

Race Bike 10 trochu jinak



Čtěte na str. 13

## KOLO Z LIDU

## CORRATEC

### CCT Team

Německá značka Corratec šla vždy svou vlastní cestou. Vzpomeneme-li dnes již historická biková řídítka Bull Bar s negativním prohnutím, MTB modely Super Bow s dvojicí paralelních obloukové prohnutých trubek, splujících zároveň horní trubku i sedlové vzpěry zadní stavby, nebo třeba jedny z vůbec prvních bikových slicků, Diamant slick, kola Corratec byla již od začátku devadesátých let minulého století absolutně nepřehlédnutelná.

Námi testovaný silniční model CCT Team Ultegra 1 s karbonovým monokokovým rámem bychom sice po konstrukční stránce nazvali klasikou, což dokládá i takřka nulový sloping rámu, ovšem z hlediska designu tento typ přesně zapadá do celkové koncepce německého výrobce.

➔ Pokračování na str. 18



  
 BIKE INDUSTRIES  
 www.ktm-bikes.cz

## Odpružené sedlovky



Mnoho z nás nad komponentem s názvem odpružená sedlovka možná ohrne nos a dál se bude věnovat výběru toho pravého celoodpruženého rámu. Jenže pro ty, kdo nechtějí utratit moc peněz, neradi se ve výjezdu houpují, ale zároveň vyžadují, aby při průjezdu dírou nedostali kopanec do zad, je právě tento druh odpružení výborným pomocníkem.

Zásadní rozdíl proti odpruženému rámu je v tom, že tlumič na rámu absorbuje všechny nárazy, takže ty jdou od terénu pouze do zadního kola a kyvky, kdežto dále do rámu, sedla a jezdců už se dostávají jen ve výrazně utlučené podobě. Jízda je tak klidnější nejen pro jezdce, ale i pro celé kolo pod ním, takže spojení kola s terénem je výrazně stabilnější než u pevného rámu s odpruženou sedlovkou, nebo bez ní.

Kompletní odpružení má ale svoji cenu, navíc u krosových kol je to až na výjimky skoro nesmysl. Samozřejmě odpružený rám přináší pohodlí jezdců na všech styčných bodech s kolem, tedy sedle, pedálech i řídítkách, sedlovka uleví pouze na sedle. Nicméně důležité je alespoň nějaký komfort, takže teď zapomeňme na odpružený rám, ale zaměřme se pouze na sedlovku.

➔ Pokračování na str. 6



AVION

HI-GRADE ADVANCED CARBON FIBRE

RST

Author kol

www.author.eu

Doporučená cena: 27.990,-

AUTHOR®

Koncept Body Geometry dává zcela specifickou charakteristiku celé řadě produktů americké značky Specialized, od sedel, přes tretry a anatomicky tvarované vložky, až po rukavice či komponenty kokpitu kola.

Maximální ohled na anatomii lidského těla a celkovou ergonomii posedu, šlapání i úchop řídítek napomáhá nejen samotné zdravotní stránce cyklistiky, ale také zvýšení výkonu jezdce. Zásadní je zde především minimalizace možných zdravotních problémů zapříčiněných nevhodným typem vybavení či nesprávně nastaveným posedem. Technologie BG Fit byla vyvinuta díky dlouholeté spolupráci značky Specialized s Dr. Andy Pruittem, mezinárodně uznávaným sportovním lékařem a atletickým trenérem, jenž se již přes třicet let zabývá patomechanikou vytrvalostních sportů, s primárním zaměřením na cyklistiku a běh. Neméně důležitým je ve spojení s konceptem BG Fit také jméno Dr. Rogera Minkowa, který na konci devadesátých let představil ergonomicky správně tvarované sedlo, jež se později stalo základem sedla Specialized Body Geometry. My jsme s oběma jmenovanými pány, které můžeme označit dušemi i mozky celého konceptu BG Fit, strávili jedno velice příjemné dopoledne, z kterého jsme si odnesli řadu poznatků ohledně posledních trendů v nastavení optimálního posedu, s nimiž bychom vás na následujících řádcích také rádi seznámili.

#### Základem je komplexnost

Pokud pouhý jeden prvek z nastavení posedu neodpovídá anatomii uživatele, je tím výrazně narušen celek. Z tohoto důvodu program BG Fit, jenž

# V laboratoři Body Geometry



Pánové Dr. Andy Pruitt (vlevo) a Dr. Roger Minkow při představení konceptu Specialized BG Fit, jehož jsou tvůrci.



Při tvarování skeletu sedla Specialized vychází technologie BG Fit ze šířky pánve, středový žlábek výrazně snižuje tlak na měkké tkáně.



Pro přesné nastavení posedu slouží řada pomůcek, mezi nimiž nechybí úhlový hledáček pro měření ohybu končetin či klasická olovnice.



Tento přípravek slouží k přesnému změření rozestupu sedacích kostí, což je zásadní pro následný výběr sedla.

Pokud pouhý jeden prvek z nastavení posedu neodpovídá anatomii uživatele, je tím výrazně narušen celek. Z tohoto důvodu program BG Fit, jenž

pomocí senzorů, přesně zobrazujících průtok krve. Technologie BG Fit díky tomu u mužů předchází erektilní dysfunkci, laboratorní měření při vývoji sedel testují průtok krve také do tkání penisu. Je velice zajímavé, že pouhé dva milimetry rozdíl, třeba v šířce či celkovém umístění středového vybrání u různých testovaných prototypů sedel, mohou

hrát po této stránce významnou roli. Sedlo BG svým tvarem navíc umožňuje větší náklon pánve, čímž zmenší ohyb v bedrech a úchop řídítek udělá o něco „přirozenějším“. U žen-cyklistek je problémem s prouděním krve velice podobný jako u mužů a dámská sedla BG jsou díky systému mapujícímu prokrvení při jízdě navržena s cílem nežádoucí tlak

vypodložení nožní klenby. V případě nesprávného nastavení je v oblasti kolen opívaná namísto přímky osmička, neustálé vychylování kolene a kotníku při každém záběru je ze zdravotního hlediska zcela nevhodné. Jen pro zajímavost, při kadenci devadesát otáček za minutu je to více než pět tisíc otáček za hodinu, v případě maratónu trvajících třeba šest hodin to máme asi 32 000 šlapnutí s vybočením kolene a kotníku...

Body Geometry program ale není pouze o sedlech a tretrách, velice důležitá je tato technologie například u rukavic, kde speciální výstelka snižuje tlak na ulnární nerv. Zkušenost s brněním nebo částečným znecitlivěním prstů při jízdě je u cyklistů celkem častá.

#### Hvězdy s Body Geometry

Celou koncepcí nastavení posedu BG Fit využívají profesionální jezdci týmu Saxo Bank, tedy například bratři Schleckové, Fabian Cancellara či vedoucí týmu Bjarne Rijs, někdejší vítěz Tour de France. Zajímavou zkušenost má Dr. Pruitt s legendárním Eddy Merckxem, jenž k němu před lety přivedl syna Axela, tehdy již úspěšného profesionála. Zjištěný nepoměr mezi délkou Axelových končetin při následně laboratorně zjištěném také u samotného Eddyho,

## Pro co neefektivnější záběr a zároveň pro předjetí zdravotním problémům je zásadní dostat pohyb kolen při šlapání do dvou přímek, což lze provést pouze precizním vypodložení nožní klenby.

poskytují prodejci Specialized, zahrnuje nejen výběr vhodného sedla, šířky řídítek, délky představce nebo přesné nastavení jejich výšky a sklonu, ale také volbu treter, jejichž přizpůsobení fyziologickým potřebám konkrétního jezdce a v neposlední řadě také nastavení zarážek pedálů. Velice důležité jsou údaje o samotném cyklistovi, například o případných dřívějších zraněních, o jeho fyzické výkonnosti, plánované intenzitě ježdění a cyklistických cílech do budoucna. Následně přesné měření má za úkol odhalit celkovou flexibilitu kloubů a současně je nutné zjistit stavbu cyklistova chodidla, pozici kolen, křivku páteře nebo rozpětí ramen. Díky všem těmto údajům se podaří cyklistu na kolo usadit do takzvané neutrální pozice, která je zároveň účinná i dostatečně pohodlná. Tato pozice umožní přizpůsobit aktuální posed okamžitým změnám terénu, technické náročnosti či kadenci, aniž by na jakoukoli partii těla byl vyvíjen nepřiměřený tlak.

Při nastavení neutrální pozice BG Fit spočívá šedesát procent hmotnosti

na zadním kole a čtyřicet na předním, šířka řídítek zhruba odpovídá šířce ramen a osa pedálu je posunuta lehce dozadu, oproti zařazenému („italskému“) nastavení středu zarážky v neširším místě chodidla. Cílem je zaujmout co nejero-dynamičtější pozici při zachování komfortního posedu a optimálního rotačního pohybu při záběru, již zmiňovaná „neutrální pozice“ všechny tyto prvky slučuje.

Těměř laboratorní měření nastává při výběru správného sedla či anatomické stélky do treter. V případě sedla se podle šířky pánve vybere nejvhodnější model, jenž maximálně eliminuje tlak na měkké tkáně a omezení průtoku krve. Při samotném vývoji sedel BG se u vybraných jezdců zkoumá tlak na sedlo



## Při nastavení neutrální pozice BG Fit spočívá šedesát procent hmotnosti na zadním a čtyřicet na předním kole, šířka řídítek odpovídá zhruba šířce ramen a osa pedálu je o něco více vzadu.

maximálně snížit.

