun White, to

je neskutečné (část z jeho umění můžete shlédnout třeba na [www.redbull.com](http://www.redbull.com)). Jinak sám jezdím na motorce, což se dobře doplňuje s horskými koly a je tam vidět spousta podobných technologických řešení.

**Na závěr bych vám položil několik rychlých otázek a poprosím vás, abyste odpovídali rychle bez rozmyšlení podle sebe:**

- **Elastáky nebo volné kratasy?**  
Volné kratasy.
- **Rovná řídítka nebo vlašťovky?**  
Vlašťovky, šířka 640mm.
- **Takže rohy nevozíte?**  
Klidně si dám na nízké vlašťovky s malým průhybem i rohy. Ostatně, kdo to řeší, že se to nesmí?
- **Pevné nebo odpružené kolo?**  
Celoodpružené.
- **Sram nebo Shimano? Opravdu vaše?**



**osobní volba!**

SRAM. Víc se mi líbí, jak to funguje.

- **Jaký je limit zdvihu sjezdového kola?**

Neomezený. Když jsme začali, bylo to 80mm, teď máme XC kola se 150mm zdvihu, takže bych to neměnil délkou zdvihu, ale jeho průběhem.

- **Jaký je limit zdvihu v XC kola?**

Zatím je to 140-150mm.

- **Duše, bezdušáky nebo galusky u horských kol?**

Bezdušáky, ale galusky mají smysl, to uvidíme v budoucnu.

- **Jaký je hmotnostní limit pro závodní horský rám?**

Dnes se pohybujeme u hranice 800 gramů, ale pořád se dá jít níže. Záleží to jen na dalším výzkumu materiálu.

- **Co je největší budoucnosti pro stavbu rámu?**

Osobně si myslím, že objevení lepšího materiálu, než jsou kompozity uhlíku, nás teprve čeká.

- **Průměr kol 26 nebo 29 palců?**

Pro mě osobně 29 palců, protože jsem vysoký.

- **Mají devětatřicetky smysl i pro závodění?**

To záleží na výšce jezdce a profilu a terénu trati. Na dlouhé tratě bez technických pasáží je lepší 29", na těžké okruhy s prudkými stoupkami pak vždycky bude ovladatelnější šestadvacítká.

Díky za rozhovor

(mig)

# Supersvítilivá Aurora

Světlo Aurora je jedním z nejoblíbenějších modelů na trhu a pro noční terénní jízdy jej využívá nemalý počet bikerů. Protože jsme na tuto svítilnu slyšeli pouze samou chválu, rozhodli jsme se ji důkladně otestovat a zjistit, zda jsou superlativa slýchaná na její adresu oprávněná.

A nutno hned zkraje přiznat, že jsme byli maximálně spokojeni. Výkon považujeme jednoznačně za nadstandardní a s Aurorou jako jediným světelným zdrojem jsme byli schopni absolvovat terénní vyjíždky za úplné tmy v takřka standardním tempu.

V nabídce výrobce je několik modelů Aurora s různými specifikacemi a s odlišným výkonem. Naším testem prošel tento

typ ve specifikaci AK-P7 12W SSC P7 2-Mode Flashlight, jehož cena v českém trhu je 2490 korun, včetně akumulátoru, nabíječky a držáku na řídítka. Použitý Li-ion akumulátor 3,7 V nabízí kapacitu 250 mAh, světelným zdrojem je 12W LED čtyřčipová dioda. Výrobce uvádí světelný výkon 900 lumenů.

K charakteristikám světla patří robustní duralový frézovaný plášť a rozměrná parabola, překrytá čířm sklem. Utěsněný spínač je na zadní stěně. Celková ochrana proti vniknutí vody je spolehlivá, pryžové O-kroužky jsou jak v hlavici kolem skla, tak i v zavadu u šroubového spojení. Hmotnost 202 gramů včetně akumulátoru není nejnížší, ovšem vzhledem k celkové odolnosti a hlavní výkonu světla ji nelze označit za negativum.

Od dovozce, firmy O3Probike, jsme si zapůjčili dvě sady, jedno světlo ve zcela standardním provedení a jednu Auroru se speciálním tuningem upravenou jednotlivě režimů. Sériově nabízí testovaný model dva režimy s označením High (900 lm) a Low (230lm). Výdrž baterie je v případě silného modu přibližně jednu hodinu bez znatelného poklesu energie, přičemž minimálně ještě další půlhodinu se dá výkon stále označit za výsoce nadprůměrný, teprve pak začíná postupně slabnout. V případě slabšího režimu vydrží Aurora svítit až čtrnáct hodin, nicméně tento „ekonomický“ mód je podle našeho názoru pro jízdu v terénu vůbec použitelný a hodí se spíše pro večerní jízdy po osvětlených komunikacích. Takže sériová Aurora je fajn, ale hodně velký výkonový rozdíl mezi oběma módy nám nepříjde zrovna praktický.

Dovozce však standardně provádí úpravu světla, u něj nechává silnější režim bez zásahu a u toho slabšího zvyšuje intenzitu na hodnotu 500 lm. Výměnou rezistoru v přepínači tak dosáhne ve slabším režimu podstatně lepšího výkonu, zcela použitelného i pro jízdu v terénu. Výdrž baterie se při tom pohybuje okolo čtyř a půl hodiny bez znatelného poklesu energie, což je pro většinu nočních adrenalinových vyjíždek

zcela optimální hodnota. Mód High tak uživatel aktivuje pouze v technicky náročnějších úsecích a ve sjezdech. S využitím kombinace obou režimů se výdrž baterií pohybuje zhruba okolo tří hodin, teprve poté začíná intenzita pomalu slabnout.

Akumulátory lze samozřejmě objednat i samostatně. Ovšem běžně jsou ke světlu dodávány dvě baterie, takže je možné s sebou vozit ještě jednu náhradní v kapse. Standardně dodávaná nabíječka dokáže nabíjet odděleně dvojici akumulátorů, přičemž nabíjení na plný výkon proběhne za pět až sedm hodin.

Po stránce výkonu snad ani nelze mít ke světlu připomínky. V případě, že necháte me při jízdě po silnici aktivovaný režim High, nás auta brzy problikají, abychom si ztlumili „dálkovky“. Intenzita

světla je skutečně ve srovnání s podobnými svítilnami nadprůměrná, osvěcení terénu několik desítek metrů před kolem je vynikající. Také šířka světelného kuželu je zcela dostatečná a jezdec má dobrý přehled o tom, co se děje daleko před ním i bez prostředně před kolem. V případě, že máte na řídítkách Auroru, tak se vám při večerní vyjížďce stoprocentně stane. Ze ostatní pojedu stále za vámi a budou využívat vaši svítilny. Ovšem také slabší mód je v případě tuningu, který rozhodně doporučujeme, zcela dostačující. Zvlášť, je-li jezdec navyklý na běžnější LED svítilnu, tak mu bude tento „vytuněný“ slabší režim připadat pro pohyb v terénu úplně ideální.

Jestliže něco zasluží naši kritiku, tak je to nepřilíh pěkne zpracovaný držák na řídítka. Ke skvělému světlu bychom si představovali jeho zpracování provedení. Auroru sipec podříz spolehlivě, ovšem instalace na řídítka pomocí klasického šroubku a matice s plastovým osazením nám v době jednoduchých rychloupínacích mechanismů připadá trochu předpotpni. Pouze jednou během celého testu jsme zaznamenali horší kontakt v zadním závitu, tedy u dílu se spínačem. Stačilo ovšem závěrnou částí lehce pootočit a vše bylo v pořádku. Je proto potřeba hlídat, aby byla kontaktní závitová plocha stále čistá. Celkově je ale Aurora skvěle zpracovaným světlem, u něj se slabiny hledají poměrně těžko.

[www.o3probike.cz](http://www.o3probike.cz)

- vysoký výkon, nabízené režimy po tuningu, odolnost
- provedení držáku na řídítka

(kad)



4EVER in bike we trust

Šlechtíme kola čisté rasy. Všechny modely 4EVER jsou osazeny komponenty odpovídající kategorie. [www.4EVER.cz](http://www.4EVER.cz)



**ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)JADY**



# PELL'S F-17 X9



• Dokončení ze str. 1

### Dokonalý spoluhrač

Jezdce, který má vytříbenou techniku a chce odpovídající bike, tohle kolo jednoznačně nadchne. Jeho ovladatelnost, tuhost, funkce odpružení a celkový výkon nabízejí doslova brilantní kombinaci jízdních vlastností.

Posed u testované velikosti L (19,5") je ideální pro jezdce s výškou maximálně 180 cm. Tomu nabídnou středně nataženou pozici s vyšší polohou řídítek, danou množstvím podložek pod představec.

S tlumičem, nahuštěným na 170 PSI (80 kg), jsme okamžitě pocítili lehkost akcelerace, která se i s otevřeným tlumičem hodně blíží pevným ráům. Díky kónické hlavové trubce je tuhost této partie maximální a při záberu je to znát. Přední trojúhelník se ani neohne a rama na zadní stavby rovněž nevykazují pod záberem ze sedla ani v sedle žádný boční pohyb. Na ramenu přepákování je i při schválně vykloněném šlapání ze stran vidět výkyv maximálně 2 mm, kar-



bon tedy na postu tohoto rámu nabízí opravdové maximum.

Díky tuhosti je bike doslova raketou ženoucí se vpřed a jezdeck vůbec nic neomezuje. Síla jde z pedálů rovnou na zadní kolo a pro pružení tlumiče je v otevřeném režimu díky čtyřčepovému systému naprosto minimální. Kdo chce ještě zrychlit, může zvolit ze dvou tvrdších režimů. Páčka přepínání tří režimů na tlumiči je velmi dobře přístupná.

Ve stoupáních jsme ale po blokaci tlumiče sáhli jen málokrát, velmi kult-

vaný projev odpružení nás prostě neomezoval. Perfektní kopírování povrchu a reakce tlumiče na všechny nerovnosti jezdecke doslova nadchnou. To samé platí o přední vidlici Reba s dvěma komorami, kterou lze naladit rovněž k dokonalosti. Konstrukterům se tedy podařilo na rámu dosáhnout souhry pružících jednotek, která jezdcí umožní v těžším terénu opravdové maximum.

Toho jsme jednoznačně využili ve sjezdech, kde kolo vybízí k raketovému rozjezdu a hodně divoké jízdě. Tuhá hlavová partie umožňuje dokonalé ovládání kola a hravé geometrie jezdecke vybízí, aby si přeskakoval z jedné koleje do druhé a s kolem ve vzduchu dováděl, jak se mu líbí.

Hravější geometrie umožní naprosto hladké průjezdy technickými pasážemi, ale ve vyšších rychlostech kolo zůstává rozumné a není třeba jej extrémně krotit. To právě přichází v houpavém terénu, kde po sjezdech následují rychlé výjezdy, tam stačí jen ze sedla trochu zabrat a bike se doslova rozeletí, aby se okamži-

tě dostal na vršek stoupání. Díky tuhosti a úžasné akceleraci v kombinaci se skvělým odpružením je tenhle stroj prostě ideálním společníkem pro jízdu na plný plyn.

Fruďší pasáže nejsou díky vyšší pozici řídítek problémem, se sníženým představcem skoro není třeba jít za sedlo. Naopak ve výjezdech je pozice řídítek trochu znát, takže jsme museli váhu neopatrně přesunout dopředu. Vše ale vyřeší ubrání dvou podložek a nastavení představe na střední výšku.

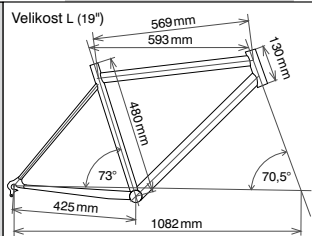
Komponentové osazení je zde zvoleno velmi dobře s ohledem na výkon. Hrubší pláště jsou dostatečně rychlé, ale jezdecke podrží hlavně v měkčím te-

rénu a při agresivnějším zatáčení. Totéž platí pro výkon brzd Hayes, jejichž verze Carbon nabízí kromě excelentního účinku do prstů nejpříjemnější páčku z celé modelové řady. Komponentům Sram nelze ve funkci nic vytknout, naopak řadiči rukojet nám ve sjezdech a pod příkrými výjezdy vyhovovala možnost agresivně přeřadit o několik stupňů v obou směrech. Jedinou výtku máme ke gripům, které jsou kvůli řadiči rukojeti kratší a jejich design by se hodil spíše na levnější kolo než na čistokrevný závodní stroj. To je ale jediná výtkka k jinak dokonalému stroji ve všech směrech.

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

### Technická specifikace:

- Rám: High Modulus Carbon 100 mm
- Tlumič: Rock Shox Monarch 3.3
- Vidlice: Rock Shox Reba SL 1,5" 100 mm
- Klíky: Truvativ Stylo 3.3
- Brzdy: Hayes Stroker Carbon
- Řazení: Sram X.9 Twist Shifter
- Přehazovačka: Sram X.9
- Přesmykač: Sram X.9
- Kola: Fulcrum Red Metal 5
- Pláště: Schwalbe Rocket Ron
- Řídítka: Pell's XR7 OV
- Představec: Pell's RX67 OV
- Sedlo: Pell's Long Way
- Sedlovka: Pell's XR2
- Hmotnost: 11,7 kg
- Cena: 77 890 Kč



- + tuhost, funkce odpružení, ovládání, lehkost jízdy
- tvar gripů

# Progress Cycle

## TESTOVACÍ CENTRUM

kola **GIANT** 2010 již v prodeji!

cyklistické pláště **HUTCHINSON**

pedály **crankbrothers** cyklistická sedla **fi'zi:k**

zapůjčení **sci con** přepravních kufrů



## PRAHA - HOSTIVICE

Logistický park Tulipán

☎ 235 311 888 :: [prodejna.hostivice@progresscycle.cz](mailto:prodejna.hostivice@progresscycle.cz)  
[www.progresscycle.cz](http://www.progresscycle.cz)

**KOLA :: PRODEJ :: SERVIS**

# pells

KOIFKCF 2010

nové technologie  
nové designy

NOVÁ VÝZVA



6IX

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

# Tomac Vanish – a překážek se zbavíš

Johnny Tomac si zprvu nebyl zcela jist, zda chce do rodiny kol Tomac přidat i enduro model se zdvihem 160mm. Vždyť jeho filozofii jsou kola pro jakýkoliv terén, která však umožní také svižnou jízdu vzhůru. Jenže poplávka amerického trhu je neúprosná a limity zdvihů pro XC a allmountain se neustále posouvají dál. Agresivnější jezdci příznivci značky si tak regulérně vyžádali i vysokozdvihový trail bike, který by neztratil nic z lehkosti jízdy modelu Snyper (testovali jsme v čísle 6/2009 a videotest najdete v archivu na [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz)). Při navrhování nového vysokozdvihového kola byly stanoveny dva hlavní cíle – rám může být maximálně o půl kila těžší než rám Snyper se 140mm zdvihem, ale přitom musí být dostatečně odolný, aby snesl jakékoli enduro zatížení. Zároveň ale nesmí ztratit nic z hbitosti a lehkosti jízdy snypera.



## Nové odpružení

Zadní stavba byla vyvinuta zcela nově v zájmu co největší jednoduchosti a tuhosti pod záberem. Vysoká aktivita odpružení Instant Active Suspension je zajištěna použitím 215mm dlouhého tlumiče Fox RP23 s externí vyrovnávací nádržkou, který nabízí vysokou variabilitu nastavení

chodu dle nároků jezdce, včetně možnosti tlumič zcela přitvrdit. Tlumič je přesně vyladěn pro charakteristiku zadní stavby přímo od Foxu, neboť u této značky je dobrým zvykem ladit chod rámu na míru. Během vývoje Johnny T. spolu s dalšími testovacími jezdci značky vyzkoušeli deset různých variant průběhu chodu,

## XLC Chimbarazo

Škála doplňků, příslušenství i oblečení značky XLC je hodně široká. Pro bikery nabízí několik modelů přilb, z nichž výše postavený Chimbarazo chrání čichu naše hlavy.