V případě výběru treter a doladění jejich vložky je náročnost měření podobná. Cílem je vyrovnání kyčlí, kolene a chodidla v průběhu celého záběru. Zde je možné vyřešit například odchylky v délce nohou, ve stavbě kotníku či v klenbě chodidla. Pro co neefektivnější záběr a zároveň pro předjetí zdravotním problémům je zásadní dostat pohyb kolen při šlapání do dvou přímek, což lze provést pouze precizním

Zde doktor Pruitt našetší neukazuje, jak opadneme, když nebudeme používat technologii Body Geometry. Jeho věrný nástroj přítel slouží pouze k názorné ukázce stavby lidského těla.

maximálně snížit. V případě výběru treter a doladění jejich vložky je náročnost měření podobná. Cílem je vyrovnání kyčlí, kolene a chodidla v průběhu celého záběru. Zde je možné vyřešit například odchylky v délce nohou, ve stavbě kotníku či v klenbě chodidla. Pro co neefektivnější záběr a zároveň pro předjetí zdravotním problémům je zásadní dostat pohyb kolen při šlapání do dvou přímek, což lze provést pouze precizním

(kad)

FINISH LINE™

## POSLOUCHEJ V CÍLI RADĚJI APLAUS, NEŽ VLASTNÍ ŘETĚZ...!



**Ceramic Wet™** je speciální mazivo pro výkonnostní a závodní cyklistiku. Jeho základ tvoří čisté syntetické oleje a fluoropolymer, které obsahují keramická pojiva. Na povrchu kovů se vytvoří odolná keramická vrstva, která zabraňuje jejich opotřebení a korozi. Druhou vrstvou tvoří syntetické oleje odolný film prodlužující intervaly mazání.

od 119 Kč / 5 € (pouze SR)



**Cross Country™** je odolné mazivo určené do extrémních podmínek. Díky složení ze syntetických olejů s vysokou viskozitou, polymerů a látek proti opotřebení dokáže skvěle fungovat nejen v blátě, ale i za silného deště nebo při častých průjezdech brody. Cross Country™ používají i na dlouhých vyjížděch, kde zaručeně neseschne ani po pěti hodinách.

od 99 Kč / 4 € (pouze SR)



**Teflon™ Plus** je všestranné mazivo pro standardní podmínky, vydrží extrémní tlaky, odolává smytí a díky nízké viskozitě proniká i do obtížně přístupných míst. Obsahuje trvanlivé syntetické oleje s mikroskopickými částicemi DuPont™ Teflon™. Teflon™ Plus výrazně zvyšuje efektivitu přenosu síly, neváže na sebe nadměrné množství nečistot.

od 99 Kč / 4 € (pouze SR)



**KryTech™** je doposud nevyvinutější z voskových maziv. Tenká vrstva Krytox® od firmy DuPont™, která váže kovy spolu s M2 molybdenem, speciálními vosky a dalšími složkami, činí KryTech™ ještě více kluzký, těší a odolnější. KryTech™ je mazivo vhodné na řetěz do suchých a prašných podmínek, a to zejména díky schopnosti odpuzovat prach.

od 99 Kč / 4 € (pouze SR)

ČR ☎ 241 771 181-2 / www.progresscycle.cz SR ☎ 048/414 36 23-4 / www.progresscycle.sk

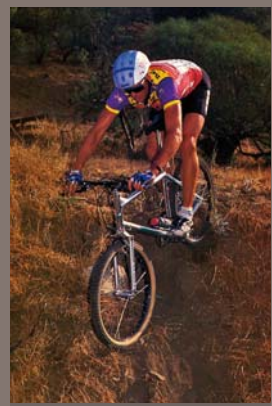
www.FinishLineUSA.com

V dnešní záplavě všelijak tvarovaných rámu, hydroformingu či karbonových novotvarů se vynořuje starých dobrých počátků bikingu může pěkně ztratit. Jisté odlišné od hlavního proudu je možné najít u rámu, které jsou svařeny pěkně po staru, tradičními postupy. Když se pak k tomu přidají i součásti, frézované na CNC strojích, srdce pravověrného bika nemůže jinak, než zaplesat blahem.

Jedním takovým rámem, jenž ctí starou rámařskou školu a přitom je ozdoben moderními CNC šperky, je duralový Tomac Cortez. Spodní, horní a sedlová trubka mají průřez, který stále přináší ze všech možných profilů největší tuhost, tedy kruhový. U hlavy navíc najdeme na obou hlavních trubkách zpevňující pláty, zvyšující odolnost rámu v této vysoce namáhané partii. Trubky vyrobené ze slitiny hliníku AN-6 jsou zevnitř dvojitě zesílané, což se odráží na velmi příznivé celkové hmotnosti rámu 1542 gramů (velikost M).

Zadní stavba ctí odkaz legendárního rámu Manitou, na němž

# TOMAC Cortez



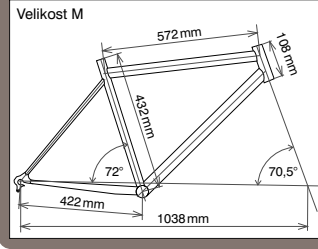
Na duralovém rámu Manitou začínal i John Tomac, jenž mu vzdal hold modelem Tomac Cortez

pro kotoučovku. Nutno podotknout, že John Tomac u tohoto novodobého retro rámu již nepočítá s montáží rákových brzd, takže v úvahu přichází pouze kotoučovky.

Geometrie kola je laděna tak, že přední rámový trojúhelník je středně dlouhý, zatímco zadní stavba je o 3 mm kratší, než je běžná a nerozšířenější hodnota 425 mm. Úhel hlavy 70,5° se pak jen o půl stupně odlišuje od zaběhnutého XC standardu, ke kterému bychom se přiblížili použitím nižší vidlice se zdvihem 80 mm. Ovšem rám je primárně stavěn pro deset centimetrů zdvihu. Netradiční je také položenější úhel sedlové trubky 72°, který lehce prodlužuje posed a jezdecke umisťuje víc nad zadní kolo, čímž mu usnadní šlapání před sebe. Jak je vidět, rám rozhodně nevychází z tradiční produkce, ale na všech odchylkách od normálu je možné číst rukopis Johna Tomaca, jenž byl ve své době nejuniverzálnějším a také neúspěšnějším bikerem.

Cena rámu je díky náročnějšímu zpracování frézovaných partií i výborem renomovaných zakladatele značky o něco vyšší, necelých dvanáct tisíc korun však není částka za tak originální rám nijak přehnaná. (mig)

zakladatel značky John Tomac získal svůj první duhový trikot. Z kovaného bloku duralu frézované podkovy a patky nápadně připomínají partie těchto duralových rámu z počátku devadesátých let. Za středovým složením i na horních vzpěrách u sedlové trubky najdeme trojúhelníkové dílce s vybráním ve tvaru podkovy pro pneumatiku, které mají ve vnitřním prostoru odřezovány tři otvory, mezi nimiž zbydou pouze tenké pláty materiálu. Odřezované patky pak jen doplňují celkové retro ladění kola, které narušují pouze uchyty



Model Xenova GT německého výrobce Uvex se nachází ve střední části nabídky helem a je určen pro bikery i cykloturisty.

## Uvex Xenova GT



Přílba nabízí výbornou ventilaci díky 21 otvorům, mezi nimiž jsou zevnitř tři vodící ventilační kanály. Vzduch tak může přibíhou snadno procházet až k zadním průduchům a tím ochlazovat pokožku hlavy. Přední tři otvory jsou překryty sítkou proti hmyzu, což svědčí o úctě k parné letní dny.

Přílba je již tradičně vyrobena technologií in-mold, která zajišťuje souzrounost při pádu. Vnitřek je středně hluboký a dostatečně široký i pro větší obvod hlavy, zadní část je pak lehce protažená na temeno. S různými tvary hlavy jezdců si poradí upínací mechanismus Monomatic®. Ten funguje na bázi čelenky, obepínající hlavu dokola. Čelenka je upnuta přímo do polystyrenu na bočích a vpředu, takže je s přílbou pevně spojena. Polstrování je na ni připraveno pomocí suchých zipů, není tedy problém jej sejmut a vyprat zvlášť. Stažení čelenky zajišťuje kolečko na zátylku s výraznými výstupky pro prsty.

Při stahování čelenky jsou cítit jednotlivé cvaknutí západky. Při silnějším utažení však mechanismus zezadu tlačí, v tomto místě bychom uvítali lepší polstrování.

Přílba na hlavě drží velmi jistě a pevně, při jízdě v terénu se nijak neklepe. Pro uvolnění stažení čelenky je však nutné přílbu sejmut z hlavy, západka se tím uvolní a roztáhnout čelenku jde pak snadno. Podle našeho názoru by mohla být čelenka vzadu protažena níž, čímž by hlavu obepnula ještě lépe a nebylo by nutné ji stahovat tak silně. Míru stažení popruhů pod bradou můžeme nastavit díky posuvnému sedmipolohovému systému s uvolňovacím tlačítkem. Uvolnění i dotažení pod bradou je možné provádět za jízdy jednou rukou.

Lehký nedostatek u bikových přílehl Uvex vidíme v nemožnosti za jízdy pohybovat se štitkem a upravit si jeho pozici do prušního sjezdu, kdy je špatně vidět na protisvah. To se ale týká pouze extrémních bikerů, většina běžných jezdců toto řešit nebude.

Přílba Xenova GT se prodává v matném provedení v kombinacích červené, oranžové či černé barvy vždy s perleťové bílou. Cena této v Německu vyráběné přílby, která v rozměru 55-60 váží 305 gramů, je 1899 Kč. (mig)

- + pevné usazení, širší vnitřní prostor padne více jezdcům
- slabší polstrování čelenky, pevná poloha štitku



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



**ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)JADY**

# Catlike Storm Plus

Model Storm Plus španělské značky Catlike patří mezi univerzální, špičkově zpracované sportovní brýle, použitelné pro MTB i silniční cyklistiku.

Jejich charakteristickým prvkem jsou vyšší zorníky bez přetažení do boků, díky čemuž bude tento model slušivý i v případě celkově užšího obličejce. Nosná obroučka se sklápými nožičkami je z vysoce pružného plastu s označením TR90, celková odolnost brýlí je díky tomu na vysoké úrovni, což platí také o úpravě zorníků proti poškrábání. Vynikající je v tomto případě ochrana očí před proudícím větrem, výška skel je zde jasnou výhodou. Pochvalu zasluhuje také délka nožiček a jejich převážná část pokrytá gumovým protiskluzovým nálepkem. Plastový nánosník s pryžovou kontaktní částí představuje klasiku, líbilo by se nám u něj ale výraznější rozvětvení. Jeho staženější tvar usadí v kombinaci se širším kořenem nosu brýle na obličej trochu



vých, typ Storm proto nemusí optimálně sedět úplně každému. Pro tento případ má Catlike v záloze ještě model Storm Micro, se shodnou obrubou, ale rozdílným tvarem skel a širším nánosníkem.

Cena 2690 korun zahrnuje dohromady trojici polykarbonátových výměnných skel, ke kouřové variantě s lehké zrcadlovým efektem je tedy v pevném transportním pouzdru přiložena ještě čírá a žlutá alternativa. Líbila se nám jednoduchost a celková rychlost výměny skel. Jejich odvětrání proti zamlžování je zcela funkční a v zimě ho jezdcí určitě ocení. Nezaznamenali jsme jaké-

koli zkreslení pohledu, což vypovídá o kvalitě použitých zorníků, u nichž je samozřejmě stoprocentní UVA a UVB ochrana. V nabídce je také varianta s fotochromatickými, tedy „světlocitlivými“ skly, jež je o šest stovek dražší. V případě všech nabízených variant modelu Catlike Storm je možné vybrat z pěti barev obruby.

- + ochrana proti větru, jednoduchá výměna skel, dlouhé nožičky
- užší nánosník, cena

# Specialized Trail Short

Volné kraťasy Trail Short značky Specialized spojují na maximální odolnost materiálu vnějších kalhot a nejvyšší možný komfort těch spodních, který zajišťuje nejen kvalitní polstrovaná vložka, ale i jejich prodyšnost a dostatečná elasticita. Sepnutí obou dílů pouhou dvojicí knoflíků na bocích umožňuje také nošení či praní každého dílu samostatně, podle potřeby.



Materiál vnějšího dílu plní ochrannou funkci například při pádu, jeho celková odolnost proti mechanickému poškození je skutečně nadstandardní. Sice s tím souvisí o něco horší ventilace, vždy je ale něco za něco. Trochu jemnější materiál s nižší gramáží je použit v rozkroku kalhot, kde zvyšuje pohodlí také absence středového švu. Klasiku ve střihu volných kraťasů představují velké kapsy, ty horní jsou v tomto případě nebyvale hluboké. Kapsa na levé nohavici je vybavena kvalitním zipem a speciální přihrádkou na mobil. K celkovému střihu nemáme výhrady, i přes jeho volné provedení kalhoty nikde zbytečně neplandají a celkové usazení na těle je bezproblémové.

Spodní díl je na těle velice pohodlný, hustě obšitá vložka nabídné nadprůměrnou tvarovou přizpůsobivostí a nepůsobí naštetí přehnaně „plenkovitě“. Plochá guma v pase je fajn, připomínku nemáme ani k lemu nohavíc, vybavené protiskluzovou úpravou.

V praxi jsou volné kalhoty Specialized Trail Short hodně pohodlné i při delší

vyjízdce. Vhodně zvolený střih nestahuje při výraznějším předklonu zadní část zbytečně dolů a ani spodní díl nemá tendenci při šlapání sjíždět. Vložka je proto vhodně usazená na těle a plní svou tlumící funkci, a to i přes její menší tloušťku.

Cena kalhot 1990 korun se nám zdá vzhledem k jejich nadprůměrnému zpracování zcela přiměřená.

- + odolnost vnějšího materiálu, usazení na těle
- slabší ventilace

# Autíčko pro nejmenší

Přilba Haven BV Car je určena těm nejmenším cyklistům, které musí jednoznačně zaujmout svým designovým provedením. Dát skopepiné tvar a vzhled auta, to je v záplavě klasických zvířátek celkem originální počín.



Přilba má nalepenou vnější skopepinu a pouze deset ventilačních otvorů, které jsou celkem malé. Přesné ale zapadají do celkového designu. Ke stažení na hlavě slouží celobodová čelenka, upevněná suchým zipem. Vzadu se stahuje velkým plastovým kolečkem. Na temeni je velká výstelka,

čelenka rovněž disponuje polstrováním po celém obvodu, pouze na stahovacím mechanismu je samostatná výstelka.

Měkké pásky se pod bradou zapínají klasickou přezkou.

Chválíme reflexní samolepku vpředu i trojici samolepek vzadu. Od věci není ani šiték uvnitř přilby, kam lze vypsat osobní údaje dítěte, pokud by se nám někde ztratilo.

Přilba se vyrábí ve třech barvách a dvou velikostech S/M (50-53 cm) a L/XL (51-54 cm). Hmotnost menší velikosti je 224 g, cena pak 449 korun.

Pro malého cyklistu bude důležitá dostatečná hloubka přilby a samozřejmě stahování a design. Masivní tvar je hodně bezpečný, trochu nevýhodou bude slabší ventilace.

- + reflexe, stahování
- slabší ventilace

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

# Najdi si svoji KARMU!



ROZMĚR (")	ROZMĚR (mm)	KÓD	KORO	TECHNOLOGIE	DEŠEN	PSI	MOČ
26 X 2.0	559-50	527206	DRÁT		K-917	30	390,-
26 X 2.0	559-50	5520860	DRÁT		K-917	60	390,-
26 X 2.0	559-50	520863	KEVLAR	L3R PRO, STICK E	K-917	60	590,-
26 X 2.2	559-54	520862	KEVLAR	L3R PRO, STICK E	K-917	60	590,-
26 X 2.0	559-50	523676	KEVLAR	L3R PRO, STICK E	K-917	60	850,-
26 X 2.0	559-50	520633	KEVLAR	L3R PRO, STICK E	K-917	120	890,-
26 X 2.0	559-50	520639	KEVLAR	SWS, L3R PRO, STICK E	K-917	120	1 290,-
29 X 1.9	622-52	523974	KEVLAR	L3R PRO, STICK E	K-917	120	1 190,-

www.CYKLOMAX.cz

více možností než by jste čekali

Výhradní dovozce a distributor pro ČR: CYKLOMAX s.r.o.Ú Elničkárny 306, 530 02, Pardubice, Tel: 466 944 023, fax: 466 944 022, Email: info@cyklomax.cz

www.MAYO.eu.sk

e-COMFY

Ak hľadáte pohodlný a komfortný bicykel s pomocným elektrickým motorom, vhodný aj pre starších ľudí, alebo ľudí so zníženou pohybovou schopnosťou, práve 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 vyrábajú s oceľovým alebo hliníkovým rámom v prevedení 24V/10Ah, alebo 36V/10Ah. Všetky modely sú testované v štátnej skúšobni a zodpovedajú európskym normám. Viac info na 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

**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



# AUTHOR Dexter 29



pláště, tak i velice dobře potlačené tendence ke zvedání předního kola. Jezdec má tedy neustálé pocit, že jsou obě kola v takřka ideálním kontaktu s podkladem. Techničtější pasáže nejsou teritoriem tohoto modelu, což platí o devětadvacítkách všeobecně. Stejně tak nadhození obou kol do vzduchu vyžaduje trochu té námahy, fyziku přece jen nelze oklamat.

### Ve jménu spolehlivosti

Zpracování rámu odpovídá klasickému 26" dexteru, trubky ze slitiny 6061 s vejčítým průřezem však vypadají kvůli velkým kolům o něco subtilněji. Zadní stavba s esovitě prohnutými vzpěrami je klasikou. Horní ramena poskytují pláští dostatek prostoru i v případě nabalení bláta, což není u 29" biků zdaleka standardem. Povrchová úprava rámu je tvořena pouhým bezbarvým lakem, což působí v současném skoro až přebarveném světě kol elegantně a čistě. V případě vidlice vsadil výrobce na pružinový model RST M29 Com, který sice potřeboval určitou dávku kilometrů, než se rozběhal, ale pak nabídl spolehlivou funkci. Zdvih osmdesát milimetrů byl využitelný v plném rozsahu, pouze citlivost zkraje chodu by mohla být

o něco vyšší. Pochvalu zasluží snadno ovladatelná páčka lockoutu i seřizování předpětí pružiny. Výborně se předvedly hydraulické kotoučovky Tektro Auriga. Jejich třípřístá páčka sice nemusí sedět každému, ale po funkční stránce nemáme k brzdám výhrady. Po zjetí nabídlý jak dostatečný výkon, tak i citlivé dávkování. U osazení máme připomínku k přesmykači Acera, kvalitativně by se nám zde přece jen více líbila alespoň Alivio. Jinak řazení fungovalo bezchybně, a to i na převodnicích celkem tuhých klik Suntour. Úplně nám nevyhovovaly měkkí péňové gripy, v nejlepším světle se naopak předvedlo sedlo Author Mega Top. Jedničku s hvězdičkou zasluhuje pláště Maxxis Cross Mark, které se skvěle hodí k celkové povaze kola, výborně se odvalují a v suchém terénu drží v zatáčkách jako přibité. Celkově je tedy Author Dexter 29 ve své cenové kategorii velice zdářílým kolem, které umožní i začínajícím či spolejvým bikerům okusit svět 29 palců. ■

**D**evětadvacítková kola jsou ve světě MTB stále populárnější, ve srovnání s 26" klasikou nabídnou především lepší trakci a tlumení nerovnosti. Kdo však doposud zatoužil po standardu 29 palců, musel větší nou sáhnout o něco hlouběji do kapsy. Domácí Author právě proto přišel s 29" alternativou oblíbeného modelu Dexter, jenž je se svou cenou necelých patnáct tisíc korun jakousi vstupní branou do světa devětadvacítek. Hodně příznivě cena však nijak negativně neovlivňuje jízdní vlastnosti tohoto kola, které si dovolíme označit za sportovní 29" bike vybavený tuhým rámem, funkčním odpružením a výkonnými brzdami.

kilogramu sice může být pro svižnější jízdu určitou překážkou, ovšem v praxi působí Dexter 29 o poznání lehčím dojmem. Akcelerace odpovídá běžnému 26" biku shodně cenové relace, a pokládáme ji proto za zcela přiměřenou. Posed je celkově spíše delší, ovšem ne nepříjemně natažený. Lehce zvednutá řídítka svým tvarem příjemně padnou do ruky a celý „kokpit“ díky zahnuté přibližují k sedlu. Poloha jezce je tedy ve finále akorát pro dostatečné pohodlnou a zároveň sportovní jízdu krajinou. Podložek pod představcem je sice poskrovnu, řídítka jsou ovšem i tak optimálně vysoko jak pro sjezd, tak pro zvládnutí prudších stoupání. Při záberu do pedálů je nutné počítat s určitým setrvačnickem, který je potřeba roztáčet, nicméně tuhost rámu i kol je na hodné dobré úrovni, a záber je tedy v takřka plné míře přenesen na zadní kolo a z něho vzhledem k větší kontaktní ploše 29" pláště dále na terén. V točících pasážích, kde musíme častěji brzdit a opět zrychlovat, není Dexter 29 úplně ve své kůži, ale na klasických polháčkách a lesních cestách je to už o něčem jiném. **Konstantnější rychlost, klidně i vyšší, mu vyožená svědčí. Zde navíc vynikne již zmiňovaná směrová stabilita, zkrátit tento bike proto dokáže i začínající jezdec. O neohrabanosti zde**

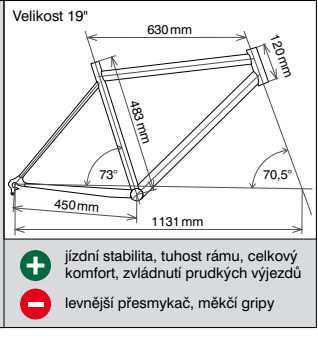


### 29" klasika

V jízdním projevu modelu Dexter 29 jsou přesně identifikovatelné všechny znaky této třídy kol. Vedle celkové robustnosti, která se na dojem z jízdy podepisuje asi nejvíce, je zde jasně patrné spolehlivé vedení přímého směru. **Author Dexter 29 je pohodlák, kterého nic jen tak nerozhodí, což jezdec oceňuje především ve sjezdech nebo třeba v kamenitých pasážích.** U devětadvacítek všeobecně je nutné se smířit s o něco vyšší hmotností, která v tomto případě logicky souvisí také s nižší pořizovací cenou. Hodnota 14,7

přítom nemůže být řeč. Author Dexter 29 poslouchá celkem ochotně a dostatečně rychle reaguje na pokyny ke změně směru. Na kilitých pšínách to ve srovnání s klasikou šestadvacítkou logicky není úplně to pravé ořechové, testovaný model to však dostatečně vynahradí na rychlejších cestách, kde se 29" kola valí kupředu s naprostou suverenitou. **Sjezdy, a to i ty plně kameny a koreňu, jsou pro dextera hračkou, zde zvyšují velká kola celkovou jistotu, a dlouho proto působí hodně stabilně. V blízkých stoupáních je samozřejmě znát o něco vyšší hmotnost, ovšem přenos záberu je bezchybný a v krátkých prudkých výjezdech testovaný bike exceluje. Zde se naplno projeví jak adheze zadního**