Přilba je vyrobena Inmold technologií, přičemž skořepina pokrývá i zadní partii na týlu. Celkem 27 ventilačních otvorů dělá povrch hodně členitým a jejich rozmištnění je více než promyšlené. Velmi chvilíme drobný otvor přímo na čele, který pod štítkem přivádí vzduch k nejvíce ohřívavým partiím.

Samozřejmostí je síťka na čele, která je součástí větší vyjmaterelné výstelky. Polstrování na temeni je hodně široké a totéž platí o výstelkách na bočích, na stahovací čelence a na zapínání na týlu. V tomto směru jde o celkem slušný komfort. Stahovací čelenka pokrývá dvě třetiny obvodu a chybí pouze přes čelo. Navíc mechanismus na týlu nabízí díky velkému průměru kolečka velmi dobré ovládání i za jízdy a rozsah stažení je opravdu široký.

Celkový tvar je středně hluboký se širším prostorem po spodním obvodu, kdežto na temeni je přilba spíše užší. Jezdcům s kulatou hlavou tedy nebude sedět ideálně, ale ti, kdo mají hlavu spíše „šišatou“, budou

určitě spokojeni. Díky mechanismu je usazení na hlavě velmi jisté a čelenka nikde netlačí. Výbornou ventilaci jsme již zmínili, komfort nošení je slušný. Co se týče štítku, jeho délka jezdce nijak neomezuje



ani v předklonu a demontáž je díky dvojici speciálních západek velmi jednoduchá. Bez štítku přilba vypadá ještě lépe, takže jezdec kombinující silničku a bike v ní najde rozumný univerzál. Její hmotnost je v testované velikosti M (54-58cm) 277 gramů, cena je 1190 korun. [www.xlc-parts.com](http://www.xlc-parts.com)

- + ventilace, stahování, síťka
- spíše oválný tvar

aby nakonec spolu s inženýry Foxu vyladili ideální kompromis mezi výkonem pod záberem a aktivitou v terénu.

Co je u Tomacu nově, je samostatný blok mezi homími vzpěrami zadní stavby a pističní tlumiče, jenž nahrazuje spodní čep nad patkami, používány třeba u značek Kona a Merida. Přesunutím čepu nahoru k tlumiči se podařilo elegantně vyřešit odvěky problém jednočepové zadní stavby s přepákováním, a sice niž-



ší tuhost. Celá kyvka tak může být v jednom kuse, tudíž pevnější a zároveň lehčí. Celkovou tuhost kompletu ještě posílí zadní rychloupínací osa Maxle Lite.

Jak ale říká John Tomac, je potřeba přehodit nohu přes rám a na vlastní kůži vyzkoušet, jak si Vanish poradí s vrchánínou i sjezdováním. Rám zatím ještě není na našem trhu, takže jakmile jej získáme k otestování, podělíme se s vámi o dojmy. (mig)

## Lance Armstrong na Looku?

Sedmínásobný vítěz Tour de France Lance Armstrong je známý svou nevolí na kole měnit jakýkoli z kontaktních bodů, jako je třeba sedlo, pedály či řídítka. Tentokrát však byl přesvědčen, aby udělal změnu na postu pedálů.

dit, sponzorsky i francouzský Look, takže přechod na pedály této značky je nevyhnutelný i pro něj. Technický prostředník mezi týmem Radioshack a značkou Trek Ben Coates tento krok vysvětluje: „Kdyby Lance měl na trati Tour v nějakém kritickém místě jakékoliv problémy s kolem, bude pro něj jako lídra snadnější si od týmového kolegy vypůjčit kolo, což by s odlišnými pedály prostě nešlo. Ačkoliv se to nestává tak často, musíme počítat se všemi eventualitami a zabránit jakémukoli důvodu, aby překážel Lancovu snahu o vítězství v Tour.“

Výměna pedálů u závodníka takového kalibru není nic snadného, neboť Lance měl u svých pedálů speciálně bio-mechanicky vyladěnou pozici kufrů na tretrách. Při vyměňování kufrů pro Look Kéo bylo potřeba použít dva páry bot. Po vyměření pozice kufrů pro pedály Dura Ace a zaznamenání přesné trajektorie šlapání i posedu se muselo precizně vyladit absolutně totožnou pozici i u kufrů pro pedály Kéo. Ben k tomu ještě podotkl: „Lance si od prosince, kdy na pedály Look přešel, ani jednou nepostěžoval a vypadá to tedy, že se s nimi sjeje.“



Pedály Look Kéo Blade s karbonovou pružinou, vážící 93 gramů každý, totiž poskytují pevné uchycení kufru bez stranových vůlí, aby byl přenos výkonu stoprocentní.“ Není divu, že Lance nemá s přechodem problémy. Vždyť jeho původní pedály Shimano využívaly kufrů, vyráběné ve standardu Look. Takže jedinou výraznou změnou je hmotnostní úspora, ale ta je u kola, které bylo i tak přesně na hranici váhového limitu UCI, zcela nepodstatná. (mig)

**PEARLIZUMI**  
[www.pearlizumi.cz](http://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](mailto:info@lissport.cz), tel. 481 311 820



## BBB CYCLOCOMPUTER MICROBOARD

- BGP-22 drátový model: 13-funkcí  
 ■ Aktuální rychlost ■ Průměrná rychlost ■ Cestovní rychlost ■ Celkové ujeté kilometry ■ Hodiny ■ Indikátor slabé baterie ■ Automatický scan ■ Automatický start / stop ■ Maximální rychlost ■ Čas jízdy ■ Celkový čas jízdy ■ Porovnání rychlosti ■ Posvěcení ■ Cena: 590 Kč



BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS

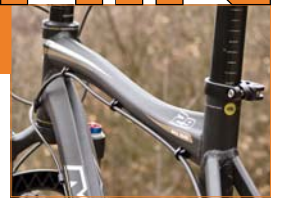


Více informací o produktech BBB najdete na [www.jmctrading.cz](http://www.jmctrading.cz) / [www.skprofibike.sk](http://www.skprofibike.sk)



# MARIN

## Nail Trail 29er



**D**evětadvacítky mají pro jízdu v terénu celou řadu skalních přízvnic, pro jejich použití hovoří především vyšší jízdní komfort a optimální stabilita. Ovšem ani zapřísáhlých odporů velkých kol není zrovna málo, k nejčastějším argumentům zaměřeným proti dvacet devíti palcům patří obecně o něco horší manévrovací schopnosti a vlnější akcelerace. Námí testovaný 29" bike legendární americké značky Marin však dokázal, že v případě vhodné konstrukce lze negativu této koncepce utlumit, a těžit tak hlavně z kládů daných větším průměrem kol.

Samotné jméno Nail Trail již náleží ke značce Marin mnoho let. Model s tímto názvem vždycky patřil k nejoblíbenějším hardtailům v nabídce výrobce a jeho devětadvacítková verze je pouze alternativou k 26" klasice. Bez desetiokruhu rovných čtyřicet tisíc sice není zrovna málo, ale za tuto cenu nabídne Marin Nail Trail 29er vedle tuhosti rámu také skvěle funkční vidlici a výkonné brzdy.



bou máme bike s nadstandardně velkými koly, tedy jestli si můžeme dovolit 29" palců takto ještě označit, pak vše ostatní představuje zažitou klasiku. **Především vyšší jezdcí, a to i ti dosud navykli na velikost kol 26", budou mít již po prvním ušednutí z Marina dobrý pocit. Posed není nijak natažený a samotná pozice jezdce odpovídá celkovému zaměření kola na komfort.** Rozhodně ne každý devětadvacítkový bike je postaven tak, že i jedinci zvyklému na standard 26" padne rychle do ruky. U testovaného kola jsme si ale skutečně nemuseli na nic zvykat a pomíneme-li vrozenou o něco slabší cel-

kovou obratnost patrnou již po prvních ujetých metrech, tak je typ Nail Trail 29er jedním z nejpříjemnějších kol své kategorie.

V případě použití velkých kol je samozřejmě nutné se smířit s určitým okleštěním akcelerace, vyšší obvodová hmotnost se zde prostě nedá zamaskovat. Ovšem díky použití kvalitních pláštů a nepříliš těžkých ráfků se podařilo zrychlení alespoň přiblížit klasickým šestadvacítkám. V praxi proto není model Nail Trail 29er nijak neochrabaný kolem. **Ani jezdec navyký sedláč 26" XC stroje s výrazně nižší hmotností by podle našeho názoru neměl být z testovaného modelu po stránce akcelerace zklamán.** Vzhledem k devětadvacítkové koncepci, již bývá právě horší zrychlení dost často vyřkáno, si Nail Trail 29er počínal v této disciplíně celkově velmi dobře.

A podobně je to i s odezvou na jezdcovy podněty, až už se zaměříme na zatačení či třeba nadhození kola do vzduchu. Srovnávat testovanou devětadvacítku v těchto kritériích se standardem 26" by nebylo fér, ale ve své kategorii patří i v tomto ohledu Marin Nail Trail 29er ke slušně ovladatelným kouskům. Sice jsme se museli občas snažit, abychom se ve vyšší rychlosti vešli do kilakých zataček, ovšem vzhledem ke svému „přirozenému

handicapu" si Marin počínal celkem suverénně. Ani dostat kolo do vzduchu nebyl tak trochu překvapivě nijak velký problém, a to i přes jeho nemalou hmotnost 13,2 kilogramu.

**Při jízdě takřka jakýmkoli terénem se projevila vrozená stabilita, která byla nejvíce patrná hlavně ve sjezdech a ve vyšší rychlosti také na rovinnách. Jezdec se s kolem nemusel nijak prát, na pokyn ke změně směru Marin reagoval spíše plynuje, ale stále dostatečně rychle.** To je ovšem vlastnost, jež je pro vyznačce 29" koncepce více plusem než záporom. Asi jediným výraznějším nepřitelem kola jsou hodně ostré začátky a vracečky, v nichž bike působí přece jen tak trochu neochrabaně. Celkově klidnější projev jsme ale téměř všude jinde spíše uvítali, doma je tento bike především na širších lesních a polních cestách. Pro jízdu „brzdaplyn" tedy pro akceleraci za každou projetoú zatačkou, bude ale samozřejmě vhodnější volbou klasická šestadvacítková verze modelu Nail Trail.

### Pohodlí na jedničku!

Po stránce komfortu nemáme tomuto kolu co vyčítit. **Velký průměr kol, který z hlediska komfortu hraje sám o sobě zásadní roli, zde navíc doplnila jasně patrná schopnost rámu pohlcovat část otěsů.** Zadní stavba, která oproti přednímu trojúhelníku vypadá díky úzkým profilům ramen dost subtilně, zde sehrála nemalou úlohu. Celková torzní tuhost rámu je přítom na velice dobré úrovni,

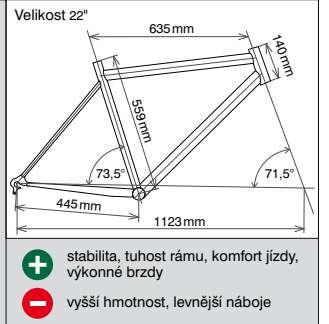
což platilo i v testované největší velikosti. Svůj díl na pohodlí jízdy sehrálo také sedlo WTB Vigo, které i přes opticky spíše závodní tvar nabízí poddajný skelet a především počátku samotový, s maximálním využitím zdvihu.

K vidlici Fox nemáme tradičně připomínky, jejich sto milimetrů zdvihu je vzhledem ke klasickému XC zaměření dostačující hodnota. Chod pružení byl již od samého počátku samotový, s maximálním využitím zdvihu. Vzhledem k ceně kola nás trochu zklamaly použité náboje z „OEM" řady Shimano M525. Určité by se nám zde více zamlouvaly třeba náboje SLX se systémem Center Lock. Naopak brzdy nás jedním slovem nadchly. Avid Elixir CR nabízejí širokou možnost nastavení a především dokonalou funkci. Velice spokojeni jsme byli třeba také s obutím WTB Prowler SL, které nabílo jistý kontakt téměř na každém typu povrchu, od ujeté hlíny až po jemnější štěrk.

Celkově je Marin Nail Trail 29er dobře vyváženým kolem. Skupina jeho potenciálních majitelů je sice výrazně zúžena použitou 29" koncepcí, ovšem právě ve své kategorii patří testovaný bike k tomu nejlepšímu.

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

**Technická specifikace:**  
**Rám:** 6061 Aluminum 29er, Triple Butted  
**Vidlice:** Fox 32 F29 RL, 100 mm  
**Klíky:** Shimano Hollowtech II, 44/32/22  
**Brzdy:** Avid Elixir CR, 160 mm  
**Razení:** Shimano SLX  
**Přehazovačka:** Shimano Deore XT Shadow  
**Presmykač:** Shimano SLX  
**Kazeta:** Shimano 11-34 (9)  
**Náboje:** Shimano M525  
**Ráfky:** WTB Laserdisc Trail 29er  
**Pláště:** WTB Prowler SL Folding 2.1"  
**Ridlička:** Double Butted 6061 Alloy  
**Představec:** FSA OS150LX Threadless  
**Sedlovka:** FSA SL-280  
**Sedlo:** WTB Vigo  
**Pedály:** Shimano PD-M520  
**Hmotnost:** 13,2 kg (vel. 22")  
**Cena:** 39 990 Kč



## Tactixký computer

**Z**e sortimentu levnějších computerů jsme otestovali model **RavX Tactix 1**, který nabízí za cenu 399 korun rozhodně něco navíc.

Součástí balení jsou totiž dvě sady kabeláž, takže computer lze automaticky používat na dvě kola a není třeba už shánět druhou kabeláž. Držáky obou se liší podle uchycení na řídítka nebo na představec. Uchycení dvěma stahovacími pásky, standardní tloušťka kabelu i tvar snímače a magnetu, to všechno už patří mezi standard, stejně jako tvar samotného budíku se středně velkým displejem.

K ovládání jednotlivých funkcí slouží dvojité tlačítko na čelní straně směrem k jezdcí. Sice je tlačítko dost velké a lze jej pohodlně nahmatat i v rukavicích, k přepínání je ale potřeba trochu zatlačit. Důležité je tedy pevně uchycení budíku na řídítkách nebo stisk tlačítka i budíku zpředu zároveň.

Přepínání jednotlivých funkcí je intuitivní a jezdec se na dvouřádkovém displeji rychle zorientuje. Okamžitý údaj o rychlosti je nahofe doplněn o aktuální poměr vůči průměrné rychlosti. Přepínání funkcí lze navíc volit automaticky, pak se v intervalech zobrazují samy, nebo manuálně, kde si jezdec vybírá.

Computer měří okamžitou, průměrnou a maximální rychlost, celkovou a okamžitou vzdálenost a samozřejmě jsou hodiny a stopky. Po výměně baterií je možné nastavit původní ujetou vzdálenost. Za danou cenu jsou dvě kabeláže výhodou, škoda jen, že computer nemá paměť pro dva obvody kol, což by vše ještě usnadnilo.

[www.cyklomax.cz](http://www.cyklomax.cz) (už)

- + cena, dvě kabeláže
- odpor tlačítka

**DT SWISS**

**Autorizované zastoupení - Servis centrum „Level A“**

**veleobchod, maloobchod, zásičkový prodej**

**BOTTICO s.r.o.**  
 Wolkerova 1273  
 765 02 Otrokovice  
 tel.: 577 119 271 fax: 577 119 274  
 e-mail: [bottico@bottico.cz](mailto:bottico@bottico.cz)  
[www.bottico.cz](http://www.bottico.cz)

## SOUTĚŽTE S CYKLOSERVISEM!

**N**aši milí čtenáři, je tu další kolo soutěže, v níž můžete vyhrát ceny od jednotlivých cyklistických značek. V minulém kole zvíťazila slečna nebo možná paní Lenka Zverková, která správně odpověděla, že maximální hmotnost nákladu pro brašny kategorie EXP od firmy Sport Arsenal je 44 kg. Kladkový držák kola na strop j tedy náleží právem a vybrali jsme ji proto, že je to žena. Té bude tento jednoduchý pomocník, nevyžadující pro zvednutí kola téměř žádnou sílu, asi nejvíce k užítku.

V tomto kole budeme soutěžit s firmou **Velo RB**, která na náš trh dodává kola **Wheeler** a doplňky značky **Acor**. Cena pro vítěze bude právě ze širokého sortimentu **Acor**, takže stačí zaslat odpověď na otázku na náš soutěžní mail [cyklossoutez@seznam.cz](mailto:cyklossoutez@seznam.cz) a čekat, zda vyhráete. Odpověď samozřejmě nalezete na stránkách [www.wheeler.cz](http://www.wheeler.cz), tak hodně štěstí.

**Soutěžní otázka: Jaká velikost rámu modelů Falcon a Eagle je vhodná pro výšku postav 180-190 cm?** (red)

**www.cykl.cz** - soukromá rádčková inzerce

**OD 24. 4. DO 9. 10.**

## AUTHOR MARATON TOUR

- 24. 4. 2010: Author 50 Český ráj Branžež - Nová Ves
- 8. 5. 2010: Author Sela marathon hrad Helfštýn - Lipník nad Bečvou
- 9. 5. 2010: Dětský Author Sela marathon hrad Helfštýn - Lipník nad Bečvou
- 23. 5. 2010: Author 50 Bezděz - Bezděz
- 29. 5. 2010: Author Král Šumavy - MTB Klatovy
- 18. 9. 2010: Author Pražská 50 Praha 6
- 3. 7. 2010: Author Cyklo Maštale Proseč
- 28. 8. 2010: Author Král Šumavy - road Klatovy
- 9. 10. 2010: Nova Author Cup Josefův Důl v Jizerských horách
- 12. 6. 2010: Author Znovín Cup Satov (Znojmo)
- Velká cena vinných sklepů Lechovice

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

Nová rubrika Retro se zaměří především na starší vybavení a komponenty, které se nějak výrazněji zapsaly do dějin cyklistiky a které dnes dokáží pamětníka chytit za srdce. Zároveň bude tato rubrika členitostí pro naše čtenáře, kteří mohou mít doma nějaké cyklistické šperky a rádi by se jimi pochlubili.

Různé formy odpružení v historii MTB jistě budou jedním z nejdůležitějších témat, na úvod jsem proto vybral Girvinův odpružený představec FlexStem. K tomuto dílu mám velice osobní vztah, a to nejen proto, že se mi je před nějakou dobou podařilo sehnat v úplně novém stavu do mé old-school sbírky, ale především proto, že jsem jej vozil v červené barvě na svém biku v roce 1992.

Tento představec používal Bob Girvin u svých vzadu odpružených kol Pro-Flex na přelomu osmdesátých a devadesátých let, odpružená zadní stavbě tak vřede sekundovala pevná vidlice a právě představec FlexStem. Obě jednotky k pružení využívaly samozřejmě elastomeru, k přitvrzení mohli dojít buďto pouhou změnou předpětí, či výměnou elastomeru za tvrdší.

Výhodou byla jednoduchá funkce závislá na jediném čepu, na rozdíl od pozdější

# RETRO

## Girvinův představec

ho věčně vyviklaného paralelogramového konkurenta Softride. Stejně tak hmotnost jen něco málo přes půl kilogramu hrála Girvinovu představi do karet. Zároveň bylo určité překlápní řídek směrem dopředu, při

se představec přitáhl více natvrdo, pilníl celkem dobře svou funkci, aniž by při řízení kola působil jakkoli rušivě.

Většina modelů kombinovala duralový sloupek a nosník čepu a ocelovou přední část, existovaly ale i kompletně duralové verze. V nabídce byly různé délky představce, s měnicí se délkou se ale bohužel měnila také charakteristika pružení. V celoodcelovém provedení pak Girvinův představec takřka do puntíku okopirovala česká firma Knob, a to na začátku devadesátých let, což je důkazem toho, že FlexStem skutečně fungoval.

Přestože odpružený představec nakonec znamenal slepou uličku vývoje, v době, kdy byly odpružené vidlice ještě v plenkách, znamenal funkční, jednoduché a poměrně laciné odpružení. A právě proto mu jistě patří místo v jakési pomyslné siní slávy historie MTB.

Jan Kadečka



propružení, nejvíce patrné na poloze brzdových pák, na to se ovšem dalo celkem rychle zvyknout. Funkční zdvih byl sice minimální, ovšem jezdec byl přece jen ušetřen částí rázů od terénu. Při nastavení na vyšší citlivost bylo ovládání kola dost nepříjemné, ale pokud

## Padák bez popruhů

Lehká a prodyšná bunda Sensor Parachute je užitečným společníkem sportovce do každého počasí. I přesto, že je vyrobena z velmi tenkého materiálu (100% polyester), odolá větru i vodě. Cyklista se však nemusí obávat, že by se ve ní pařil, stíhané panely v podpaží a na bocích se totiž starají o perfektní odvětrání. Bunda je celoprošívací s vyšším stojáčkem, který je zevnitř vystlan silovinou. Zadní díl je pro lepší ochranu zad v předklonu při jízdě na kole prodloužený. Vzhledem k tomu, že bunda není elastická, při jízdě přiléhá k tělu pouze vlivem větru.

Vzadu najdeme také vcelku prostornou kapsu s vodorovným zipem, jenž je opatřen reflexním proužkem. Velkou předností modelu Parachute je jeho lehkost a sklad-



nost, protože nezabere téměř žádný místo, a o tom, že jej vezeme v kapse dresu, prakticky skoro vůbec nevíme. Svitavský Ultrasport tento ultralehký výrobek dodává v černé barvě s červeným zipem a lemy rukávů. Vybrat můžeme z kompletní řady velikostí S až XXL v ceně 1390 Kč.

(pet)

Marek Rodina

## VAŠE DOPISY

Zdravím Cykloservisní redakci. :-)

Chci se zeptat, z jakého důvodu se dělají takové cavyky s představením nového XTRka. Zvláště v době, kdy jsou na internetu dostupné nejen fotky, ale i nějaké technické informace o nové nejvyšší bikové sadě Shimana. Vy jste se o XTRku v představení Shimana na rok 2011 zmínil, dokonce i o tom, že jste se na něm i projeli, tak proč nemůžete čtenáře se sadou podrobně seznámit? Přiznám se, že „informační embargo“, o kterém jste psali, že na XTRko platí, mi připadá vyložené úchylné. Ale je mi jasné, že jste si ho asi nevycucali z prstu...

Kolu zdar!

Informační embargo na novinky Shimano je už každoroční obehnanou písničkou. I my jako redakce si o něm myslíme svoje. Na novém „desítkovém“ XTR, i když ve stádiu plně funkčního prototypu, jsme se skutečně již svezli, naše novinářská čest nám však nedovoluje se o něm více rozepsat. Před samotným představením novinek v továrně Shimano musíme totiž každoročně podepsat jakési čestné prohlášení, že nebudeme novinky zveřejňovat dříve, než vyprší zmiňované embargo. To je většinou stanoveno pouze na luxusnější díly, jejichž uveřejnění by mohlo negativně ovlivnit prodej kol s dosavadní verzí komponentů. Jednoduše řečeno, pokud bychom čtenářům ukázali již v lednu fotky nového XTR, které je zcela přepracované, asi by se letos kola s aktuálním XTR neprodávala právě snadno a řada jeho potenciálních uživatelů by si třeba ještě rok počkala na novinku. Přístupu Shimana tedy rozumíme, jenže ve chvíli, kdy je embargo jakkoli porušeno, což v případě internetu v podstatě ani není možné ohlídat, už toto embargo ztrácí význam. My bychom našim čtenářům rádi přinášeli všechny žhavé novinky, takže v případě informačního embargo od Shimana se v nás tluče již zmiňovaná novinářská čest s novinářskou povinností, jež je spjata s co nejrychlejšími přísunem informací čtenářů.

(red)

# Vodní kraťasy

Nechceme vám přinést test surfařských šortek, ale plnohodnotných cyklistických kraťasů, které jsou ideální pro jízdu v dešti nebo na hodně mokřem a blátivém podkladu.

Kraťasy Endura Superlite Shorts jsou nepromokavé a jsou tak ideální jako krycí vrstva přes čapky nebo i samostatně v kombinaci s náviky přes kolena.

Jelikož značka Endura sídlí ve Skotsku, je jasné, že mlha, bláto a déšť jsou pro její výrobky na denním pořádku. Kraťasy Superlite tedy patří mezi oblečení určené vytvořené jako ochranné, tedy do deště, chladna a do počasí, ve kterém by ani cyklistu ven nevyhna.



Základním materiálem je syntetická tkanina s voděodolnou úpravou, která by měla odolávat 20 000 mm vodního sloupce a zároveň by měla disponovat paropropustností 7000 g. Tento materiál je na celém předním dílu a nohavících. Všechny švy jsou speciálně chráněné proti pronikání vlhkosti a dvojice kapes je vybavena nepromokavými zipy.

Materiál není v žádném směru pružný, stíh proto trochu kopíruje lehece nakřčenou nohu. Díky délece těsně přes kolena je to nutnost, aby materiál při šlápnutí nikde netáhl a nevyhmoval se. Vnitřní povrch je totiž trochu přilnavý, takže se po elastických kalhotách nebo po nohách nekouže tak dobře.

Na bocích nechýbí výrazné reflexní trojúhelníky a na zadní části kolene je stahování na suchý zip. To v případě zmenšení obvodu nohavice zajistí, aby se materiál nevyhmoval přes koleno nahoru a tím pádem tak zůstala noha kompletně krytá svrchu za deště.

Zadní strana nohavíc a sedací partie je z hrubšího a trochu pružnějšího materiálu. Je to hlavně kvůli odolnosti vůči prodloužení o sedlo. Tento materiál je výrazně silnější než na přední straně nohavíc, ale pro zpracování švů platí totéž. Těsně pod širokou gumou v pase je vzadu pruh elastického materiálu, takže kraťasy při předklonu nemají tendenci sjíždět. To vše je pojištěno tkaníčkou v pase.

Tento kousek šatníku jsme vozili hlavně v teplotách mírně nad nulou, když venku ležela sněhová břečka a bláto, takže bylo nutné buď nasadit blatníky, nebo se prostě nějak chránit proti nebezpečí mokřého pozadí. Všechna voda a bláto se zastavily o materiál, takže jeho odolnost rozhodně chválíme. Totéž platí i pro stíh, který jezdeck nijak neomezuje a chrání i zmiňovaná kolena.

Kdo by chtěl kraťasy vzít i v létě samostatně, může si do nich vepnout vnitřní nohavíčky s vločkou, které mají systém Clickfast se čtveřicí úchytů v sérii vždy po třech patrech kolem pasu. Vzhledem k nízké paropropustnosti materiálu tenhle model nedoporučujeme pro běžné letní ježdění, protože se v něm jezdeck velmi rychle a navíc hodně zapasí. Ideální je opravdu jako ochranná vrstva do nižších teplot, nebo i do léta, ale to jen pro vyjížďku za deště.

Za cenu 1449 korun jde o velmi dobře provedený kousek, který stoprocentně ochrání a díky stíhu nabídne dostatek pohodlí.

www.endura.cz

(už)

- voděodolnost, stíh, reflexe, stahování
- horší ventilace

**4EVER**

4E in bike we trust

Slechtíme kola čistě rasy. Všechny modely 4EVER jsou osazeny komponenty odpovídající kategorie. www.4EVER.cz

**ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)ADY**

POUŽÍVAJÍ: MERIDA BIKING TEAM, AD SPARTA PRAHA CYCLING, CYCLO TEAM BUDVAR TÁBOR, TEAM 4EVER









# VAUTRON

## Ares



kem slušný výkon i stabilní spojení předního kola s terénem. Delší výjezdy ze sedla znamenaly častější použití lockoutu, aby vidlice s měkčí pružinou dokázala sekundovat jinak tuhému a výkonnému rámu.

Na rovině je znát hrubší vzorek pláště Ritchey Z-Max, které jsou výbornou klasikou do tvrdšího terénu, nicméně odvalování není nijak fantastické. Zde bychom na zadním kole klidně uvítali i širší provedení, protože tužší zadní stavba nenabídla jezdci příliš pohodlí, ale její projev byl spíše spartánštější. Když tuhost, tak ve všech směrech, dalo by se v tomto případě říci.

Kola Vautron jsou takřka stoprocentně na kompletních sadách, což platí i zde, takže ne-

hledíme mix jednotlivých značek. Sada Deore je slušný základ, který poslouží dobře jak rekreačním cyklistům, tak začátečníkům, koketujícím se závoděním. K chodu řazení nemáme žádné výtky a totéž se týká projevu brzd. Jejich výkon ve spojení se vzorkem pláště představoval v terénu jistotu. Komponenty Zoom se podepsaly na trochu vyšší hmotnosti, naopak designové trochu neobvyklé sedlo nabídlo celkem slušný komfort.

Model Ares s daným osazením bude vítaným společníkem pro sportovního nebo začínajícího bikeru, který má nějaké to kilo navíc, nebo vyžaduje maximálně tuhý rám s nevdědním tvářením trubek.

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

**K**ola Vautron jsou specifická tím, že lze na přání kombinovat jednotlivé rámy v odlišném designu s různými komponentovými sadami. Testovaný model Ares se sadou Deore a kotoučovými brzdami je toho důkazem, protože tato loňská verze je letos osazena kombinací Deore/SLX a rákiovými brzdami, kdežto v tomto testu použitá komponentová skladba bude pro letošek na rámu Alpen s trochu méně nápadnými hydroformovacími prvky.

### Masivní tuhost

Na první pohled zaujme tento bike svým masivním rámem z duralu řady 6061. Jestliže někdy kritizujeme přehnaný hydroforming, zde se naopak povedlo díky této technologii vytvořit poměrně zajímavý design s nevšedními prvky.

Spodní trubka má hranatý profil, který je vepředu vyšší, aby postupně přešel přes čtvercový ke středovému pouzdru do obdélníkového, s výraznou profilací před samotným pouzdrům. Totéž platí od hlavy pro horní trubku, jež se ale k sedlové nájopuje stylizovanou hodně výraznou spojkou, která je samozřejmě jen vytvárováním stěny trubky.

Zadní stavba už společná na elipsoidní průřez trubek s jen nepatrným prohnutím sedlových

vzpěr. Výška řetězových vzpěr za středovým sloužním je ale hodně výrazná. Zmínit musíme ještě boční prolisy na předním trojúhelníku na obou trubkách hned za hlavou. To jsou všechny anomálie, které dokreslují originální tvář tohoto stroje.

Zmíněná profilace se pak jednoznačně podepsala na vysoké tuhosti rámu a chování kola. Materiál nedovolil žádné kroucení do boků ani pod těžším jezdcem. Nekompromisní tuhost zde tedy osloví hlavně jezdce vyšší váhové kategorie. Těm sportovněji založeným bude trochu vadit průměrná hmotnost celého kola, která na výkonu trochu ubírá.