Technická specifikace:	
Rám:	dural 6061 29"
Vidlice:	RST M29 Com TnL, 80 mm
Klízy:	Suntour XCM-V3-312 22/32/42
Brzdy:	Tektro Auriga Comp 160 mm
Řazení:	Shimano Alivio
Přehazovačka:	Shimano Deore
Presmykač:	Shimano Acera
Kazeta:	Shimano HG-40 11-32 (8)
Náboje:	Quando kotoučové
Řáfky:	Author Krypton Pro
Řídítka:	Kalloy 15mm riser
Představec:	Kalloy
Sedlovka:	Kalloy 31,6 mm
Sedlo:	Author Mega Top
Pedály:	Author ohrádkové
Hmotnost:	14,7 kg (vel. 19")
Cena:	14 990 Kč



**MARIN**  
BIKES CALIFORNIA

**SLEVY AŽ 30%**  
NA LOŇSKÉ MODELY

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

**MARIN**  
BIKES CALIFORNIA

**SOUTĚŽTE S CYKLOSERVISEM!**

Vážení a milí čtenáři, je tu další kolo naší soutěže. V minulém dílu jsme se ptali, jaká velikost rámu horských kol Wheeler Falcon a Eagle odpovídá postavě výšky 180-190cm. Správná odpověď zněla 21 palců a vítězkou se stala paní nebo slečna Iveta Vaňurová. Gratulujeme a posíláme cenu od firmy Velo CZ, která kola Wheeler na náš trh dováží. Je to s podivem, ale na soutěžní otázku nám odpovídá skoro stejný počet žen i mužů, zřejmě jsou ženy soutěživější, nebo je k tomu doma nutí jejich partneři cyklisté, aby měli větší šanci na výhru.

Další kolo soutěže podporuje firma JMC Trading, která zastupuje značky **BBB, Echowell, Lazer** a dováží kola německé značky **Felt**, která je velkým novátorem v oblasti vývoje vlastního systému zadního odpružení **Equilink**. Odpověď na soutěžní otázku opět naleznete na stránkách firmy [www.jmc trading.cz](http://www.jmc trading.cz) a pak už jen stačí ji zaslat na mail [cyklossoutez@seznam.cz](mailto:cyklossoutez@seznam.cz). My vybereme jednoho šťastlivce, který získá cenu ze sortimentu doplňků **BBB**, takže hodně štěstí.

Soutěžní otázka: **Jaký je zadní zdvih celoodpruženého kola Felt Compulsion 1? (red)**



**BBB PUMPY - OVALINTEGRATE**

■ Jedinečný oválný design umožňuje těsnější přichycení k rámu kola ■ Minipumpa může být uchycena v různých pozicích ■ Nepotřebujete držák, upíná se k rámu pomocí suchého zipu, který je součástí ■ Lehké tělo z hliníku 6061 T6 ■ Pumpuje až do 7 / 8 / 9 bar ■ Pumpuje galuskové i auto ventily ■ Ručka tvaru T ■ Nabízena veotech velikostech: S (230mm), M (330mm) a L (430mm) ■ Cena: 429 Kč (velikost S)

**BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS**

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

**BBB**

- Dokončení ze str. 1

**Teleskop**

Základní provedení sedlovky využívá teleskopický princip, tedy dvojici trubek rozdílného průměru, které se zasouvají jedna do druhé. Je to totiž jako u odpružených vidlic, pouze s tím rozdílem, že zde je třeba zamezit možnému protažení vnitřní trubky kolem okola. U jednonohých vidlic Cannondale Lefty je to řešeno válečkovými ložisky, jenže ta se díky průměru do sedlovky jen těžko vejdu. Důležitá je v případě tohoto komponentu cenová dostupnost, takže zabývat se složitými ložisky by výrazně navýšilo cenu, a sedlovka by tak proti celoodpruženému rámu nebyla finančně moc ve výhodě.

S jednou z prvních odpružených sedlovek přišla značka Rock Shox, která měla zkušenosti s výrobou vidlic. Kvůli na svou dobu vyšší ceně se ale sedlovky příliš nerozšířily. Nicméně do povědomí bikové veřejnosti se zapsaly celkem kladně a mohly na ně postupně navázat další výrobci.

Teleskop kvůli absenci ložisek funguje díky kluznému pouzdru, které od-

# ODPRUŽENÉ SEDLOVKY



Americká značka Cane Creek je inovátorem v tlumičích a ani v sedlovkách není pozadu. Jednoduchý paralelogram s bronzovými kluznými pouzdry svírá elastomer různé tvrdosti, podle hmotnosti jezdce. Váha je díky absenci pružiny na slušné úrovni 540–570 gramů, podle průměru.



Paralelogramové provedení sedlovky SR Suntour kombinuje pružinu uvnitř trubky známou z teleskopu, ovšem s přepákováním na dvojici ramen se sedlovým zámkem díky válečku a také dorazové tlumící gumě.

funguje naprosto ve shodě s fyzikálními zákony. Navíc díky působení hmotnosti jezdecke působí jedním směrem nehrozí vznik takových vůlí v čepěch jako u vidlice, kde negativně působí i boční síly při zatáčení.

Nárazy od kola přicházejí zespodu směrem kolmo nahoru, hmotnost jezdecke působí na sedlovku směrem dozadu a dolů, a přesně tím směrem se pohybují ramena při propružení. Náraz tedy ramena tak trochu podsekne a jezdecke se zhoupne dozadu. Tento systém ko-

mezi dvojicí trubek miniaturní ložiskové kuličky, aby zjemnil chod, nicméně ani jeho řešení se příliš nerozšířilo. Jednoduchost je prostě u sedlovek vedle nízké ceny zbrání číslo jedna.

Bohužel to má svá úskalí, protože fyzikální zákony se prostě oklamat nedají. Přední vidlice je naklopená ve směru

na trubky sedlovky působí dvě síly. Každá v naprosto jiném úhlu a výslednice rozhodně nenapomáhá hladkému zajištění horního dílu a komfortnímu pružení.

Jezdec teleskopickou sedlovku v podstatě nepřirozeně „láme“, což má za následek vyšší tření v pouzdrě a ne tak hladké propružení, jako v případě vidlice nebo rámu. Důležité je tedy mít kluzné pouzdro dostatečně namazané vazelínou, aby se po sobě oba díly pohybovaly s co nejmenším odporem. Časem ale dojde k postupnému vymačkání, takže vznikne nepřítlačná oblíbená vůle. Tu lze částečně odstranit u některých provedení dotáčením převlečné matice, ale lehkému výkyvu sedla do stran se prostě neubráníme. Kdo má pohodlný rám se sedlovou trubkou co nejvíce kolmo, bude mít asi největší komfort, naopak nasadí teleskopickou odpruženou sedlovku na rám s krátkou horní trubkou, kde je délka dohonená právě výrazným naklopením sedlovky dozadu, je holý nesmysl.

Funkčně ale teleskop v praxi plní svůj úkol celkem spolehlivě, protože při nájezdu na překážku či najetí do díry pruží a ochrání tak páteř jezdecke. Jemně a citlivě kopírování povrchu se u teleskopu nekoná, ale absorpce těch největších rázů, které by jinak byly hodné

**„jezdec teleskopickou sedlovku v podstatě nepřirozeně ‚láme‘, což má za následek vyšší tření v pouzdrě“**

nepříjemně, je slušná.

Ceny teleskopických sedlovek se pohybují kolem pěti set korun a výše, hmotnostně pak naroste naše kolo zhruba o 200 gramů proti běžnému provedení. Zdvih kolem 50 mm je standardem, omezení se bude týkat spíše délky a průměru. Délka 350 mm je klasikou a totéž platí pro průměr 27,2 mm, nicméně vyrábějí se silnější průměry, nebo si lze pomoci redukcíni vložkou.

**Paralelogram**

Teleskopické sedlovky sice díky nízké ceně na kolech jasně vedou, ale kdo koketuje s tímto druhem odpružení na trochu sportovnější úrovni, určitě ho zaujme druhé řešení. Zatímco u vidlice se paralelogramové provedení s několika rameny působícími na tlumič moc neujaou kvůli své složitosti a náročnosti na vůli, u sedlovek je tomu naopak.

Dvojice ramen našejících na třetím spojovacím rameni nahore zámek sedla v tomto případě

piruje terén naprosto přesně a jemně, protože se žádné síly nehádají s třením materiálu nebo směrem pohybu jednotlivých dílů.

Jediný rozdíl proti teleskopu je v tom, že jezdec při propružení trochu uždí se sedlem dozadu a vzdaluje se tak řídítům. Vzhledem ke zdvihům v rozmezí 33–76 mm to ale není zase tak moc cítit. Důležitý je vysoký komfort a dlouhá životnost tohoto systému, které předčí teleskop skoro ve všech ohledech. Zroveň i délka sedlovky je díky délce ramen trochu větší, takže vyšší jezdec nebude o komfort ochuzen.

Při rychlé jízdě v rozbitém terénu paralelogram naprosto perfektně kopíruje povrch, takže jezdec se cítí od pasu nahoru v podstatě jako na vzduchu odpruženém rámu. To, že pruží pouze sedlovka, mu dá pocítit větší množství rázů

**„jednoduchost je u sedlovek vedle nízké ceny zbrání číslo jedna“**

Zástupce teleskopického provedení, sedlovka Acor MDU je z duralu A6, je v délce 350 mm a pružinu uvnitř tlumi elastomer. Elegantní design vzhled kola nenaruší, takže na krosové kolo je to ideální zástupce klasiky.



jízdě a jezdec tak při nárazu na překážku tlačí proti ní, a tudíž vidlici pomáhá ve stlačení. V podstatě se jezdec nepřímo přetlačuje prostřednictvím řídítek s překážkou a mezi těmito dvěma silami je vidlice, která díky úhlu funguje přibližně na stejné dráze. Vychytky by se samozřejmě daly spočítat a byly by nemalé, ale v praxi to jasně funguje. Sedlovka je proti tomu vystavena nárazům od zadního kola, které jdou kolmo vzhůru. Sedlovka není vůči zemi kolmo a jezdec na ni svoji hmotnost rovněž nepůsobí směrem kolmo dolů. Naklopení sedlovky dozadu a působení váhy jezdecke směrem spíše za zadní kolo než kolmo dolů vyvolává ten jev, že

děluje vnitřní část se sedlovým zámkem od vnější trubky, která je nasazena v rámu. Kluzné pouzdro je ze speciálního plastu, z jakého se vyrábějí například kluzná pouzdra levnějších vidlic.

Abyste zámek sedla netočili do stran, je vnitřní díl vybaven profilací v podobě žlábků, nebo bočních zploštění, či má jednoduše šestiboký průřez. Tomu pak odpovídá i vnitřní profilování kluzné plochy pouzdra. Vnější část pouzdra zase odpovídá průměru vnější trubky, aby v ní bylo pevně zajištěno. Převlečná matice se našroubuje na vnější trubku a o ní se při roztáhnutí zapře vnitřní díl se zámkem sedla.

Ten při zatížení stlačuje vnitřní sedlovky pružinu nebo elastomer, takže vše funguje jako u klasické vidlice. Pouze s tím rozdílem, že u sedlovky není tlumení zpětného chodu. Elastomer nebo pružinu sice lze podle váhy jezdecke přitvrdit posunutím vnitřní matice zespodu trubky zašroubováním po závitu dovnitř, ale zpětný krok pak bude ještě rychlejší. Některé sedlovky toto řeší právě elastomerní, který má částečnou tlumící schopnost, jiné to nechávají být, protože hmotnost jezdecke na sedle je dostatečným tlumičím elementem. Nicméně elastomer při tření o vnitřní stěnu trubky alespoň částečně navýší tlumení. Rock Shox to sice řešil, ale sláva jeho sedlovek je dnes minulostí a provedení v cenách kolem pěti set korun a výš prostě potřebují jednoduše.

Díru do světa se snažil udělat i jeden asijský výrobce, který aplikoval

Váha jezdce

Pohyb sedlovky

Síla rázů od kola



Jednotlivé díly teleskopické sedlovky působí jednoduše a vlastně o nic složitějšího nejde. Vnější trubka, pružina, vnitřní trubka s převlečnou maticí a dvojicí kluzných pouzder. V případě vyšroubování matice se sedlovka jednoduše rozdělí na dvě části, dotahováním matice lze částečně přitáhnout stranovou vůli.



## GALAXY

SÉRIE 2010

- 8.5. Galaxy CykloŠvec maraton Tálín
- 22.5. Fox Galaxy maraton Prachatice
- 12.6. Galaxy Petyša tour Rožnov pod Radhoštěm
- 17.7. Trek maraton Přes 3 vrchy Vysočiny - Horní Cerekev
- 7.8. Trek MTB maraton Krakatit Dobříš
- 21.8. Pálavský krpál - Mikulov

GALAXY PROTEUS SRAM FOX RLC CENA 34 790 Kč

losovaná cena pro účastníky Galaxy série 2010



[www.galaxy-bike.cz](http://www.galaxy-bike.cz)

- 28.8. AVG Náměšťský cyklomaraton Náměšť nad Oslavou
- 18.9. Galaxy Kenda Soběslavský maraton - Soběslav
- 25.9. Galaxy Catlike Zručský maraton - Kácov

**MTB MARATONY PRO ŠIROKOU VEŘEJNOST**



[www.galaxy-serie.cz](http://www.galaxy-serie.cz)



Víčko vnější trubky je na závit a jeho šroubováním dovnitř sedlovky lze přitvrdit pružinu a přizpůsobit tak sedlovku váze jezdce.

Druhé řešení nabízí firma **Cane Creek**, která se rovněž zabývá odpružením, ovšem pouze na poli tlumičů. Její sedlovky jsou sice čtyřikrát dražší než provedení SR Suntour, ale v tomto případě se hraje i na co nejvyšší hmotnost. Hlavní trubka je tedy prázdná a mezi rameny paralelogramu je speciální elastomer. Ten je dvojitě provedení, buďto jde o dva válečky pro větší zdvih 76 mm, nebo jeden elastomerový kosodélník mezi kratšími rameny, který umožní zdvih 33 mm.

Regulace tuhosti pružení se řeší výměnou elastomerů za měkčí, nebo tvrdší, barevně odlišená provedení. Zatímco Suntour nabízí pouze dva průměry trubek, Cane Creek má v nabídce průměry hned osm a délku 400 mm.

## „nohy jezdce jsou i s odpruženou sedlovkou stále součástí neodpružené hmoty“

Elastomerový blok s ještěrkou je tlumič segment sedlovky Cane Creek Thud Buster ST s kratším zdvihem 33 mm. Podle barvy se odlišuje tvrdost elastomeru v závislosti na váze jezdce.



➔ od pedálů, protože nohy jsou stále součástí neodpružené hmoty.

Paralelogram je pouze mechanická část uchycená čepý s kluznými ložisky k trubce. Sedlový zámek je standardní, ovšem i tak jsou na trhu dvě rozdílná pojetí tohoto systému.

Firma **SR Suntour**, vyrábějící odpružené vidlice i tlumiče, umístila mezi ramena paralelogramu ještě speciální ramínko s válečkem, které se při zatížení jezdce otáčí na písku umístěném v hlavní trubce. Ten se pohybuje v kluzném pouzdře a tlačí na pružinu uvnitř trubky. Ramínko s válečkem je tedy přepákováním k pružině, kterou lze imbusem zespodu trubky přitvrdit podle hmotnosti jezdce. Nosnost sedlovky je 60–100 kg, zdvih je 50 mm.

Na rozdíl od teleskopu zde není třeba tak intenzivně mazat jednotlivé čepy, ale stačí občas namazat pružinu uvnitř, aby nevydávala zvuky, a samozřejmě ošetřovat čepy. Ty jsou stejně jako u teleskopu vystaveny odlétávajícímu blátu od zadního kola. Teleskop to řeší pryžovým guferem, na ramena paralelogramu lze koupit neoprenový návlék.

### Co zvolit

Pokud jste turista, který jen občas potřebuje ulomit náraz, a na vašich 500 km za rok nechcete nic extra připlácet, počítejte si teleskopické provedení. Jestliže ale najezdíte tisíc kilometrů a výše i v lehčím terénu, pak sáhněte jednoznačně po paralelogramu. Jeho citlivost a komfort vám investici bohatě vynahradí. Navíc sedlovka SR Suntour stojí výrazně pod tisíc korun a pokud budete chtít ušetřit hmotnost a na ceně nezáleží, Cane Creek bude rozhodně ozdobou i na dražším stroji.

Určitě ale neurazíte odpruženou sedlovkou ženu, která na kole vyjede občas, protože to pro ni není pohodlné. Se sedlovkou si to užije mnohem víc a nebude nadávat, že to drncá. Přehled sedlovek uveďme v čísle 11 v rubrice „Porovnejte si“, takže zůstaňte na tomto komponente naladěni.

(už)

Silniční brzdy Campagnolo Delta si již navždy našly místo mezi nesmrtebnými šperky.

Jejich neuvěřitelně elegantní a tvarově čistý design byl zkrátka něčím víc než pouhým komponentem jízdního kola. Byl úmolečným dilem. Svou oficiální pouť zakončily delty v podání sady Campagnolo Record v roce 1996 s cenou kolem dvanácti tisíc korun za pár, od té doby se staly spíše sběratelskou záležitostí. Jejich výroba trvala v různých variacích více než deset let, vysoká cena a počáteční velice nízká účinnost se však postaraly o to, že byly k vidění jen zřídka a v praxi se s nimi bylo možné setkat častěji třeba na běžných závodních silničních kolech.

Delty jsem poprvé viděl až na konci osmdesátých let a přímo jsem se do nich zamiloval. Když jsem pár let poté neodolal možnosti jejich koupě, byl jsem následně hodně zklamán. To, co vypadalo absolutně dokonale, vůbec nefungovalo. Mnou zakoupený postarší typ Delta Croce d'Aune prostě vůbec nebrzdil, mohl jsem donekonečna laborovat se směsí brzdových



# RETRO

## Brzděte elegantně!

špalků a nic. Na vině byla malá páka uvnitř ramének trapezoidu, tedy jakéhosi paralelogramu, roztaženého od sebe dvojitě čelisti. Pozdější modely (jako například Record na fotce) již měly tato raménka díky zahnutí podstatně delší a výkon byl takřka srovnatelný s běžným excentrickým provedením Campagnolo. Tyto konečné funkční delty jsem pak vozil ještě donekonečna, teď jsou ale už doma v policech a sedá na ně prach.

A co bylo na deltech kromě designu tak úžasného? Po konstrukční stránce snad všechno. Absolutní vychýlkou byla možnost vertikálního posunu celé brzdy, výškově dolaďování samotných špalků bylo

totiž jen v řádu pár milimetrů. Originální brzdové špalky se vedle toho vůči ráfku seřizovaly ve dvou osách, vertikální náhon měla na starosti speciální duralová podložka ve tvaru U, naklonění lehce do šipu se provádělo miniaturními čevky. Lanko bylo potřeba při montáži uvnitř hodné dotáhnout atypickým imbusem a hned po úchytem jej uštipnout, jinak by nešla nasunout duralová krytka s klasickým gravurovaným logem. Díky ségrovkám bylo možné celý vnitřní mechanismus dokonale rozebrat, mohutné čepy pak dovolovaly přesné vymezení vůle.

Centrický tah lanka jde u brzdy proti bowdenu, který tlačí celý šroub předpětí dolů, takže stáčení miniaturních ramen k sobě a současně roztažení horního dílu čelisti tedy funguje podobně jako klasický hever u auta. Je docela úsměvné, že tyto dnes již historické brzdy stále uvádějí mnohé v úžas, v domněni, že jde o nějakou novinku, třeba i hydraulicky ovládanou. Všichni pak chtějí vidět, jak to uvnitř vlastně funguje. A pokud si někdo myslí, že jsou delty vyloženým těžkým, ve skutečnosti to není s hmotností nijak hrozná. Přední a zadní čelisti mají dohromady necelých 450 gramů, což je asi o sto gramů více, než váží třeba současná verze Veloce Skeleton. A hlavně, ve vitríně na těch gramech tolik nesejde...

Jan Kadečka

## Hlavně se nestydět

To si zřejmě říkal Angličan Lance McDermott, když pro svou sponzorskou firmu O'Neal designoval signature model celoprstových rukavic. Lance patří k současné generaci nejlepších slopestýlových jezdců a na světových závodech se proslavil mimo jiné neuvěřitelně dobře zvládnutým provedením saltu popředu, tzv. frontflipu.

Na první pohled na rukavicích upoutají „hambaté“ siluety čertice a anděly v horní části, které mají velmi výrazné zelené plavky, plasticky tvarující jejich bujně vlny. Plastičnost celého motivu zdůrazňují ještě zelené vidle, ocas a rohy u čertice a křídla, svatozář a hvězdičky u anděly. Až je škoda využít hlavní úkol těchto zdařilých gumových ozdůbek, tedy ochranu ruky proti odření při pádu.