Posed patří svojí délkou mezi střed, kde jezdec díky výše posazeným řídítkům není tak výrazně natažený. Přesto je ale řadíme mezi sportovnější. Na testovanou velikost 21 palců se ideálně posadí jezdec s výškou 185 cm a vyšší, tomu bude délka rámu a geometrie vyhovovat. Po prvotním osahání jsme ocenili plynulý



rozjezd, který sice využívá tuhosti rámu, nicméně akcelerace patří mezi průměr. Svůj díl na tom částečně nese i měkčí vidlice, u níž jsme na silnici častěji sahali po páčce lockoutu. Hladký chod vidlice a vřímavost vůči malým nerovnostem byly v pořádku, ale na tuto velikost rámu bychom volili tvrdší pružinu.

Na rovině je bike poměrně klidný, takže kolo dobře poslouchá a není jankovité. Na technické parádě geometrie nehraje, takže dostat bike do vzduchu nebo s ním někde poskakovat, na to nemá vloh.

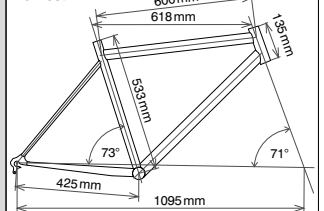
Na jízdě v ostřejším tempu s pořádným záběrem do pedálů se ale tváří přívětivě a jezdec si na něm opravdu vychutná delší stoupání i sjezdy. V ostřejších zatáčkách jej není třeba nijak přemlouvat, ale zároveň díky výšce rámu a také trochu výše položenému těžišti je potřeba v zatáčce trochu zabrat za řídítka.

Prudší sjezdy znamenají přesun těžiště za sedlo, naopak v ostřejších výjezdech má cel-

### Technická specifikace:

**Rám:** Al 6061 RHF  
**Vidlice:** SR Suntour XCR 100 mm  
**Klíky:** Shimano Deore  
**Brzdy:** Shimano Deore  
**Řazení:** Shimano Deore  
**Přehazovačka:** Shimano Deore  
**Přesmykač:** Shimano Deore  
**Náboje:** Shimano Deore  
**Ráfky:** Alex Rims DP 20  
**Pláště:** Ritchey Z-Max  
**Sedlo:** Active FMF  
**Sedlovka:** Zoom  
**Řídítka:** Zoom  
**Představec:** Zoom  
**Hmotnost:** 13,1 kg  
**Cena:** 19 200 Kč (rám Alpen)

Velikost 21"



+ tuhost, pláště

- měkčí vidlice

[www.MAYO.eu.sk](http://www.MAYO.eu.sk)

e-COMFY

AK HĚDÁTE POKOHDNÝ A KOMFORTNÍ BICYKEL S POMOČNÝM ELEKTRICKÝM MOTOREM, VHDODNÝ AJ PRE STARŠÍCH ĽUDÍ, ALEBO ĽUDÍ SO ZNIŽENOU POHYBOVOU SCHOPNOSŤOU, PRAVE PRE VÁS JE URČENÁ NOVINKA e-COMFY. VĎAKA ŠPECIÁLNE UPRAVENEJ KONŠTRUKCII RÁMU SA BICYKLE e-COMFY VYZNAČUJÚ MIMORIADNE NÍZKYM NASTUPOVANÍM, KEĎŽE STAČÍ PREKROČIŤ SPODNÚ RÁMOVÚ RÚRU, KTOREJ ÚROVEŇ JE LEN 180MM NAD ZEMOU. BICYKLE SA VYRÁBÁJÚ S OCEĽOVÝM ALEBO HLINÍKOVÝM RÁMOM V PREVEDENÍ 24V/10Ah, ALEBO 36V/10Ah. VŠETKY MODELY SÚ TESTOVANÉ V ŠTÁTNEJ SKÚŠOBNÍ A ZODPOVEDAJÚ EURÓPSKYM NORMÁM. Viac info na [www.mayo.eu.sk](http://www.mayo.eu.sk)

**SK** Liberty Trade, s.r.o.  
 Súvoz 1, 911 01 Trenčín  
 Tel.: +421 32 74 30 452  
 E-mail: lib@stonline.sk  
[www.mayo.eu.sk](http://www.mayo.eu.sk)

**CZ** Rebell Bike, s.r.o.  
 Hodonínska 97, 696 03 Dubňany  
 Tel.: +420 601 541 531  
 E-mail: rebellbike@email.sk  
[www.mayo.eu.sk](http://www.mayo.eu.sk)

**WORKER**

CENA OD 999,-Kč

CENA 8690,-Kč

CENA OD 490,-Kč

**ELEKTROKOLA PRO KAŽDÉHO**

CENA OD 11890,-Kč

Seven Sport s.r.o.  
 objednávky@insportline.cz  
 +420 556 300 970  
[www.insPORTline.cz](http://www.insPORTline.cz)

insPORTline s.r.o.  
 objednávky@insportline.sk  
 +421(0) 326 526 701  
[www.insPORTline.sk](http://www.insPORTline.sk)

[www.worker.cz](http://www.worker.cz)  
[www.worker.sk](http://www.worker.sk)

# Vyhraje Roman AGang?

# PAVLAČ

Před časem jsme požádali ty naše čtenáře, kteří trpí nadváhou, používají kolo a jejich velká touha je zhubnout, aby se přihlásili do naší soutěže. Na vybraného soutěžícího, pokud dokáže za určité období zhubnout na námi určenou váhu, čeká jako odměna od sponzora soutěže, firmy Universe Agency, skvělé kolo AGang Gangsta 8.0 v hodnotě 33 000 Kč.

vesnici nedaleko Mladé Boleslavi. Pracuje jako obchodní ředitel ve firmě, která dodává roboty na výrobu automobilů. Je ženatý a má dvě děti. Měří 197 cm a jeho současná váha je 113,3 kg. Nejvíce měl 115 kg.

"Ziloustnul jsem, když jsem se oženil", říká Roman. "Před tím jsem měl 95 kg. Hrál jsem za VŠ dorosteneckou ligu ve volejbalu. Problém byl v tom, že bychom se, se kterou jsme ze začátku bydleli, je vynikající kuchařka. Její dcera, má manželka, to po ní „bohužel“ převzala a já tím zkrátka trpím. Prostě se rád přežírám." Na otázku, jaké je jeho nejoblíbenější jídlo, odpovídá, že řízek. K večeri spořádá klidně dva a nejráději s bramborovým salátem. Samozřejmě má rád svičku a další česká jídla. Dalším nešvarem je, že ve skupince kamarádů, se kterými brzdí nejráději Český ráj, je jediný, kdo je schopen dát si uprostřed vyjížďky třeba šest ovocných knedlíků. Na každé zastávce, kterých je tři až pět, vždy jedno pivečko a vše podtrhne na konci jízdy v nějaké obchůvce, kde dostane tepře ten správný hlad a žízeň. Podle únavy. Na kole jízdy pravidelně, každý víkend. Kolik najede ročně kilometrů, neví. Sice má cyklocomputer, ale nesleduje to. Odhaduje, že jeho roční kilometrová dávka je 1500 až 2000 kilometrů.



pokud dokáže do 16. června, kdy ho převážíme, snížit svou hmotnost o 13 kg. Za dva a půl měsíce. To se nám zdá přiměřené při jeho současných parametrech, aniž by ho to nějak poškodilo na zdraví.



Zakladatel značky Specialized a biková ikona Mike Sinyard navštívil Českou republiku za účelem „vysvěcení“ dvou specializovaných obchodů Concept Store. O tom si



přečtete v rozhovoru v tomto čísle. Díky našemu novinářskému štóralismu se nám však podařilo odhalit, že pravý důvod návštěvy byl zcela jiný. Zatímco všichni pokorně žádali Mistra o autogram a rozhovor, tou opravdovou hvězdou celého obřadu byl český PR manažer značky Specialized Tomáš Jančárek, pro jehož podpis si Mike ve skutečnosti přijel. ©

Na českém trhu se nově objevily luxusní cyklistické i civilní brýle EasSun, které k nám již před lety dovažela pražská Komerzia. Současná nabídka ale vedle brýlí zahrnuje také cyklistické přílby v příznivých cenových relacích.

V cyklistice je běžné si z náležitosti ke značce pořídit také dres či tričko s logem výrobce kola. Nostalgici majitelé silniček Favorit, vzpomínajíc se sízou v oku na za-



slou slávu této nedostatkové značky (na kola Favorit se za sociku muselo stát klidně celou noc ve frontě před prodejnou), nyní mohou svou hrdou náležitost vyjádřit recesistickým tričkem. Na něm je Favorit ztvárněn v důvěrně známém logu, v kterém je původní vzpínající se koník nahrazen jízdním kolem. Všimněte si i totožného fontu písma, který používá italská legendární automobilka.

Otevřít cyklistickou dílnu a prodejnu na Aprila, to chce kuráž. Sice se to podle letáčku jevílo trochu jako žertik, ale nakonec jsme zrekonstruované sklepní prostory našeho



kamaráda a čtenáře navštívili a zúčastnili se slavnostního otevření jeho dílny. Nechyběly chlebičky, víno, pivo ani silovice. Jelikož se nejednalo o žert a my jsme se prvního dubna dobaťe najedli, přejeme tedy jeho firmě Kola Mikeš v České Skalici spoustu spokojených zákazníků.

## Answer Team 3

Americká firma Answer Products, jenž je známá hlavně produkcí vidlic a tlumičů Manitou, vedle odpružení vyrábí také komponenty kokpitu a oblečení s logem Answer. Z portfolia značky jsme si do jarního testu vybrali rukavice Team 3, u nichž nás zaujal poměr cena-výkon. Za 590 Kč totiž pořídit celopřstové rukavice motokrosového typu, které přinesou spolu s ochranou srstní části ruky dostatek pohodlí.



Dlaňová část je vyrobena ze syntetické kůže Clarino, která přináší dostatek odolnosti proti prořezání při pádu, a přitom je natolik tenká, že sevíření řídítek je zcela přirozené. Kůže na grípech nijak nekouže a v rozbitých terénních pasážích se podílí na spolehlivém uchopu.



O kvalitní odvětrání se stará síťovina Expandex, z níž je ušita horní prstová část rukavice. Na jedničku je provedení vnitřních švů, které díky širší prostřední části za jízdy netačí do prstů. Chránící kloubové prsty, horní části ruky a stahovací pásek na suchý zip v oblasti zápěstí z materiálu Thermaweld na první pohled vypadají, že budou tvrdší, ale opak je pravdou. Pohyb prstů v rukavicích díky své ohebnosti a poddajnosti nijak neomezují a nošení rukavic i jízda v nich je také díky použítí pružné střední části a horní partie záplety z neoprenu zcela pohodlná a příjemná.

Rukavice také velmi mile překvapily, protože za tuto cenu jsme tak vysokou úroveň komfortu neočekávali. Proto jsou vhodné nejen na freeride a sjezd, kde je jejich primární určení, ale s klidem je můžeme doporučit i na celodenní vyjížďky v jarním počasí, kdy je na krátké rukavice ještě brzy. Rukavice Answer Team 3 se prodávají v modré, černé a červené barvě ve velikostech S-XXL za 590 Kč.

www.progresscycle.cz (mig)

Velmi zajímavé je poslouchat Romana, jak se přes den stravuje. Je to doslova odstrašující případ. Snídani si dá opravdu bohatou. Velký kus paštiky a tři, čtyři rohlíčky. Zapíjí kávou s mlékem. A navrch nějakou sladkou tyčinku. Zhruba dvakrát týdně obědvá, podle času. To si nechá poslat do kanceláře nějakou čínu. A když nemá čas a neobdívá, tak vydrží bez jídla do večera. A to stojí za to. Otevře lednici a vysaje, na co přijde. Miluje uherák nakrájený na tlusté plátky. Tak dvacet deka na posezení se třemi rohlíčky. Myslíme jsme, že je to pro Romana večerní konečná, ale upozornil, že to je jen malý předkrm. Potom následuje normální večere, třeba ty již zmíněné řízky. A nakonec samozřejmě něco sladkého. Nejlépe kolem deváté večer. Síska uheráku Romanovi vydrží tak týden. Další Romanův problém je, že nesnáší, když dte někde nechají nedojedené jídlo. I to on okamžitě zpracuje. Je mu líto ho vyhodit...

Roman je typickým příkladem člověka, který jí nesprávně. Ale ruku na srdce, mnozí z vás patří do podobné kategorie. To si přiznejte. I proto je ideálním typem pro naši soutěž. Je jedlímek, přiměřeným cyklistou a především má obrovskou touhu zhubnout, protože koho by bavilo na sobě znosit zbytečný tuk.

Když jsme si tak s Romanem povídali, přemýšleli jsme, na kolik ho necháme vyhubnout. Nakonec jsme usoudili, že při jeho výšce a současné váze bude skvělé,



**Granit X-Plus 54**

- \* patentované provedení oka zámku
- \* čtyřhranné parabolické oko
- \* dvojitě jištění oka v těle zámku
- \* uzamykací systém ABUS X-Plus
- \* vysoká ochrana proti nežádoucí manipulaci

**ABUS**  
Security Tech Germany  
www.abus.cz



# SPECIALIZED

## Stumpjumper FSR Expert

Koncept nového rámu Specialized Stumpjumper FSR vychází ze závodních modelů Epic, které mají tlumič uložen pod horní rámovou trubkou. Stumpjumper FSR je však určen pro jízdu v jakémkoliv terénu, takže je opatřen delším zdvihem, jenž povyskočil na 140 mm. Jak uvedl zakladatel značky Mike Sinyard v rozhovoru, který najdete v tomto čísle, **Stumpjumper FSR je jeho nejoblíbenějším modelem, který je synonymem pro univerzální horské kolo.** Díky samostatné jednotce Brain Fade se totiž při běžné jízdě může chovat skoro jako pevné kolo, zatímco v terénu lze využít právě až 14 centimetrů chodu zadní stavby.

### Mozek systému

Specialized si nechává u amerického Foxu vyrábět tlumiče AFR Shock Brain, které mají kromě těla tlumiče ještě u le- vých patek zadní stavby visle umístěnou jednotku Brain Fade. Na ni si jez-

dec může modrým kolečkem nastavit jak zcela aktivní chod zadní stavby, tak i požadovanou tvrdost prahu odtržení z klidu.

Ačkoliv to zní složité, funkce systému je prostá. Ve visle uloženém válci jednotky Brain Fade je olejový kompresní okruh uzavřen speciálním závažím. To za běžné jízdy udržuje tlumič zavřený a jezdecky umožňuje jízdu bez propružování. Teprve v okamžiku, kdy zadní kolo najeď na překážku, se závažíčko díky rázu odsopdu rozpožhybuje a odkryje ventil, čímž umožní oleji volně protékat tlumičem. Jakmile rázy ustanou, závaží opět překryje olejový okruh a tlumič se znehýbní. A právě otáčením modrého kolečka na brainu je možné nastavit velikost rázu, který tlumič otevře, tedy potažmo i odolnost kola proti propružování.

### Podobojí

Nový Stumpjumper FSR se vyrábí jak v karbonové, tak i v duralové verzi.

Nejlehčí model S-Works Stumpjumper FSR, který jsme prošli již vloni v létě (informovali jsme o tom v čísle 14/2010 a prohlédnout si jej můžete ve videu Specialized 2010 na našich stránkách [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz)), se s nejlépeším osazením dotýká fantastické hmotnosti 10,5 kg. Duralový model Stumpjumper FSR Expert za 86 tisíc korun má rám vyroben z nejlepší „spešlovské“ slitiny hliníku označované M5 a s osazením Sram X.0, Fox Talas RL 140 mm a koly DT Swiss váží 11,7 kg.