Rukavice jsou založeny na modelu O'Neal Revolution, který se vyznačuje velmi střízlivým střihem bez dalších designových libůstek, takže čertice a anděla na černém podkladu dobře vyniknou. Rukavice je ušita z 67 % z nylonu a z 33 % z polyurethanu, což jsou materiály, zajišťující určitou ochranu pro ruce při krizových situacích. Kládně hodnotíme perforaci dlaňové části, která má za úkol odvádět potíci se rukou, a také absenci švů na konečcích prstů, neboť panely jsou sešity na bocích a tudíž při řazení či stisku brzdové páčky jezdce žádné zbytečné švy netlačí. Na spodní straně ukazováčku a prostředníčku najdeme silikonové plošky, které mají stylově tvar autogramu Lance McDermotta. Výborným tahem je našití pouška na spodní části lemu na zápěstí, jež výrazně usnadní natahování rukavice. Díky pružnosti svrchního materiálu se rukavice lehce přizpůsobí tvaru ruky a není tedy potřeba využívat stahovací pásku na zápěstí. Rukavice jdou velmi lehce natáhnout a stáhnout i ze zpocených rukou.

Doporučená cena Signature rukavic O'Neal McDermott je 900 Kč a dostupné jsou ve všech základních velikostech od S po XL.



(mig)



## NEMUSÍŠ STOUPÁNÍ MILOVAT, ALE URČITĚ HO BUDEŠ MÍT RADŠÍ.

**2010 GT FORCE CARBON PRO.** Jakákoliv jízda, jakýkoliv terén, jakákoliv denní doba. Když to zvládneš ty, Force to zvládne s přehledem. 150 mm zdvihu a karbonový rám tě spolehlivě dostanou, kam budeš chtít. Drsné kamenité sjezdy? Bez problému. Strmá a únavná stoupání? V pohodě. S patentovaným systémem zadního odpružení GT Independent Drivetrain nepocítíš žádný zpětný tah na pedály, který by tě zpomaloval. Čistá práce nohou a plynulá jízda bez ztráty rychlosti. To je nový Force. Tak si ho užij.

INDEPENDENT DRIVETRAIN ZAJIŠTUJE DOKONALÝ PŘENOS ENERGIE UDRŽOVÁNÍM KONSTANTNÍ VZDÁLENOSTI MEZI SEDLEM A PEDÁLY. >>



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



©2010 GT Bicycles



To nejlepší z obou světů v sobě snoubí karbonový cross Therapy domácí značky 4Ever. Jezdci, kteří hledá rychlost a pohodlí na silnici i v lehkém terénu, dopřeje kromě raketového zrychlení a příznivé hmotnosti i výraznou míru komfortu. Kočičí hlavy, hliněné stezky rozryté od traktorů, kofeinité pasáže, tam všude je cítit výrazný rozdíl oproti duralovým ráům, karbon totiž pohlí a ztlumí velkou část vibrací a komfort jízdy posouvá do zcela jiné dimenze.

Přítomná cena kola 37 499 Kč není nijak závratná, přihlédneme-li k materiálu rámu i výbavě kola. Karbonový rám využívá v nejnámáhanějších partiích, tedy u řízení a středového složení, služeb



vláken vysokého modulu pevnosti. Díky použití těchto vláken, ale také profilaci trubek, je rám velmi tuhý. Design rámu plně koresponduje s MTB závodními rámy z Exclusive Collection, oproti nim



pak rám kromě čepů na ráfkové brzdy disponuje i úchyty pro nosič. **Odpružená vidlice RST Vogue patří k tomu nejlepšímu na crossovém trhu, duralové vnitřní nohy, vzduchová**

# 4EVER Therapy

pružina a olejové tlumení s možností nastavení rychlosti odskoku jsou samozřejmostí. Vidlice je dokonce vybavena novou generací dálkového ovládání lockoutu z řídek, jehož tvar i funkci můžeme pochválit jako zcela funkční. Na vidlici nechybí úchyty pro nosič, takže ani takto exkluzivní stroj není pouze sportovním kolem, ale lze ho využít i pro expedice s brašňami. Ostatní osazení patří k tomu lepšímu středu, nikde se nešetřilo, všechny komponenty pocházejí od renomovaných značek Shimano, Avid, FSA, Mavic, Fizik a Schwalbe.



ky dostatkem podložek ještě snížit, k rychlé jízdě přímo vybízí. Středně dlouhý rám však nejen umožní zalehnutí za řídítka, ale i snadné ovládání kola v táhlých zatáčkách. Díky nízké obvodové hmotnosti kol není problém rychle korigovat směr, efekt setrvačnicku, známý u těžkých pláštů, se u těchto kol nekoná. Větší průměr kol se také podílí na vyšším pohodlí jízdy.

Vysoká tuhost horních vzpěr zadní stavby, které jsou k sedlové trubce napojeny přes monostay, zajišťuje minimální roztahování vzpěr vlivem ráfkové brzdy. Napojení řetězových vzpěr k přednímu trojúhelníku mohutným blokem karbonu pak zajišťí spolu s jejich vertikálním zplstěním prakticky dokonalý přenos síly na zadní kolo.

Fantastický pocit zaříje jezdec, zvyklý na duralové kolo, na nerovném povrchu. Absorbce vibrací je příkladná a kolo se skoro nad povrchem jakoby vznáší. Kdybychom měli Therapy přirovnat k vozu, pak bychom si vybrali limuzínu s nejsilnějším motorem, která v sobě snoubí komfort a akceleraci.

Kolo 4Ever tedy udělá radost každému sportovnímu založenému cyklistovi, jenž touží po rychlosti a pohodlí, ale těžký terén mu je cizí. Za 37 499 Kč získá lehký a vyvážený stroj, který mu jeho choutky uspokojí.

4Ever Therapy se prodává ve velikostech 17,7", 19", 21" a 23", přičemž testovaná devatenáctka váží i s SPD pedály pouhých 11,5 kg!

### Jízda

Nízká hmotnost, tuhost rámu i lehký obvod kol s pláští Racing Ralph se projeví na špičkové akceleraci. Jak by také ne, vždyť se jedná o jeden z nejlepších krosů na trhu. **Sportovní posed, kdy rovná řídítka s představcem délky 100 mm se 6° sklonem je možné di-**

**TREK**  
AMERICKÁ  
JEDNIČKA V KOLECH  
WWW.TREK-BIKES.CZ  
Výhradním dovozcem a distributorem pro ČR je

**GARY FISHER**  
NEJLÉPE OVLADATELNÁ  
KOLA NA TRHU  
WWW.GARYFISHER.CZ  
Bretton s.r.o. tel.: 2679 1 2679 www.bretton.cz

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

**Technická specifikace:**  
Rám: Carbon Cross High Modulus  
Vidlice: RST Vogue 700C RL  
Přehazovačka: Shimano XT  
Přesmykač: Shimano LX  
Řazení: Shimano SLX  
Kliky: Shimano Deore  
Pedály: Shimano PD-M505  
Brzdy: Avid SDG7  
Náby: Shimano Deore  
Ráfky: Mavic A 319 Noir  
Pláště: Schwalbe Racing RalphEvo  
Představec: FSA ST-XC-150XT  
Řídítka: FSA HB-XC-180  
Sedlovka: FSA SP-SL-280  
Sedlo: Fizik Pavé CX  
Hmotnost: 11,5 kg  
Cena: 37 499 Kč

Velikost 19"

**+** rychlost, nízká hmotnost, pohodlí  
**-** nenalezli jsme

Nabito na první kilometry!  
Dárek v hodnotě 400 Kč ke každému kolu modelové řady 2010  
Sportovní výživa Aminostar Xpower

**AMULET BIKES**

**Superlite 11.400 W SRAM**  
Rám | Alloy 7005 T6 Superlite Exo Vidlice | Suntour Raidon LO Air 100 mm  
Řazení | SRAM X.7 Trigger Měníče | SRAM X.9/X.7 Brzdy | Avid Single Digit 3  
Váha 11 500 g Cena 17 990 Kč

**AMULET Bicycles**

**maxbike**  
www.maxbike.cz

**RCMB EAGLE**  
carbon monoocoque

rám carbon monoocoque  
vidlice full carbon  
vybavení Shimano DURA-ACE  
doplňky Ritchey WCS  
hmotnost 7,95 kg



# Jak to vidí profík

## Stroj na vítězství Jardy Kulhavého

Prakticky nejlepší český biker současnosti Jaroslav Kulhavý, jezdící za stáj Rubena Specialized Birell, má na svém kontě juniorský titul Mistra světa i Evropy v XC. Ve světovém poháru v elitní kategorii pak v dubnu dvakrát za sebou vybojoval fantastické čtvrté místo. Jeho hlavní letošní specializací bude světový pohár XC, kde je jeho velkým cílem vybojovat medaili.



největší přínos v bezdržbovosti, neboť se dovnitř nedostanou nečistoty, jako tomu je u bowndu s lankem. Tlak ve vidlici vozi podle tabulky odpovídající jeho hmotnosti, aby vidlice ve sjezdech chodila citlivě, ale přitom ne nadraz. Díky lockoutu na řídítkách si jí může kdykoliv přitvrdit, takže není třeba ji zbytečně přefukovat.

Jardův epic je osazen karbonovými komponenty kokpitu od Truvativu, přičemž rovná řídítka jsou osazena superlehkými rohy KCNC o hmotnosti 46g. Také kola Roval jsou doladěna k dokonalosti tuningovými rychloupínáky Tune, které váží zanedbatelných 21 gramů. Pedály Crank Brothers Egg Beater Ti patří opět k tomu nejlépejšímu na trhu, navíc díky zcela otevřenému designu nehrozí zanášení pedálů blátem, takže se jedná o zcela bezdržbový komponent. Jarda oceňuje i možnost nacvaknout se ve čtyřech pozicích, takže se do pedálu dostane mnohem rychleji, než u klasických dvoustranných pedálů.

Celkovou hmotnost kola jsme si bohužel na závodech neměli jak zvážit, ale podle katalogových hmotností, kdy nejlépeší S-Works Epic na sadě XX je ohlášen na 9,6kg, odhadujeme vzhledem k přítomnosti rohů a košíku a také vyšší velikosti rámu, že se bude pohybovat i s pedály těsně pod hranici deseti kilogramů. Více informací o Jardovi i jeho kole najdete na oficiálních stránkách týmu [www.rubenaspecialized.cz](http://www.rubenaspecialized.cz). (mig)

Na prvním závodě Českého poháru horských kol v Teplicích jsme měli příležitost se seznámit s jeho novou zbraní na vyhrávání, strojem Specialized Epic, osazeným komponenty od Jardových sponzorů.

Karbonový rám S-Works Epic je vyroben z materiálu Specialized Fact Carbon, čtyřčepová zadní stavba typu FSR disponuje zdvihem 100mm. Deset čísel zdvíhu se však ke slovu dostane pouze v terénních pasážích, neboť pod horní rámovou trubkou umístěný tlumič je doplněn o samostatnou jednotku Brain Fade na zadní stavbě, která při běžné jízdě tlumič znehýbňuje. Na brainu je možné modrým ovladačem nastavit práh odtržení z klidu, tedy sílu nutnou k otevření tlumiče. Jarda má vzhledem k závodnímu využití kola tento práh nastaven na maximální hodnotu, takže tlumič se otevře pouze v těžkém terénu. Pod záběrem nesmí dojít k nežádoucímu propružování, které by jakkoli mohlo snížit závodnický výkon. Tlak v tlumiči se liší podle trati, Jarda dovnitř hustí tlak mezi 210 a 240 PSI.

Součástí rámu jsou i superlehké karbonové kliky Specialized s keramickými ložisky pro osu velkého průměru press fit. Kliky jsou osazeny pouze dvěma převodníky, neboť Jarda patří mezi vůbec první sponzorované jezdce, kteří dostali na závodní testování sadu Sram XX s desetikolečkem a dvoupřevodníkem. Na klikách vozi převodníky 42 a 28 zubů, kazeta pak disponuje deseti pastorky v rozsahu 11 až 36 zubů. Rozsah pastorků mu zcela vyhovuje, díky široké škále převodů může nechat déle zařazenou velkou „placku“ a menší převodník využívá zřídka, pouze do nejprudších stoupání.

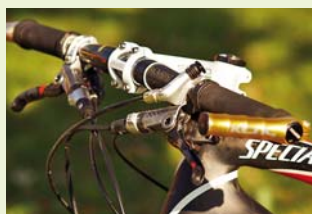
Jako testovací jezdec české značky Rubena si Jarda může vybrat, jaké pláště si na kolo nasadí. Na závodech v Teplicích, kde byl rychlý suchý povrch, otestoval novou verzi bezdušových pláští Charybdis v rozměru 2,0" s dvojitou směsí, kdy šedivé pruhy jsou vyrobeny z přilnavější měkčí pryže, aby



kovém projetí na trati tlak případně doupravit.

Co se týče řídítek, Jarda odmítá vlašťovky pouze z důvodu, že vozi rohy, které by se na vlašťovky vzhledově moc nehodily, nicméně na volnější jízdě mimo závodění jejich přínos v lepší ovladatelnosti rozhodně vnímá.

Do sady XX patří nově i odpružená vidlice Rock Shox Sid s karbonovým sloupkem a hydraulickým lockoutem z řídítek. U něj vidí Jarda



pláště lépe přilnul k povrchu. Od letoška však bude tým vozit i galusky, které se hodi právě na rychlé závody s častými nástupy, krátkými stojkami a podobně. Díky kruhovému průřezu galusky je odvalování snazší, zatímco přilnavost je lepší, než u klasického pláště. Galusky se však montují na karbonové vysoké rátky, takže projev kol bude celkově tvrdší. Do technického terénu si však Jarda raději vybírá klasické bezdušáky na zapletených kolech Roval. K dispozici má vícero výpletů, jeho nejlépeší závodní kola váží 1150 gramů.

Tlak v pneumatikách ladí vždy s ohledem na trať, použité pneumatiky a tvrdost jejich směsi, protože měkčí pláště mohou být nahuštěny trochu víc než ty s tvrdou směsí, které jezdci nic neprominou. Konkrétní hodnoty jsme se tedy nedozvěděli, Jarda touká pláště hlavně podle citu a po trénin-



JOSÉ ANTONIO HERMIDA RAMOS  
1<sup>st</sup> STAGE AND FINAL STAGE  
XC WORLD CUP 2009  
winner with Northwave shoes



ROCKER JERSEY  
RAZER S.B.S. SHOES

## Northwave. Cycling DNA.

RAZER S.B.S. Srdce této tretry tluče v podrážce: ta je vyrobená z karbonu a přírodní gumy, spojením lehkosti a výborného gripu zlepšuje efektivitu šlapání. Má příjemný design. Svršek je lehký a strukturovaný. Systém upínání step-by-step umožňuje adaptaci jakémukoli chodidlu. Toto je Northwave Razer. Mistrovské dílo technologie, komfortu a designu, které umožní zlepšovat výkony těch nejnáročnějších bikerů.

Northwave: DNA těch, kteří mají kolo v krvi.

[northwave.com](http://northwave.com)



od 24. 4. do 9. 10.

**AUTHOR MARATON TOUR**

29. 5. 2010 Author Král Šumavy – MTB Klatovy

12. 6. 2010 Author Cyklo Maštale Proseč

3. 7. 2010 Author Znovin Cup Satov (Znojmo)

24. 4. 2010 Author 50 Český ráj Branžez – Nová Ves

23. 5. 2010 Author 50 Bezděz Bezděz

28. 8. 2010 Author Král Šumavy – road Klatovy

9. 5. 2010 Dětský Author Sela maraton hrad Helfštýn – Lipník nad Bečvou

4. 9. 2010 Velká cena vinných sklepů Lechovice

18. 9. 2010 Author Pražská 50 Praha 6

8. 5. 2010 Author Sela maraton hrad Helfštýn – Lipník nad Bečvou

9. 10. 2010 Nova Author Cup Josefův Důl v Jizerských horách

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



**M**odel Rover patří v nabídce značky sice do kategorie patnáctitisícových kol, ale jeho osazení jej určitě řadí trochu výš.

#### Klidas

Geometrie rámu sází na stabilnější jízdu, takže bike na hravé technické ježdění to rozhodně není. Posed situuje jezdce dozadu, s mírně nataženým a níže položeným rukama. Kolo ale nenutí jezdce být extrémně natažen, takže jde o rozumný kompromis. Výška řídítek je v kategorii XC kol někde na středové hodnotě. Posed si ale jezdce celkem rychle osahá a zvykne si na něj.

Rám je díky profilaci trubek hodně tuhý, takže ani pod těžším jezdcem nedochází k jeho kroucení do stran. Plynulý rozjezd se šlapáním spíše před sebe nedává jezdcovi pocit ohromující akcelerace, ale i tak bike neklade výrazný odpor a jede hladce.

Delší geometrie je znát na stabilitě kola, které si klidně drží směr a nesnáží se jej zkrátit. Přesto ale reaguje na podněty od jezdce a změna směru díky nižší pozici



řídítek je celkem rychlá. V ostrých zatáčkách je tedy potřeba trochu zabrat za řídítka a bike naklopením nasměrovat, kam je třeba. V nižší rychlosti to není problém, tam se s ním lze proplétat celkem úzkými a klikatými stezkami. Ve vyšší rychlosti ale logicky narůstá stabilita a je třeba počítat s větším poloměrem zatáčky nebo výraznějším náklonem. Díky tomu je ale bike naprosto perfektní v dlouhých rychlých sjezdech, kde jede prostě jako tank a jezdce bezpečně dostane přes nástrahy terénu. Stačí jen držet řídítka a nechat se vést. Prudší pasáže nevyžadují extrémní přesun

za sedlo, ale kolo je stabilně zvládá. Pouze ostré šikany nejsou kvůli menší hmotosti tak rychlé na zdolání a je třeba trochu zpomalit.

Po rovině pak platí totéž, kolo jede stabilně a celkem lehce, takže se jezdec nemusí nechat ničím rušit, ale stačí pořádně zabrat do pedálů. Hmotnost kola je sice znát na akceleraci, ale celkový dojem z jízdy je poměrně lehký.

Ve stoupáních je hodně znát delší geometrie a níže položená řídítka. Jezdec může naplno zabírat v sedle i do prudších výjezdů a nemusí se bát, že by se kolo stavělo na zadní. Ze sedla platí totéž, stačí přehánout na rohy a jet naplno. Komu by vadilo slabé propuzování vidlice, může sáhnout po lockoutu na korunce, který nepochybně ani milimetr ochráního zdvihů. Jinak je vidlice méně vnímavá k drobným nerovnostem, takže zbytečně nehoupe, ale do zdvihů jde až při silnějších nárazech a na horším povrchu.

#### Za málo peněz hodně...

Hydroformingem tvarované trubky nepominají na zahnutí spodní trubky u hlavy

# LEADER FOX

## Rover



a hlavně na hranaté průřezy profilů horní a spodní trubky. Zadní stavba nese jen nepatrné prohnutí sedlových vzpěr, řetězové jsou téměř rovné. Originální jsou hranaté spojovací můstky ze silnějšího plátu duralu. Na rámu nechýbí závit pro montáž nosiče nebo blatníků.

Zmínili jsme cenu kola, které tak nějak neodpovídá osazení. Brzdy Avid Juicy 3 patří spíše do o něco vyšší cenové kategorie a totéž platí třeba pro doplňky Truvativ či dilly SLX na postu řazení a přehazovačky. Výše zmíněné komponenty prokázaly svoji bezchybnou funkci a rekreačního jezdce určitě maximálně uspokojí.

Dalším lepším kouskem jsou pláště Schwalbe Smart Sam, jejichž univerzální

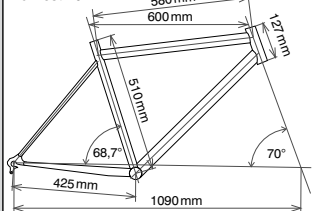
vzorek nabízí lehké odvalování, slušné tlumení a hlavně velmi dobré jízdní vlastnosti skoro na každém povrchu. Kola na ráfcích Remerx RDX patří k těm bytelnějším a v těžkém terénu to svoji vydrží jen potvrdila. Chválíme klasické provedení přesmykače, jedinou výtku pak máme ke zmiňené nižší citlivosti vidlice.

Model Rover nabídne celkem příjemný sportovní posed jak rekreačnímu, tak sportovnímu zaměřenému jezdcovi. Klidnější geometrie podřízí a začátečníka, ale na technické parádky bike zkrátka nemá vlohy. Dostát jej do vzduchu nebo s ním dovadět v technických pasážích, na to prostě není. Je to klidas na dlouhé vyjízdky třeba i ve sportovním tempu, kde dobře podrží i těžšího jezdce. ■

#### Technická specifikace:

**Rám:** Al 7005 DB  
**Vidlice:** RST Gila TnL 100 mm  
**Klíky:** Shimano M442 Octalink  
**Brzdy:** Avid Juicy 3  
**Řazení:** Shimano SLX  
**Přehazovačka:** Shimano SLX  
**Přesmykač:** Shimano Deore  
**Náboje:** Shimano M475  
**Ráfky:** Remerx RDX  
**Pláště:** Schwalbe Smart Sam 2,1"  
**Řídítka:** Truvativ Stylo  
**Představec:** Truvativ Stylo  
**Sedlo:** Selle Italia Q-bik  
**Sedlovka:** Truvativ Stylo  
**Hmotnost:** 13,5 kg  
**Cena:** 15 500 Kč

#### Velikost 20"



- + stabilita, osazení, brzdy
- tužší vidlice

Nové kolo je třeba vybavit základními doplňky pro přežití, tedy hustilkou, brašničkou na duši, lepením a imbusovým multiklíčem. Pak už by v případě defektu nemělo nic ohrozit další pokračování v jízdě.

**S**ice lze všechno nakoupit zvlášť, ale existují také výhodná balení, jako třeba **RavX Bike Basic**, které obsahuje všechny zmíněné díly. V ceně 690 korun nabízí tato sada hustilku s výklapnou rukojetí a aretací na ventilkou, přičemž hlavice je vybavena rovnou dvěma otvory pro oba typy ventilků. Otvory mají navíc ochranné víčko a hlavice je na kloubu, takže při huštění se s ní lépe manipuluje.