### Zadní stavba

Čtyřpákový systém odpružení FSR je již mnoha lety osvědčený, u nového stumpjumpera pak disponuje krátkým duralovým vahadlem, které zvyšuje tlak na 200 mm dlouhý tlumič, což se projevuje na jeho lepší citlivosti. Díky delší pistnici je také více prostoru na ladění chodu. Pokud nastavíme jed-



notku brain do plně otevřeného režimu, můžeme sledovat ničím neovlivněnou funkci tlumiče. Na počátku zdvihu je odpružení citlivé a pobírá i drobné nerovnosti. Na druhou stranu se při šlapání také popohuje a zanořuje zhruba do jedné čtvrtiny chodu pistnice. **Ve druhé třetině zdvihu dochází k lehkému narůstání komprese, aby se tlumič při rychlé jízdě rozbitým terémem zbytečně nenohřil hluboko do zdvihu, zároveň je však plný zdvih při velkých rázech k dispozici.** Celých 140 mm zdvihu se vyčerpá pouze v nejkritičtějším situacích, neboť v poslední fázi zdvihu přichází ke slovu vnitřní ochrana proti chodu nadoraz a průrazu. Je zajímavé sledovat, že tlumič ve sjezdu pracuje prakticky nerušeně jak pod šlapáním, tak i během brzdění. Je tedy znát, že oddělení patek od řetězových vzper v intencích systému Horst link má svůj smysl. Jediné, co zpočátku jezdecke může rušit, je citelné otevření a zavření olejového okruhu. To je ale součástí systému a jezdecka tak alespoň kolo informuje, že jednotka brain funguje.

### V terénu

Posed na kole je spíše kratší, v testované velikosti M má přední trojúhelník délky 555 mm spolu s velmi krátkou zadní stavbou délky 420 mm za úkol přinést skvělou ovladatelnost v technických pasážích. Zbrkllost a nerovnotu kola, která by normálně s těmito



parametry šla ruku v ruce, však krotí položenější vidlice s úhlem hlavy 68,5°, takže i v rychlých i prudkých sjezdech je vedení kola klidnější a jezdeck nemusí krotit neposlušný stroj. Do dlouhých vjezdů je však možné snížit zdvih vidlice na 120 či 100 mm, čímž se úhel napřími, posed snižá a při zavřeném tlumiči se dá velmi svižně upalovat vzhůru. A to je právě klíč k univerzálnosti stroje – vysoké zdvihy jsou k dispozici pouze ve chvíli, kdy si to jezdec přeje či je potřebuje, zároveň si však z kola může udeřat prakticky hardtail. My jsme stroj Specialized Stumpjumper FSR Expert proklepli na Mallorca (o našem strastiplněm i ultra zábavném putování jste si mohli přečíst v minulém čísle 6/2010), a „spešl“ dostal pořádně zabrat. Dlouhé krpály na nejmenší převodník i sjezdy jak na pohárových závodech zdořal vždy s přehledem a limitem nebylo nikdy kolo, pouze jezdeck. Moc se nám líbila krátká zadní stavba, která potěší asi

každého technicky založeného jezdecke, protože průjezd klopových i technických zatáček, zvedání kola na zadní i hrani si s kolem v těžkém terénu je snazší, než na jakémkoli jiném sériovém kole. Hmotnost stroje 11,7 kg bez pedálů pak vybízí k vysokým přeskokům čnicích balvanů i ležících klad. Při vjíždě je vždy dostatek času si před vjezdem snížit zdvih a přivrtnit brain a do sjezdu naopak tlumič plně otevřít a vidlici roztáhnout na 140 mm. Při použití na maratony, které u modelu SJ FSR Expert rozhodně nevyklučujeme, jsme však trochu postrádali páčku lockoutu, která mu umožní svižnou jízdu bez pohupování a přitom zachová dostatečnou citlivost tlumiče ve sjezdech. Jakmile ji v širokém rozsahu nastavení vzhlédem ke své hmotnosti a stylu jízdy nahradí, bude mít zcela univerzální stroj pro jízdu všemi směry. [www.specialized.cz](http://www.specialized.cz)

## CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

nám. Jiřího z Poděbrad Rípská 27, tel.: 222 522 490 Vinice Vlnohradská 3216, tel.: 212 240 557  
Holešovičská tržnice Bubenská nábreží, tel.: 266 710 675 Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

# Karbonový košík SPECTRA

(28 g)

**499,-**

VEŠKERÉ INFORMACE NALEZNETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH

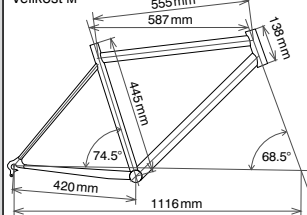
[www.cykloprag.cz](http://www.cykloprag.cz)

**CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník** • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kontakty: tel./fax: 272 656 173, e-mail: [cyklo@volny.cz](mailto:cyklo@volny.cz), mobil: 602 314 424 (9-15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktori: Jan Kadečka, Dušan Mihalček, Jiří Uždil • Grafika: Soňa Žertová • Zlom: Typstudio Pavel Amlier • Spolupracovníci: Petra Tlamičková, Jaroslav Sevíč (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributori, na Slovensku L.K.Permanent, poštovní přebírnok 4, 834 14 Bratislava, tel. 0752 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E 6596 • ISSN 1210-700X • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzertní nuči nezserent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

### Technická specifikace:

Rám: Stumpjumper FSR M5  
Tlumič: Specialized/Fox AFR Brain  
Vidlice: Fox Talas RL 140/120/100 mm  
Představec: 3D forged alloy  
Řidítka: Specialized XC 660 mm, 8°/6°  
Brzdy: Avid Elixir CR SL  
Přesmykačka: Shimano SLX  
Řehazovačka: SRAM X-0  
Razení: SRAM X-9  
Klíčky: Shimano FC-M762, 44/32/22  
Ráfky: DT Swiss X420SL  
Náboje: Hi Lo disc + DT Swiss 330SL  
Pláště: S-Works Purgatory, 26×2.2" The Captain Control, 26×2.0"  
Sedlo: Specialized Format  
Sedlovka: Specialized 2014  
Hmotnost: 11,7 kg (bez pedálů)  
Cena: 85 990 Kč

### Velikost M



- + kratší posed, krátká zadní stavba, skvělá ovladatelnost
- tvrdost tlumiče nelze ladit za jízdy, cvaknutí při otevření

## SUNTOUR

### AXON

Použití: XC, marathon  
Zdvih: 100 mm  
Průžení: vzduch  
Tlumič: olejová patrona  
Sloupek: Alu 7050, 28,6 mm  
Vnější nohy: magnesium  
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm  
Nastavení: uzavírání z řidítka (mechanické nebo elektronické) a nastavování tlumiče odskok (RLD)  
Volltine: 15 mm rychloupínací osa  
Hmotnost: od 1700 g  
**od 6 490,-**

## SUNTOUR

### EPICON

**NEW 29"**  
Použití: marathon, all mountain  
Zdvih: 100 mm (možnost servisní úpravy na 120/80/90 mm)  
Průžení: vzduch  
Tlumič: olejová patrona  
Sloupek: Alu 7050, 28,6 mm  
Vnější nohy: magnesium  
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm  
Nastavení: uzavírání z řidítka (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace průžení a tlumiče  
Volltine: 15 mm rychloupínací osa  
Hmotnost: od 1800 g  
**od 4 490,-**

## SUNTOUR

### DUROLUX

Použití: freeride, enduro, all mountain  
Zdvih: nastavitelný 180-140 mm  
Průžení: vzduch  
Tlumič: olejová patrona  
Sloupek: Alu 38,1 mm nebo Cr-Mo 28,6 mm  
Vnější nohy: magnesium  
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm  
Nastavení: tlumiče odskok/tlak vzduchu, nastavení zdvihu  
Hmotnost: 2400/1260 g  
**od 8 490,-**

## SUNTOUR

### DURO

**NEW 100 mm zdvih**  
Použití: freeride, dirt jump  
Zdvih: 160/100 mm  
Průžení: pružina  
Tlumič: olejová patrona  
Vnější nohy: magnesium  
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm  
Nastavení: tlumiče odskok, přepětí pružiny  
Hmotnost: 2900 g  
**5 990,-**

VELKOObCHODNÍ DISTRIBUCE: [WWW.BPLUMEN.CZ](http://WWW.BPLUMEN.CZ) ON-LINE SHOP: [WWW.BIKE4U.CZ](http://WWW.BIKE4U.CZ)

# POROVNEJTE SI! XC tretry střední třídy

Sezóna nám začala a jak jste se možná dočetli na jiné stránce našeho časopisu, výběr treter není jen tak nějaká snadná záležitost. Proto jsme se rozhodli vám to trochu ulehčit a alespoň částečně vás inspirovat.

Srovnávací přehled několika modelů bikových treter v cenové hladině kolem tří tisíc korun by mohl trochu pomoci v základní orientaci nabídky domácího trhu. Modelů má samozřejmě každá značka mnohem více, ale tretry ve zmíněné

ceně patří už mezi slušné vybavení, ve kterém se dá celkem pohodlně závodit. Komu vyhovují spíše turistické nebo enduro modely, musí se podívat do nabídky jednotlivých značek. My jsme zvolili pouze XC modely, které nabízejí

sportovní střih, dostatečnou ventilaci a hlavně tvrdší podrážku, která je pro maximální přenos síly z nohy na pedál tou nejdůležitější zbraní. Odlišnost jednotlivých provedení je nejen v podrážce, ale třeba v systému

zapínání nebo v tvrdosti vzorku podrážky a jeho následné přilnavosti k povrchu. Také odvětrání či celkový střih treter může hrát velkou roli, to už je ale na praktickém zkoušení.

(už)

## EXUSTAR SM 322

Tato značka nabízí kromě treter i vlastní pedály nebo rukavice. V nabídce jsou tretry ve velmi příjemných cenových relacích, ale i špičkové závodní modely.

SM 322 je model určený pro závodní nasazení, který má svršek z umělé kůže v kombinaci s nylonovou síťovinou. Zapínání řeší přezka a dva karbonové pásky na suchý zip. Podrážka je karbonová s plastovou patou.



Hmotnost páru: 745 g  
Orientační cena: 3550 Kč  
Velikosti: 39-46  
Dodává: www.pells.cz

## LAKE MX 170

Značka Lake je synonymem využití podrážky Vibram pro cyklistickou obuv. Kromě klasických treter nabízí i freeridové modely či sandály. Rovněž je známá používáním nejnovějších materiálů nebo systémů zapínání. Model MX 170 využívá svršek z kůže Action Leather a podešev s pryžovým vzorkem pro vysokou přilnavost k terénu. Zapínání je řešeno systémem BOA s navijáním struny.



Hmotnost páru: 800 g  
Orientační cena: 2799 Kč  
Velikosti: 41-47  
Dodává: www.aspire.cz

## MONDRAKER XC Race

Španělská značka Mondraker je známá hlavně svými koly, nabídka ale zahrnuje také tretry. Model XC Race splňuje všechny předpoklady, které má správná MTB obuv mít. Podrážka z materiálu Tetra PU má silný záběr a svršek ze syntetického materiálu je doplněn Mesh panely pro odvětrání. Špička je vyztužena karbonem a zapínání je na přezku a dva pásky na suchý zip.

Hmotnost páru: 805 g  
Orientační cena: 2690 Kč  
Velikosti: 36-48  
Dodává: www.katmar.cz



## NORTHWAVE Rebel

Italská značka je známá hlavně díky kompletní kolekci treter a oblečení, které vozily největší hvězdy světového profi pelotonu. Model Rebel má podrážku vyztuženou karbonem a výrazné záběrové profily. Pata má plastové vyztužení Y a na špičce je originální větrací otvor překrytý kovovou sítkou. Ten nabízí nadstandardní ventilaci, kterou ještě podporují panely na bocích. Zapínání svršku ze syntetického materiálu řeší trojice pásků na suchý zip, verze s přezkou je pak o něco dražší.

Hmotnost páru: 720 g  
Orientační cena: 2990 Kč  
Velikosti: 38-47, „půlky“: 39,5-46,5  
Dodává: www.northwave.cz



## PEARL IZUMI Select

Především běžecká značka má v nabídce tretry jak pro MTB, tak pro silniční cyklistiku. Model Select nahradil starší typ Quest a nabízí vyspělejší střih i provedení. Speciální anatomické tvarování, kompozitem vyztuženou podrážku a samozřejmě silnou ventilaci. Zapínání spoleshá na trojici pásků na suchý zip.

Hmotnost páru: 702 g  
Orientační cena: 2500 Kč  
Velikosti: 39,5-49, „půlky“ 39,5-46,5  
Dodává: www.lissport.cz



## SPECIALIZED Comp

Tretry Specialized sází na ostrý sportovní design a hlavně maximální respektování ergonomie chodidla. Model Comp patří do středu nabídky a disponuje lehkou nylonovou podrážkou s hrubým vzorkem a Body Geometry tvarováním. Zapínání řeší přezka a dva pásky na suchý zip, špička je vyztužena pevným materiálem. Svršek je z materiálu Micromatrix.

Hmotnost páru: 810 g  
Orientační cena: 3190 Kč  
Velikosti: 36-49, „půlky“ 39,5-46,5  
Dodává: www.specialized.com



# HAVE FAITH



Tam, kde ostatní vidí už své hranice, Kurt Sorge vidí možnosti. U Giantu sdílíme Kurtovy vize, neustále posouváme hranice technologií, abyste mohli dávat dropy, o kterých se vám ani nezdálo. Výsledkem je Faith, úplně nový freeride bike se systémem odpružení Maestro. Faith (víru) buď máte nebo nemáte. Vyzkoušejte své nové kolo se systémem Maestro ještě před nákupem. Seznam prodejců a testovacích center najdete na [giant-bicycles.cz](http://giant-bicycles.cz)

RIDE LIFE. RIDE GIANT. MAESTRO

Ono se říká, počkej, až se zima zeptá a prověří připravenost. Pro cyklistu platí totéž s příchodem jara a sezóny. Sice bychom měli provést servis kola po sezóně a uložit ho připravené, jenže někdo jezdí celý rok na jednom stroji, a tak jej servisuje až těsně před sezónou. A to se jeden nestačí divit, kolik škody mu těch pár tisíc kilometrů za rok na kole napáchalo a kolik ho bude stát náprava.

Rozhodli jsme se vzít to pěkně od podlahy a podrobit každý komponent pečlivému zkoumání, jak se na něm celkový provoz podepsal. Ukážeme si tedy několik obecně, jak bychom měli zhruba pečovat o kolo, ale konkrétně se podíváme, co odešlo, proč, jak a co nás bude stát náprava.

Ceny komponentů jsme počítali včetně práce za servis, ovšem v reálu se mohou výrazně lišit podle regionu. Uvedené ceny jsou z okresního města a ne z Prahy, kde bude cena za práci podstatně vyšší. Rovněž ceny dílů na internetu a v obchodech se liší, ale uvedené částky počítáme jako rozumný průměr, který nás snad nezruinuje.

### 1. rám

Testovaný rám Specialized FSR XC má za sebou dvě sezóny a zhruba desítku tisíc kilometrů. V jeho případě vydrželo vše kromě dvou ložisek v naprostém pořádku a až na drobné šrámy funguje spolehlivě. Jediné, co bylo třeba udělat, byla rozborka ložisek zadních čepů a jejich promazání, případně výměna (2200 korun). Rám i s původními ložisky na první pohled funguje bez obtíží a s vytaženými tlumiči se zadní stavba otáčí bez výraznějšího přidrhávání ani je naprosto bez vůle. Bohužel bez rozborky netže odhalit na první pohled skrytá ložiska, což nakonec ukázalo, že dvě ložiska ve vřadadle byla zničena a i přes celkem hladký chod zadní stavby došlo v těchto místech k lehkému otření materiálu kyvky. Takže kontrola ložisek spojená s rozborkou je v řádu 5000 korun určitě nutností.

V průběhu provozu bylo jen dvakrát potřeba rozebrat, vyčistit a promazat hlavní čep otáčení zadní stavby, kde docházelo k nepřijemnému lupání a vrzání způsobenému jednak sednutím materiálu a jednak vniknutím nečistot mezi navzájem se pohybující plochy.

### 2. tlumič

Původní tlumič X-Fusion s regulací odskoku nebylo celé dva roky třeba nijak seřizovat či rozebírat, kromě pravidelného mazání stráček

# JARO UŽ SE ZEPTALO!



Kompletně rozebrané kolo s poškozenými či opotřebovanými díly. Většina z nich ale bude spolehlivě sloužit i nadále. Rozborka trvala přibližně tři hodiny, což se jeví jako velmi jednoduchá záležitost. Vyčištění a složení už ale zabere pěkně dlouhé odpoledne.



Všimněte si několika rozdílů mezi tímto a prvním obrázkem. Schválně jsme přidali zmíněné komponenty, které bylo třeba vyměnit, či jsme je nově použili kvůli odlehčení nebo pro drobný tuning.

rozkrůžku a pistnice silikonovým olejem. Jednou jsme změnil kluzné vložky v okách tlumiče, které už měly vůli, takže nové vložky a kluzná pouzdra (800 korun). Pokud bychom je ale častěji demonstovali a přetočili v okách tlumiče, vydržely by podstatně více než nějakých 5000 km. Nový tlumič X-Fusion s lockoutem z řidítek je nasazen asi čtyři měsíce a u něj se vůle v pouzdrech neobjevila a lockout funguje bez nejmenších obtíží.

### 3. vidlice

Vidlice Fox Vanilla R v základním provedení bez lockoutu nabízí jednoduše a spolehlivou funkci. Pravidelné mazání stráček rozkrůžku silikonem vždy zjemnilo krok z kraje zdvihu, jednou za rok pak bylo třeba vyměnit olej, což provádí specializované centrum dovozce značky (1800 korun).

### 4. řízení

Komplet řízení zahrnuje i hlavové složení, které i přes levnější provedení s věnečky a ocelovými miskami vydrželo celou dobu bez nutnosti výměny jediného dílu. Pravidelné mazání jednou

za rok jej udrželo v hladkém chodu. Komplet řidítek a představec Acor dozal jen lehkého ořeznutí stahovacích imbusů, ale jinak se řidítka spíše sjezdové šifky, i přes několik pádů nebo náročnější použití, ani nehnu.

Pro výměnu jsme se rozhodli u gripů, původní model Specialized byl kvůli plastovému základu trochu méně komfortní, takže ho nahradila značka RavX (299 korun), sice také s pojistkou, ale s plastem pouze na třetině obvodu gripu. Výrazně vyšší komfort a příjemnější úchop byl hned znát při delších vyjíždkách.

### 5. posed

Sedlovka dodávaná s rámem vyžadovala častější rozborku a čištění zámků sedla, protože kvůli dvojitým šroubům u něm častěji lupalo. Sedlo WT8 je druhým kouskem, který jsme změnil za tenýž (650 korun) asi po šesti tisících km, kdy u původního začalo nepřijemně lupat v pružném skeletu. Zde je to bez problémů, skelet pruží bez nepřijemných zvuků.

### 6. kola

Původní výplety s ráfky Sun Rims a konusový náboj dostaly jednou za rok nové konusy (400 korun) a zadní kolo nové dráty (600 korun). Pláště nepočítáme, vzhledem k časté výměně testovacího obutí to nelze korektně změřit. Současné výplety Remerx s duralovými dráty jsme nasadili na loňskou sezónu a kromě výměny dvou drátů po těžkém nárazu s nepatrnou deformací ráfku nebylo téměř třeba je decentrovávat a jinak servisovat.

### 7. pohon

Asi největší sumu představuje komplet pohonu, kde jsme schválně používali dokola pouze dva řetězy, takže každý z nich natočil zhruba 2500 km. Když pomíneme jejich cenu, tak ve finále bylo třeba vyměnit skoro vše, tedy kazetu (Deore XT – 1450 korun) řetěz Sram (550 korun) a malý a prostřední převodník (900 korun). Velký převodník pobral nový řetěz ještě spolehlivě, takže nebylo třeba ho měnit.

Co se klik týče, „veteránské“ provedení Race Face Prodigy kromě stržení závitu pro pedál a je-

ho vyvolokování (300 korun) slouží už sedm let. Za poslední dva roky jsme pouze nasadili novou ISIS osu Acor, která má nyní najeto 5000 km a zatím se u ní neobjevila provozní vůle.

### 8. řazení

Řadící páčky Deore patří mezi spolehlivé provedení a kromě prostříknutí řidítkovým olejem, aby ze začátku neuzůstávaly podávací praporky viset ve vazelíně, na ně nebylo třeba sahat. Přehazovačka Deore XT bohužel v klasickém provedení neustále tloukla do čepu zadní stavby, takže jsme se rozhodli vyměnit ji za Shadow verzi (1450 korun), ale to jde spíše už o tuning než o nutný servis.

Přesmykač v Top Swing provedení sice získal určitou provozní vůli, ale těch 10 000 km ušlé tak nějak nadoraz a při troše dobré vůle ještě bude chvilku fungovat. Nicméně zmíněná kilometrová hodnota je pro spolehlivou funkci asi jeho maximum.

### 9. pedály

S pedály Shimano jsme byli spokojeni a nedošlo u nich ke vzniku vůle, nicméně jsme se rozhodli pro lehčí tuning a nasadili model Crank Bros (1250 korun), který nabízí mnohem lepší navaknutívání v blatě.

### 10. brzdy

Použité brzdy už jsou opravdovými veterány, protože jde o model Hayes HFX-Mag ročník 2002. Za dvě sledované sezóny bylo třeba jednou vyměnit kapalinu v pravidelném servisním intervalu (500 korun) a po jedné sezóně nasadit nové destičky (700 korun) do obou třmenů. Vůle v páce nebo menší výkon, daný už zastaralým provedením, jsou ale pádným důvodem k výměně. Navíc výměna kapaliny každý rok značně narušila černý povrch pák, takže se barva loupe a páky budou brzy v přírodním odstínu hliníku. Nové brzdy by přitom byly už za 3000 korun a nabýly by vyšší výkon a samozřejmě nižší hmotnosti.

### 11. lanka a bowdeny

Komplet lanek a bowdenů pro řízení jsme změnil každý rok. Díky vedení řadícího bowdenu

k přehazovače v jednom kusu opravdu vydržel celou sezónu. U přesmykače zase kvůli menší náročnosti na přesnost nebyla výměna taktéž potřeba. Každoroční servis tedy představoval kompletní „bowdenáž“ (400 korun), přičemž jsme použili broušená lanka a speciální řadící bowden. Teflonová lanka vydrželo první sezónu bez obtíží, takže záleží jen na chuti připlatit si asi o padesát korun víc.

### Resumé

Celkové podtrženo, dvouletý provoz z deset tisíc kilometrů se na kole podepsaly výrazně, ale nikoliv likvidačně. Samozřejmě jsme do součtu nezahrnuli maziva a další pomůcky, kterými jsme kolo udržovali v chodu. To platí i pro nářadí pro drobné domácí seřízení. Nicméně celkový součet hodnot vyměněných dílů zahrnuje pouze samotné díly a cenu za práci v servisu. Jde o částku po roce ježdění, tedy po pěti tisících kilometrech, které zmíněné komponenty najely jako nové či s vyměněnými součástmi (převodníky, destičky).

Vzhledem k využití kola, technický terén, náročná sjezdová a jízda za každého počasí, se náročnost na přesnost nebyla výměna taktéž potřeba. Samozřejmě bychom museli připočítat ještě cenu za pláště a duše nebo lepení, ale nám šlo hlavně o mechanické poškození těch zásadních komponentů. U řetězu a pohonu nás to nijak nepřekvapilo, naopak překvapil originální výplet ze zeslabovaných drátů. Vzhledem k hmotnosti majitele kola (85 kg) je ale důvodem krátké životnosti vyšší zatížení.

Vše by se dalo pořídit nepatrně levněji, ale my jsme sáhli při výměně po dražších dílech (přehazovačka, kazeta, řetěz), abychom kolo alespoň částečně odlehčili. Naopak vyneset by se dala výměna pedálů či gripů. Na druhou stranu jsme ale nenechali vyměnit olej v tlumiči, což je dalších 800 korun navíc. V každém případě ale stál kilometr ježdění průměrně 2,50 Kč, což není zrovna málo.

Hmotnostní rozdíly některých dílů si ale ukážeme samostatně v druhé části, která nás zavede do detailů rámu, vidlice a zmíněné hmotnosti. (už)

**MARIN**  
BIKES CALIFORNIA

**SLEVY AŽ 30% KOL 2009**

Při předložení této reklamy navíc  
záruka 5 let na rám!

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

**SOUTĚŽ!**

Kup libovolný Sensor, zaregistruj se na [www.sensor.cz/soutez](http://www.sensor.cz/soutez) a hraj o cyklozájezd do Slovinska pro 2 osoby na 10 dnů!

Další ceny: světla Knog Frog, ponožky Sensor Race Evolution, zájezd od CK KUDRNA

**TESTOVANO NA VLASTNÍ KŮŽI**

Obchodní zástupce firmy Ultrasport testuje cyklistické oblečení

**SENSOR**  
[www.sensor.cz](http://www.sensor.cz)

# 2F Velocity



Dámská kolekce domácí značky 2F se stále rozrůstá, jednou z novinek pro letošní jaro a léto je triko Velocity. Jeho charakteristika dovoluje využití jako spodní funkční vrstvu pod dres, v případě horka pak jako jedinou vrstvu.

Základní materiál Coolmax je zde doplněn o dvě vrstvy Lycry, takže i při zachování

maximálního odvodu potu a chladivého efektu zde vynikne ideální elasticita, díky níž se triko dokonale přizpůsobí tvaru těla. Vzhled ztraktivují barevné ploché švy, odvětrání v podpaží pak zvyšují vsazené panely ze síťoviny. Ideální je velikost vzácných prvků, vyložené slušivým prvkem je límeček ve tvaru V. Maximálně praktická je celkem rozměrná kapsa na zádech, která přijde vhod v případě využití trika jako jediné vrstvy.

Střih je velice zdařilý. Přední díl je oproti zadnímu lehce zkrácený, materiál trika se nikde zbytečně nekrabátí a vřadu nevyrnuje. Vysoká elasticita použitého materiálu dokonale vykreslí ženské křivky a především poskytuje optimální funkci odvodu potu, neboť ta je zajištěna pouze za předpokladu, že je materiál s pokožkou v těsném kontaktu. V případě výběru si zde dáma může klidně dovolit volbu o číslo menší velikosti, než běžně nosí. Elasticita materiálu to dožene. Zadní kapsa je praktická, bez problémů pojme peněženku i mobilní telefon. Její lem je navíc vybaven širokým reflexním pruhem, značka 2F zde tedy získává další bod.

Cena trika 2F Velocity je 605 korun. V nabídce je celkem šest barevných variant, buďto s černým nebo s bílým základem.

[www.bobosport2.cz](http://www.bobosport2.cz)

(kad)

- + elasticita materiálu, univerzalita
- nenalezli jsme



Petr Máchal ze známé pohádky sice byl rebel, ale v ševcovské dílně značky Northwave o něm nejspíš neslyšeli, takže jejich tretry **Northwave Rebel** nemají s čertovskou pohádkou nic společného.

Jejich základ tvoří podrážka Jaws s výraznými záběrovými profily ze středně tvrdého materiálu. Přejechod mezi přední částí a patou je pod klenbou hodně úzký a materiál je zpevněn přidáním „mletým“ karbonem. Ačkoliv působí tato partie hodně úzce, navazující materiál svršku hned nad ní je výrazně rozšířen do boku, takže střih tretry rozhodně nepatří mezi úzké modely.

Na špičce je dvojice výměnných čepů a podrážka je na svršek přetažená jen nepatrně. Hned pod přetaženým plastem je výrazný pryžový díl špičky a do něj implantovaná kovová síťka zajišťující odvětrání.

Tahle specialitka nabízí až nadstandardní ventilaci, která je za mokra či v chladnějším počasí na prstech docela znát. V teplotách lehce nad nulou jsou tedy nutnosti návleky, nad patnaté stupně už je vše v pořádku a naopak v létě to jezdec rozhodně uvítá.

Svršek ze syntetické kůže se zapíná třemi pásky na suchý zip, které mají pryžové zakončení. Jazyk má zevnitř tenké neoprenové polstrování, takže je

# Je to Rebel!



na nártu velice příjemný. Totéž platí o lemu kolem kotníku, který je z jemného a velmi příjemného materiálu. Patka Ultra Y je vyztužena plastem ve tvaru písmene upsilon.

Při chůzi se ani při menším stažení tretry nevyzouvaly, takže tvar paty je vhodný i pro kratší výběhy při závodech. Celkový komfort svršku dokreslují panely ze síťoviny, které ještě podporují ventilaci. Na bocích jsou navíc v materiálu drobné otvory, takže pro ventilaci je uděláno maximum.

Střihové tretry sedí jezdcům s vyšším nártem a širším chodidlem. Těm nabídou maximum pohodlí na výšku i na šířku. Komu vyhovují úzké, dlouhé tretry, ten asi spokojen nebude. Rebel je hodně pohodlný model, který díky tvrdosti podrážky nabídne vysoký výkon, ale zároveň díky střihu i slušný komfort pro rekreační nebo sportovní cyklisty.

Za cenu 2990 korun jde o velmi dobře zpracovaný model, který se navíc odává i v půlicích a v provedení s přezkou namísto horního pásku.

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

(už)

- + střih, ventilace, komfort
- příliš otevřená špička

# Stradivarius UL

Přílby italského výrobce Met kombinují nízkou hmotnost s vysokou odolností a výbornou ochranou hlavy, což jsme si ověřili v nelehčí „metce“ Sine Thesis vloni v červnu při hromadném pádu na silničních Sudetech. Přílba sice pád zhruba v padesátikilometrové rychlosti nepřezila, zato ale naší testovací jezdce Petře zachránila hlavu.

Přílby **Stradivarius UL** jsou použity podobné technologie, jako u vřavkové lodi Sine Thesis, přílby se však liší nejen v ceně, ale také v hmotnosti. Testovaný model Stradivarius UL ve velikosti M (54–57 cm) váží i tak zajímavých 245 gramů a přijde na necelé čtyři tisíce korun.

Na komplexní ochraně hlavy se podílí ultra odolná vlákna UltimaLite Fiber, která jsou s plastovou krycí vrstvou spojena po celém povrchu helmy technologií inmol. O pevné usazení na hlavě jezdců se starají nastavitelné kevlarové pásky, které jednak přinášejí nižší hmotnost, než tradičně používané materiály, ale zároveň jsou i prodyšnější.

Stahovací čelenka Safe-T X stabilně obepne obvod hlavy, takže se přílba za jízdy ani nehne. O příjemný kontakt se pak mohou dle přání jezdců starat buď tzv. „morpho gely“, což jsou rudé miní vycpávky Gelo2, nebo tradičnější výstelky z materiálu Coolmax®. Ten zaručuje rychlý odvod potu od pokožky a zároveň rychlé schnutí, morphogely pak ze své podstaty potu nenásávají vůbec.

Vnitřek je podobně jako u ostatních „metek“ přizpůsoben pro hlavu střední

velikosti, hloubka je zcela dostatečná pro kvalitní ochranu hlavy. Chválelné i odrazovou plošku na zátylku, která dá automobilům za soumraku jasné vědět, že mají ve svém pruhu tu čest s cyklistou.

Přílba Met Stradivarius zajišťuje perfektní odvětrání a díky výbornému upevnění na hlavu i své nízké hmotnosti bude ideální hlavně pro závodníky.

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

(mig)

- + poměr hmotnost–ochrana hlavy
- cena



## SPORT ARSENAL

### Cyklistické brašny a nosiče

**KOLEKCE MALÝCH BRAŠEN SINE**  
ART 301 – BRAŠNA PRO SEDLO  
ART 311 – BRAŠNA PRO SEDLO S NÁVLEKEM

- 3H bezpečnostní upínací pásky
- měkké polstrování vnitřní strany
- obzvlášť pohodlný profil řídít (vyhovuje osobitě)
- 3D síťovina v zadní části, materiál PAU/PUK
- součástí brašny je nářadí

**KOLEKCE VELKÝCH BRAŠEN EXPEDITION**  
ART 312 – VODOTĚSNÁ BRAŠNA – VELIKOSTĚNOVÁ  
ART 313 – VODOTĚSNÁ BRAŠNA NA ŘÍDÍTKA

- vodotěsné upínání a vodotěsná uzavírací souprava
- 10 kg pracovní zátěž, odolnost
- Pro nepočasí, carové usazby a 40 ušlechtilých podlah
- speciální vyztužení řídítka
- přilbaová výplň
- 100000 bezproblémových jízdových cyklů, vodní i za sucha

**ART 308 – BRAŠNA NA NOSIČ**  
VELIKOSTĚNOVÁ  
včetně o nové ALU držáky v systému  
přenosů a rychlého nasazení

BIKE ARSENAL s.r.o., Poděbradova 1772, 289 22 Lysá nad Labem  
Tel: +420 325 551 131, tel./fax: +420 325 551 962  
E-mail: [sportarsenal@sportarsenal.cz](mailto:sportarsenal@sportarsenal.cz)

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

[WWW.ROGELLI.CZ](http://WWW.ROGELLI.CZ) [WWW.ROGELLI.SK](http://WWW.ROGELLI.SK)

### CYKLISTICKÝ DRES CARPI

Pánský cyklistický dres s dlouhým rukávem je vhodný do chladnějšího počasí. Celopropínací model s kvalitním robustním zipem. Široká zadní kapsa je opatřena reflexním bezpečnostním krytím zipu. Reflexní prvky jsou na zádech, předním dílu i rukávech. Vyšivané logo Rogelli je v bílé barvě. Ukončení rukávů a na bocích do gumy. Snadno kombinovatelné s ostatními modely v kolekci.

**929 Kč**

### GEL RACER

KOMFORTNÍ CYKLISTICKÉ RUKAVICE PRO NÁROČNĚJŠÍ CYKLISTY.

Elektrické pružiny z kvalitní imitace pravé kůže procházejí až do dlaně, kde se přeměňují v losované gely a tvoří jádro „Ulnar Nerve Protector“, tedy důmyslného systému tlumení vibrací v místě ulnárního nervu. Rukavice vyniká přesnou anatomickou stavbou, přilnavostí, prodyšností a jistotou úchopu bez pocitu únavy. Stahování zápěstí na suchý zip je umístěno na neoprenovém materiálu. Nežbytné froté pokrývá oblast palce a umožňuje stírání potu během jízdy. Více podrobně viz další designem.

**899 Kč**

WWW.ROGELLI.CZ

HANAME, Nádražní 83, 549 57 Teplice n/Met., Tel.: +420 773 535 836, e-mail: [info@rogelli.cz](mailto:info@rogelli.cz)

# Dvoucestný Blackburn

Hustilka **Blackburn Airstik III** za 399 korun patří mezi středně velké, ovšem velmi výkonné modely. Duralové tělo hlavního pístu skrývá uvnitř dvoucestný ventil, který vytváří tlak při obou směrech pohybu pístnice.



Tělo pumpičky má uvnitř duralovou pístnici, zakončenou výklopnou plastovou rukojetí s pogumováním. Díky vnitřní drážce se rukojeť sama nevsune z hlavního těla, takže převoz na rámu je bezproblémový.

Svoji délkou rukojeť po vykloupení do tvaru písmene T velmi dobře padne do ruky. Při huštění pak nejde až na doraz k tělu hlavního pístu, takže nehrozí, že si skřípneme prsty do rukojetí. Naopak ponechaná rezerva je přesně dělaná na výšku dvojitě prstů, které jsou pod rukojetí s plastovou redukcí. To je asi jediný drobný nedostatek

těhle jinak bezchybné hustilky s hmotností 167 gramů, protože plastové vložce se ven příliš snadno nechce. Doporučujeme tedy nastá-

vit koncovku v klidu doma podle ventilku, jaký máme na náhradní duši. S držním hlavice na ventilku pak není žádný problém, aretace funguje spolehlivě. Výhodou je zakrytí otvoru pro ventilku gumovou křivkou.

Při huštění je plusem velmi bezpečný úchop rukojetí i těla hustilky. Výkon je díky ventilu vyšší než u klasických hustilek, ale je znát, že více tlaku jde do ventilku při stlačení pístnice než při roztážení. Přesto ale jde při práci o výraznou časovou úsporu. Pro bikové pláště je tenthle kousek ideálním řešením, na silniční kola s potřebným vyšším tlakem bychom kvůli finálnímu nahuštění na vysoký tlak zvolili raději nějaký tenčí model, který by měl sice menší výkon, ale nabídl by ve finále menší odpor rukojetí. Airstik si ce umí vyvinout tlak až 160 PSI, ale je třeba trochu zabrat.

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

(už)

- + úchop, výkon, aretace
- výměna redukcce



## www.cykl.cz

CYKLOBAZAR • TESTY • MARATONY  
KATALOG KOL • PŘEHLED DOVOZCŮ  
ADRESÁŘ MALOOBCHODŮ

# Cyklistika prochází žaludkem 4

Kuřátko je nejen dobré, ale i zdravé. Samozřejmě myšleno to, které máme na talíři a máme nad ním vidličkou. Když budete máchat nad živým, máte na krku ochránáře. Jakmile se chystáte na mrtvolku upravenou v hromadné zabijárně, jste nepostižitelní.

Předložím vám recept, který dělá z kuřecího masíčka velmi chutnou záležitost a samozřejmě ho upravíme tak, že se již o příliš zdravý pokrm nebude jednat. Jak je u nás v Cykloservis ostatně zvykem. Protože, vzpomínáte? Cykloservis ji především dobře a hodně. Na nějakou zdravou stravu s námi opravdu zapomeňte. Nebo si někde v hospodě po třehodinové vyjízdce dáte mrkovou salát a ovesné vločky? Určitě ne. Nacpete se svičkovou nebo gulášem. Stejně nic jiného nemají. Jste naši lidi. Velmi rozumní.

Kuře dokáže připravit kdekdo. Jedná se skutečně o vědnou potravinu. Kdysi jsem měl příbuznou (naštěstí již má příbuzná není), kterou k nám do republiky importovali. Když jí ale, hodně na východě, vstřčili do vlaku, zapoměli jí přibalit nějakou místní kuchačku. A tak se dotýká ve svém kulinářském

## Návykové kuřátko

umění omezovala na grilované kuře, které prokládala smaženým řízkem. V pravidelných víkendových intervalech kuře, řízek, kuře, řízek... Kuře grilovala skutečně neomylně. Každý sudý týden. Takže proč byste náš kuřecí recept nezvládli vy, když ona ano? A třeba i tehdy, když jste zatím zvládli jen smaženou topinku s česnekem. Raději již ale do zástěr a vařme!

Nejdříve si připravíme asi půl kila kuřecích prsíček. Prozradím vám, že já, pokud prsa koupím v nějakém hypermarketu, ještě za pokladnou igelitový obal roztrhnu a k masu přičichnu. Jednou jsem se otočil a maso vrátil. To bylo keců a blesků v očích podavačky (ano, já dělím personál v obchodě na prodavače a podavače). Maso nakrájíme na asi půlcentimetrové plátky a ty potom na kousky cca 6x3cm a lehce osolíme. Ale na velikost nezáleží. Alespoň ne v tomto případě. Zkontrolujeme si prsty, jestli jsme se při porcování neřízli, nebo jestli je máme všechny a začneme připravovat těstíčko. Do misky dáme jedno vejce (klidně i dvě), 60ml bílého vína, 90 gramů hladké mouky, 100 gramů strouhaného sýra, lžičku červené papriky a ¼ lžičky pálivé papriky. Vidličkou pořádně rozmícháme. A zbývá už jen kousky masa v těstíčku namáčet a na středním plameni na pánvi smažit. Já i v tomto případě používám zásadně olivový extra virgin olej.

Mezi tím jsme si promysleli, že jako přílohu si k masu dáme smažené brambory. Ti línější sáhnou třeba po mražených, dnes moderních, amerických bramborách. Ty já celkem nesnáším a váže se mi k nim jedna vzpomínka z hospody na Šumavě. Tam mně číšník vyrazil dech neuvěřitelnou otázkou: „Dáte si americké brambory po staročesku?“ To mi nějak nešlo dohromady. Už jsem ho viděl, jak trhá sáček s mraženými bramborami někde od Kolína, s vytištěnou vlničkou unie a v převleku za Praotec Čecha je připaluje na měsíc používaném oleji. Tak jsem se raději zvedl ze židle a dal si točák s hotčák a housku vedle z konzumu. Český točák. A bylo mi moc dobře.

Ale zpět k plotně. Uvaříme brambory ve slupce, jako bychom je připravovali na bramborový salát. Spíš ještě o trochu méně. Po částečném vychlazení brambory oloupeme a nakrájíme na plátky. Ty potom na másle na pánvi více osmažíme. Částečně do zlatova. A já, jako zlatý hřeb, brambůrky ochutím skvělým italským kořením „Profumo per patate“. Koupíte ho v nějaké specializované prodejně s italskými potravinami. Když už tam budete, vezměte si i nějakou láhev skvělého italského vína.

Kuře v podobě, kterou jsem vám předložil, je silně návyková záležitost. Ani netušíte, jak to je jedlé. A když si k tomu předem vychladíte pivečko, zapomenete na všechny starosti.



# APACHE BICYCLES

DUCH VÍTĚZSTVÍ  
SPIRIT OF THE VICTORY

**Victorio indiánský náčelník**

Velikost 54 cm · 57 cm · 60 cm · Váha 7,4 kg

Cena 67.990 Kč



MICHAL STARK

kategorie LC3 nadkolenní amputace, klub Dukla Praha

1x Mistr světa

2x Mistr Evropy

3x Vítěz Evropského poháru

4x účastník LPH: Atény, Sydney (bronz), Atlanta, Barcelona

1x účastník ZPH, lyžování Lillehammer

RÁM Full Carbon R55 Tube to Tube · VIDLICE Carbon / Carbon · PŘEVODNÍK Shimano Ultegra 6700 53x39/175 mm · ŘAZENÍ Shimano Ultegra 6700 2x10 Dual · MĚNÍČ Shimano Ultegra 6700 · BRZDY Shimano Ultegra 6700 · KOLA Mavic Ksyrium Elite Black, Schwalbe Blizzard · DOPLŇKY Ritchey Pro

## Paralympionik

Značka Apache mě doprovází již osmý rok mé sportovní kariéry. Mám pocit, že i má výkonnost kopíruje úroveň apáčů. Opět získávám medaile a dostal jsem se do absolutní světové špičky. Protože silniční rámy s předstihem i testují mohu říci: „Za kvalitu této značky bych dal i zbývající nohu do ohně“.

[WWW.APACHE-BIKE.CZ](http://WWW.APACHE-BIKE.CZ)

CARBON MONGOCOQUE





# AUTHOR Simplex

Pod pojem skládačka si většina z nás vybaví především před lety poměrně hojně rozšířený stroj s jediným kloubem na centrální nosné trubce a se zahnutým ocelovým táhlem, s jehož pomocí se celý systém stahoval do provozuschopného stavu. Časy se ale mění a současná skládačka je nejen na úplné jiné technické úrovni, ale především nabídne uživateli skutečně komfortní jízdu, dostatečný rozsah převodů a skvěle funkční brzdy. Testovaný Author Simplex je toho důkazem. Jeho koncepce umožní pohodlné svezení i bezmála dvoumetrovému jedinci, což bylo u původních skládaček zcela nemyšlitelné. Navíc ve složeném stavu zabere skutečně minimum místa a umožní bezproblémovou přepravu například v městské hromadné dopravě.

My jsme si model Simplex zapůjčili k dlouhodobějšímu otestování, přestože je v nabídce domácí značky již několik let. Byli jsme totiž zvědaví, jestli moderní skládačka skutečně nabídne takovou praktičnost, jakou její všeobecná idea proklamuje. A musíme hned na začátku přiznat, že jsme si toto kolo zamilovali. Bylo s námi skoro všude, kam jsme se

vydali autem. V případě kombika s více než pětisetilírovým zavazadelníkem skutečně nebylo potřeba řešit prostor, skládačka se v něm může nechat třeba nastálo, což byl i náš případ.

Simplex se ukázal jako věrný sluha při jízdách po městě i v přírodě. Bezmála jedenáct tisíc korun proto považujeme za rozumnou investici, praktičnost tohoto kola danou částku skvěle vyváží. Hmotnost dvanáct kilogramů je přijatelná hodnota nejen pro přepravu v autě nebo třeba ve vlaku, ale i pro samotnou jízdu. Vedle bílé barvy testovaného kousku je v nabídce také elegantně vyhlížející modrá.

## Slož si sám

Mechanismů pro složení kola do co nejmenších celkových rozměrů je na simplexu celá řada. **Bytelné kloubové spoje na rámu a sloupku řízení, rychloupínací objímky na řídítkách a objímce sedlovky, sklopné pedály, vše dohromady tvoří celek, s jehož pomocí lze z celkem normálně velkého kola udělat předmět velikosti jednoho trochu většího cestovního kufří. A to během pouhých pár sekund!**

Vyloženou vychytávkou jsou magnetické plošky připravené na obou levých patkách. Po „zlomení“ kola se přitisknou k sobě a drží rám v nejskladnější možné poloze, což je ideální jak při přenašeni, tak třeba při nakládání do auta. Úžasná je maximalistická sedlovka, jejíž délka 60 centimetrů i průměr 33,9 milimetrů jsou úctyhodnými parametry. V případě úplného zasunutí sedlovky do rámu slouží navíc její spodní část jako stojánek složeného kola.

Kloubové spoje na rámu a sloupku řízení mají utahovací páčky zajištěné proti nechtěnému povolení, bezpečnost je zde na prvním místě. Stejně tak rychloupínáky otočných řídítek či jejich teleskopického sloupku zajišťují celku dostatečnou pevnost. U všech spojují je ale nutná jejich čistota. V případě zanedbaní údržby se třeba z kloubového mechanismu nad hlavovým složením může při záběru začít ozývat lehké porozrávání. Stačí ale trochu řídítko oleje ve spreji a vše je opět zticha.

Celkem robustně se tváří i sklopné pedály, které jsou jakýmsi posledním kamínkem do povedené mozaiky moderního skládačích kola. Sice po sklo-

pení uspoří dohromady „jen“ deset centimetrů prostoru, ale třeba v případě transportu dvou skládaček vedle sebe se to může hodit. Ostatně zavazadlové prostory aut nejsou natukovavci.

## Jízda bez kompromisů

Ovladatelnost je zde ovlivněna především malými koly, simplex dokáže zatočit takřka na pětinku. Jeho řízení je **velice snadné. Celková robustnost hlavních skládacích bodů pak zaručuje dobrou pevnost celé konstrukce a dostatečnou tuhost i při silovém šlápnutí.** Větší páka je cítit pouze u hodně vysoko umístěných řídítek, kde je lehký náznak kroucení při silném záběru logicky znát. To je ale také asi jediná daň, s níž musí uživatel této propracované skládačky počítat. Přenos síly je jinak bezmála dokonale a jízdu na simplexu, která je takřka identická jako na běžném 20" kole s pevným rámem, se neobjímáme označit za celkové svíznou. Malá kola sice přinášejí horší tlumení nerovností asfaltu, ale nadprůměrně pohodlné sedlo to dokáže vykompenzovat a jezdcův komfort zde nijak netrpí.

**Hodně se nám zamlouvala kompletní výbava kola, zahrnující výborné funkční blatníky s praktickými gumovými zástěrkami, dále stojánek nebo duralový nosič s gumíčkem.** Asi jedinou výtka si od nás odnese obyčejná středová osa, zapouzdřené provedení by podle nás bylo praktičtější. Ovšem vzhledem k ceně kola je vybavení na velice dobré úrovni, což se týká i dostatečně tuhých duralových klik či výborně funkčních brzd. Řazení chodí spolehlivě, pouze opačný krok otočné rukojeti, zapřičiněný inverzní přehazovačkou atypické konstrukce, vyžaduje chvíli zvyku.

Idea testovaného skládačky se nám rozhodně zamlouvala, díky tomuto kolu už nikdy nemusí zazníť ona známá věta: „Ach jo, tady mít tak s sebou kolo.“ V případě modelu Simplex je zkrátka možné mít s sebou kolo vždy a všude. Přístří generace skládaček Author by se mohla vejít třeba i do krabičky od zápalek... [www.author.eu](http://www.author.eu)

Kompletní řadu světel, cyklocomputerů, trenážerů, pump a kasků najdete na [www.progresscycle.cz](http://www.progresscycle.cz) nebo na [www.progresscycle.sk](http://www.progresscycle.sk)

**AirStik 2Stage**

- přepínání režimů velký objem / vysoký tlak
- dva píсты - o 37% vyšší výkon ve srovnání s konkurencí
- hlavice pro galuskový ventil
- plně servisovatelná
- délka 171 mm
- tlak 160 psi / 11 barů
- váha 84 g

cena **499 Kč / 20€** (pouze SR)

**NEURO 5.0** skutečná velikost 1:1

- 2.4 GHz digitální bezdrátový přenos rychlosti, kadence i tepové frekvence (v ceně)
- kontrastní LCD displej s osvětlením se čtyřmi řádky pro zobrazení dat
- okamžitá, průměrná a maximální rychlost, kadence i tepová frekvence
- dva nastavitelné obvody kol
- pět tréninkových zón tepové frekvence s možností intervalového tréninku
- čas jízdy a celkový čas
- denní a celková vzdálenost
- stopky s 50 mezcasy a paměti Real Time Memory™

cena **3 999 Kč / 169€** (pouze SR)

**Blackburn**  
www.blackburndesign.com

**DEORE XT DISC**

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

doporučená cena: **35.900,- Kč**

www.vautron.cz • infotel.: +420 558 437 072 • e-mail: [mcsport@mcsport.cz](mailto:mcsport@mcsport.cz)



# Záhady kolem disků 13

Všechny součásti kotoučových brzd jsme si už popsali, nic nás tedy nemůže zaskočit. Snad kromě montáže nebo případné poruchy. Další pokračování tedy budou věnována servisu a údržbě kotoučovek.

Montáž brzd na nový rám či vidlici znamená odpovídající výběr adaptéru, průměru kotouče a samozřejmě typu brzd. Montáž na přední vidlici s PM uchycením je u všech typů brzd velmi jednoduchá a dvojici šroubů je třeba hlavně správně uchytyt do závitů ve vidlici, abychom jim nestrhlí. Pokud použijeme adaptér, musíme mít vhodnou délku šroubů, aby nám nedržely jen na několika závětech a následně se při dotáčení nevytrhly. Samozřejmě jsou k použití pojištného závětového tmelu, který zajistí šrouby proti nechtěnému povolování. Většinou jsou standardně dodávány šrouby dostatečně dlouhé, takže by nemělo dojít ke komplikacím, ovšem v případě „domácích“ řešení kombinace adaptéru a samostatné dodané šrouby bychom měli



Vyrovnání třmen vůči kotouči ve všech směrech lze díky kloubovým podložkám asi nejjednodušší. Nevýhodou je ale možnost postupného samovolného vychýlení vlivem sednutí materiálů a působení vysoké síly při brzdění. Nutné je tedy tento komplet čas od času zkontrolovat a dotáhnout.



Jeden z nejdražších nástrojů v každé dílně dokáže naprosto přesně zarovnat dosedací plochy pro třmen. To platí jak pro IS uchytí, tak pro Postmount.

Po dotáhnutí šroubů třmene se většinou odloupe z uchyty lak. Nezábrání tomu ani podložky pod šrouby. Z vnější strany to nicmáno nevadí, ale totéž se vlastně může stát zevnitř, a proto je dobré vnitřní plochu ořezávat.



Plastové kroužky s dvojicí zobáčků zamezí přetočení šroubu při povolání. Důležité je pojistky správně umístit, aby nepřišly do kontaktu s kotoučem, na třmen se tak nasazují jen dvě nebo tři, zadní šroub už je totiž příliš blízko kotouče.



U adaptéru na PM uchycení je důležitá nízká výška hlavy šroubu, který je ukrytý pod třmenem. Jestliže by šroub vychýlval, třmen se o něj opře a nebude možné jej seřadit ani bezpečně upevnit. Navíc může dojít k prasknutí materiálu při dotahování.



Domácí řešení strženého závitu nabízí šroub vlepový do PM uchytí a skrz jeho odříznutou hlavu nasazený třmen. Ten se pak jednoduše přitáhne maticí.

### Přesnost

Sice jsme zmínili úskali jednotlivých montáží, nicméně pro všechny je společný důraz na přesnost uchycení třmene. Musí být souběžně s kotoučem a poskytovat na obě strany od něj rovnoměrnou možnost regulace.

Velmi důležitá je vertikální souběžnost třmene s kotoučem. Avid toto řeší kloubovými podložkami, kterými lze případné vychytky jednoduše srovnat, ovšem třmeny na IS uchycení bez podložek vyžadují přesnost. Odchytky může ve první řadě způsobit lak na rámu či vidlici. Jeho silnější vrstva při dotáčení šroubu často povolí a odloupe se. Jenže ne stejnoměrně a to nám třmen může vychýlit. Můžeme si sice pomoci plínkem, ale to je hodně nouzové řešení. Ideální je nechat si v servisu ořezovat uchytí třmene speciální frézkou. Ta se upevní mezi patky rámu či vidlice a díky přesné vodící ose se nastaví k uchytům, které otáčením vratidla lehce zbavíme barvy a přebytečného materiálu. Jestliže byly uchytí nepatrně nakřivo, díky ořezování a vyrovnání podle osy náboje by nám měl celek náboj, kotouč a třmen sedět ve vzájemné pozici naprosto přesně.

nejprve změřit hloubku závitů ve vidlici, přičítají výšku adaptéru a třmene a odpovídající šroub by měl být jen o několik milimetrů kratší. Delší šroub by nám znemožnil pevné dotažení adaptéru a museli bychom přidávat podložky, což jsou gramy navíc.

Jestliže se nám při montáži do PM uchycení podaří závit strhnout, lze to ještě opravit ve specializované dílně. Řešením je vyříznutí nového závitu, který ale nemusí být tak pevný. Další variantou je zalepení otvoru speciálním lepidlem, odvrtáním nového otvoru a vyříznutí nového závitu do tohoto materiálu. Ten je sjeví tvrdostí skoro tak pevný jako dural, takže jeho o plohodnotnou opravu. Samozřejmě cena tomu odpovídá.

Trochu méně vzhledně, ale praktičtěji a levně řešení představuje šroub zašroubovaný a pevně zalepený do otvoru se strženým zá-

vitem. Šroubu pak odřízneme hlavu a na jeho tělo můžeme nasadit třmen, který upevníme matkou. Šroub tak bude napevno ve vidlici a brzda se bude zajíšťovat maticí. V případě poškození spoje můžeme zalepit šroub novy. Je to asi nejlépeší řešení, sice ne příliš estetické, ale praktické.

U vidlic s IS otvory můžeme maximálně poškodit závit v adaptéru nebo třmenu, kde lze vyříznout nový nebo vyměnit adaptér. S prasklým okem na vidlici jsme se snad ještě nesetkali, ale v tomto případě asi nezbude než vyměnit vnější nohy vidlice, případně nechat vysoustružit přesnou objímku nahrazující zmíněné oko. Pevnost spojení ovšem nebude ideální a cena se možná bude rovnat hodnotě vnějších nohou.

## Jako řešeto

Jméno obráběných pedálů Bullet Hole americké značky Da Bomb se dá volně přeložit jako „díra pro kulce“. To je však zcela poddimenzovaný název, neboť my bychom je díky jejich subtilnímu tělu s velkými otvory nazvali spíše „řešeto“. V každém oranžovém pedálu najdeme kromě dvou hlavních otvorů ještě osm kruhových a čtyři podlouhlé, což se spolu s CNC obráběním podílí na hmotnosti jednoho pedálu 217 gramů. Proto bychom tyto platformy doporučili spíše odpůrcům našlapných pedálů pro volné ježdění krajinou, než drsným freeriderům, kteří každou chvíli pedálem potkají nějaký ten kámen.



Samozřejmě jsou u platformy výměnné piny, které tvoří tradiční šroubky s výstuplou hlavou proimbus. Na rozdíl od některých konkurenčních modelů se dají po opotřebování sná-

ze vyměnit než tenčí piny se zápasnou hlavou, která se většinou ucpe nečistotami. Piny pedálů Bullet Hole jsou také o něco tlustší, nicméně kontakt s podrázkou je dostatečný, aniž by se piny zakusávaly hluboko do boty či do holene.

Osa pedálu je vyrobena z ušlechtilé oceli a díky zátkce na imbus je možné snadno servisovat ložiska. V zájmu snížení hmotnosti a přiblížení tělu pedálu ke klíču na ose chybí obráběné plošky pro nástřední klíč č. 15, takže je nutné osu dotahovat imbusem č. 8.

Pedály Da Bomb Bullet Hole se prodávají v oranžové i tradiční černé barvě a jejich cena 1680 Kč je přiměřená jak ke zpracování, tak i k hmotnosti a renomé značce. [www.pelis.cz](http://www.pelis.cz)

(mig)

hmotnost, snadná výměna pinů

cena

## X-TRAIL

Bikové krásky Haven X-TRAIL jsme vyrobili z lehkého a vzdušného flexi materiálu, vybavili odnímatelnou Cool Max (Větrák) Větrák doplňují o spoustu funkčních detailů jako reflex pruhy, voděodolný povrch G příměsí Teřeton, voděodolné zipy, poukro na bikačku.

Velikosti: XS - XXL  
Nebudte upjatí, užíte si volnost

Barvé kombinace: black,black grey,black white,black

## MALOOBCHODY

# KERN CYKLOSPORT

[www.cyklo-kern.cz](http://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 pozaručního servisu = 5 LET PROVOZU

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

### CYCLESTAR bicycles

Sídlíště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín  
Telefon: +420 251 566 780  
[emaxi@cyclestar.cz](mailto:emaxi@cyclestar.cz), [www.cyclestar.cz](http://www.cyclestar.cz)

## KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

## CE CYKLO EMAP

[www.emap-praha.cz](http://www.emap-praha.cz)

**Prodej - servis** po - 10-18  
út - 10-18  
st - 10-18  
čt - 12-20  
pá - 10-18  
so - 9-14

Author, Merida, **Rocky Mountain**  
Bianchi, NW, Craft, Moira, soboty od listopadu do února zavřené  
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

## Kola Štorek Revnice

### jízdní kola

■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA

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

e-mail: [info@kola-sport.cz](mailto:info@kola-sport.cz)  
[www.kola-sport.cz](http://www.kola-sport.cz)  
tel.: 257 721 313  
Komenského 92, Revnice

pospá 8-18  
čt 8-20  
so 8-12  
ne 14-17 (duben-sípen)

## DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

[WWW.KOLANASTATKU.CZ](http://WWW.KOLANASTATKU.CZ)

značková prodejna servis kol

APACHE GIANT SUPERCOR

KOLA NA STATKU  
Pod Žahovem 7/37, Praha 5 - Hlubočepy  
Mobil: 721 142 465, E-mail: [info@kolanastatku.cz](mailto:info@kolanastatku.cz)

# FOX

RACING SHOX

## F100 Remote FIT

**Zdvih:** 100 mm (možno dodat 80 nebo 120 mm)

**Systém:** vzduch / olejová patrona FIT

**Použití:** XC

**Hmotnost:** 1,43 Kg

**Barva:** bílá

**23 490 Kč**

## Float RP23 Boost Valve

**Systém:** vzduch/olej - boost valve

**Použití:** FR/AM/XC

**Regulace:** Pro Pedal - 3 polohy,  
vypnutí/zapnutí Pro Pedal,  
tlak vzduchu, odskok

**Hmotnost:** 208g (165mm)

**10 990 Kč**

**CYKLOŠVEC**  
www.cyklosvec.cz

FOX Servisní Centrum, Písek, Harantova 1317  
tel. 382 221 175 - servis, 382 206 440 - sklad  
e-mail: obchod@cyklosvec.cz

Pro servis používáme výhradně vysoce kvalitní maziva a oleje RSP.

CYKLOŠVEC s.r.o. je výrobcem kol Galaxy a dovozcem značek: Fox Racing Shox, Kenda, Catlike, RSP, Deda elementi, Black Jack, Rodi, KMC, Sigma sport a Kidzamo pro ČR.

YOUR LEVEL IS HIGHER?

# FIERCE®



Podrobné informace naleznete na: [www.cyklomax.cz](http://www.cyklomax.cz)

Vyhodnotí dovozce a distributor pro ČR: CYKLOMAX spol. s r.o., U Elektrárny 306, 530 02 Pardubice, Tel.: 466 944 023, Email: info@cyklomax.cz

Cytilo  
MAX



## NEJRYCHLEJŠÍ VČERA, DNES I ZÍTRA

**2010 GT ZASKAR TEAM.** Nesnášíme vychloubání, ale když jde o Zaskar, nemůžeme jinak. Je to prostě kultovní hardtail. Stačí jediný pohled na zadní stavbu s Triple Triangle designem a je ti jasné, že se díváš na jedno z nejrychlejších, nejužších a nejdolnějších kol, které kdy byly vyrobeny. Ale pak jsou tu věci, které vidět nejsou. Například Force Optimized Construction – tento patentovaný výrobní postup zajišťuje, že karbonové vlákno Zaskaru je extrémně pevné tam, kde to potřebuješ, a všude jinde odlehčené. Zkrátka: na Zaskaru se jezdilo, jezdí a bude jezdit neskutečně rychle.

PATENTOVANÁ SMĚS KARBONOVÝCH VLÁKEN  
JE U GT NASTAVĚNA TAK, ABY MAXIMALIZOVALA  
POMĚR MEZI PEVNOSTÍ A HMOTNOSTÍ. »



VÍCE INFORMACÍ NA [BIKECENTRUM.CZ](http://BIKECENTRUM.CZ)

©2010 GT Bicycles

# GT

BICYCLES®