Dále je součástí kompletní sada lepení a podsedlová brašna. Ta má regulaci objemu díky přidanému zipu, takže

## Kompletní základ



do ní lze nacpat nejen duši, ale i narádit nebo ještě telefon. Pod sedlo se upevňuje stahovacím popruhem a k sedlovce páskem na suchý zip. Zipy mají poukta na jezdcích, takže se dobře ovládají, na čelní straně je pak reflexní proužek a poukta na blikáčku.

Proti mechanickým defektům je zde multiklíč s jedenácti funkcemi. Obsahuje všechny základní imbusy, včetně oříšku č. 8 pro dotažení klik. Namísto plochého šroubováku by sice mohl mít T25 Torx pro stažení kotočů, ale to je detail. Plastové tělo supluje montpáku, druhá je pak nasunuta na horní straně. Ke klíči je i pryžové pouzdro.

Celá sada by opravdu měla uspokojit základní potřeby servisu běžného cyklisty. Ten náročnější by asi vyžadoval ještě zmíněný Torx a nýtovač řetězu, případně jednu větší montpáku, jinak je zde vše namícháno celkem ideálně. (už)

## Miniaturky od BBB

**L**adit kolo do detailů, to neznamená jen nasadit drahá řídítka nebo představec a pod něj karbonové či eloxované podložky. To chce zajít i do nejmenších detailů, kterých si pak všimne pouze zasvěcený kolega biker nebo puntičkář. Tohle přesně platí pro šrouby převodníků **BBB HexStars**, které svou čermou anodizací a výrazným logem BBB zaujmou až při detailnějším zkoumání.

Luxusní na této pěti šroubů s maticemi je hlavně cena 398 korun, což není zrovna málo, ale za originalitu se platí. Siltna Al 7075 T6 dává pěti šroubů hmotnost 10 gramů, takže něco málo jezdce ušetří. Při instalaci je výhodou vybavení šroubu i matice otvorem pro imbusový klíč, takže odpadá pracné jištění matice klíčem s dvojitými zobáčky nebo podomáčku šroubovákem. Samozřejmě nelze počítat s tím, že šrouby z duralu vydrží při dotažení tolik, co ocelová klasika. Jde o luxusní kousek, u něhož



se nepředpokládá opakované dotažování a povolování nebo extrémně dlouhá životnost, kdy nám šrouby přežijí několik převodníků a dvoje klíky. Jde prostě o to dopřát si i na tak drobném dílu trochu té hmotnostní úspory a hlavně odlišný design, který klíky ozví. Šrouby HexStars lze i s kromě černého i ve stříbrném provedení. (už)



**KNOG NERD**  
 bezdrátový computer  
 9 nebo 12 funkce  
 animovaný „rolovací“ displej  
 vodotěsný  
 5 barevných variací  
 www.ultrasport.cz





# Race Bike IQ trochu jinak



**T**ouha odlišit se je člověku často tak nějak přirozená, existují ale méně bolestivé metody než si dát do ucha obří kruh z chirurgické oceli nebo přes celé rameno nechat vytetovat ještěra. Jednou ze spolehlivých variant, jak nezapadnout v davu, je Race Bike IQ ve vlastním designu, v nepřehlédnutelné Kawasaki zelené barvě s logy Porsche. A právě takové je tentokrát naše Kolo z lidu.

Volba modelu IQ domácího výrobce Race Bike rozhodně není náhodná, tento maratonský celoodpružený bike se zdvihem 120mm získává stále větší oblibu. Může za to nejen jeho poměrně jednoduchá jednočepová koncepce, z níž vyplývá příznivá hmotnost i tuhost, ale také skvělé jízdní vlastnosti a lákavá pořizovací cena. V neposlední řadě je výhodou i možnost úpravy geometrie či designu podle přání konkrétního zákazníka. Zkrátka všechna zmiňovaná pozitivita byla dostatečnými argumenty pro to, abych si IQ sám pořídil.

Idea designu ve stylu Porsche mě držela již řadu let. Jakožto fanda stuttgartské automobilky a dlouholetý majitel zlaté 928 z roku

## KOLO Z LIDU

1978 jsem chtěl podobný nápad realizovat již před deseti lety na své celoodpružené žluté „ká dvojece“ s elektronickým tlumičem Smart Shock. Nakonec k tomu nedošlo a doma se mi následně vystřídaly dvě generace modelu Specialized Epic. S ideou stavby nového biku ale opět vzplanula naděje na něco trochu nekonvenčního, koncepčně i graficky jednoduššího. A přiznám se, že roli při výběru hrál také fakt, že budu rád jezdit na ryze českém výrobku, i když s logy německé automobilky.

Řada IQ je natolik zdařilá, že nadchne i cyklistického fajnšmekra, zvyklého na podstatně dražší stroje. Cena standardního rámu IQ s tlumičem Fox RP2 je 18 990 korun, což je částka více než zajímavá, zvlášť přihlédneme-li k faktu, že všechny modely Race Bike vznikají v menších sériích výhradně ruční výrobou. Verze s jednotkou Fox RP23 je o rovné dva tisíce dražší, v nabídce jsou ale i kompletně osazené modely v různých kvalitativních úrovních.

### Jaké mám IQ? 928!

Model IQ prošel v minulosti našim testem, a to krátce po jeho uvedení na trh, ještě s tlumičem X-Fusion, který pro letošek kompletně nahradily jednotky Fox. Již tehdy nás nadchla kombinace vysoké tuhosti rámu i zadní stavby, spolu s celkem velkou dávkou jízdního komfortu. Samotné pružení přitom jezdecke neobtěžuje, pohupování je při jízdě zcela nezatelné. Avizovaný zadní zdvih 120 mm se zdá být ve sjezdech pocitově o dost větší a při běžné jízdě snad ani nelze dostat tlumič na doraz. V kombinaci se 120mm zdvihem vpředu je bike úžasně vyvážený.

Charakteristickým znakem snad všech „erběček“ je vynikající ovladatelnost, IQ není v tomto ohledu rozhodně výjimkou, okamžitě padne do ruky. V mém případě navíc došlo ke zkrácení předního trojúhelníku, čímž se celková „točivost“ ještě navýšila. Konkrétně se na mou žádost u velikosti XXL použila délka předního trojúhelníku velikos-

ti XL. Podobné úpravy nejsou pro hlavního konstruktéra a zakladatele značky, Romana Bartoše, žádným problémem.

Celková hmotnost rámu včetně tlumiče se vyšplhala na přijatelnou hodnotu 2,8 kilogramu, u menší velikosti a s použitím povrchové úpravy Brutal Finish je možné se dostat podstatně níže, zhruba na 2,4 kilogramu. Váhu kompletního kola jsem pak s odřenými ušima stlačil pod dvanáct kilogramů, a to včetně košíku, počítače a rohů, což je na bike se sto dvaceti milimetry na obou kolech snad slušná hodnota.

Vidlice Fox představuje dokonalou funkci při „zkousnutelné“ hmotnosti, její dálkový lockout ovšem nemá chybu. S levnější alternativou propedálového tlumiče Fox vládne maximální spokojenost. Páčka je po většinu času přepnutá doprava, tedy s aktivací systému zamezujícímu zbytečnému pohupování. IQ nabídne i v tomto „okleštěném“ režimu celkem solidní citlivost k menším i středním nerovnostem. V případě plné aktivity chodu tlumiče, která přichází ke slovu jen v náročnějších sjezdech, se pak z „ikvěčka“ stává dokonalá žehlička. Plyn lockout na asfaltu ani ve vjezdech nijak neschází.

### Trocha toho tuningu...

Některé použité komponenty jsou pro mě srdeční záležitostí a jdou již pěkných pár let tak říkajíc z kola na kolo. To platí o sedlovce a představci Thomson či o dnes již pomalu historických rychloupínáčích Syncros s titanovými táhly. Stejně tak kliky Deore XT se již vystřídaly na několika předešlých kolech. Důvod je prostý, jedná se o nestandardní délku 180 milimetrů. Většina dalších dílů byla zvolena pro výhodnou kombinaci funkce a celkem nízké hmotnosti. Prostor na odlehčování byl se našel celkem jednoduše, ale ušetřené gramy by se již musely zaplatit nejen nemalými financemi, ale v některých případech i nižší životností. To by v závodního kola asi nebylo úplně o pravě...

Zapletená kola Fulcrum Red Metal 3 byla pro letošek hodně přepracována. Nabízi vysokou tuhost a slušnou hmotnost, navíc i ona zatím patří mezi neokoukané komponenty. Pláště Schwalbe Racing Ralph jsou sázkou na jistotu, na zadním kole je nyní přechodně supersychlá testovací Kenda Kozmik Lite II.

Brzdy Avid Elixir R brzdi úžasně, váhově pak patří k lepšímu průměru. Oproti levnějšímu typu Elixir 5 mají „erka“ do ruky podstatně příjemnější páku, výkonově jsou na tom

prakticky stejně. Použitá přehazovačka i přesmykač XTR budou již příští rok sice pomalu patřit do starého železa, jejich funkce je ale výborná, totéž platí o pedálech XTR. Kazeta Deore XT je pak ideálním kompromisem dobré váhy, příznivé ceny a slušné životnosti.

Z dalších dílů zaslouží zmínku snad jen karbonová řídítka Easton, na každé straně zařiznutá o půl centimetru, dále rohy WCS a skvělé pěnové gripy Author, na které nedám dopustit. Na sedlo Fizik Gobi s titanovými ližinami si pořádku ne a ne zvyknout, asi jej brzy vystřídá archaický filte. Čistě tuningovou libůstkou je karbonová objímka sedlovky od české značky Pell's. Pokud by se někdo podobných, nic nevážících produktů bál, mohu jej ujistit, že drží spolehlivě už několik let. V případě počítače jsem se zamiloval do úplně základní verze Cateye Strada. Je prostě boží a skoro za hubičku.

### Maximální spokojenost

Jízda na tomto kole je doslova radost, i v mojí celkem obří velikosti nemá jakýkoli problém při průjezdu ostrých zatáček, skvěle se zvedá na zadní či kompletně do vzduchu. O zdvih 120mm jezdeck prakticky neví, nijak jej neomezuje a dá o sobě vědět až ve chvíli, kdy je to skutečné potřeba. S jízdou typu brzda-plyn, tedy s nástupem za každou protjetou zatáčkou, nemá IQ seberněší problém, což je pro mě také hodně důležité. Pokud se o kvalitních celoodpružených kolech říká, že stáčí pouze sedět a šlapat, tak zde to platí sto procentně. I přes nemalé zdvihy se stále jedná o závodní a přitom dostatečně hravý bike, skvěle použitelný na maratony a cross-country. V případě lehkého osazení nabídne „ikvěčko“ tolik žádanou kombinaci rychlosti a pohodlí. Race Bike IQ je kolo, ke kterému zkrátka nemám připomínku, a to se rozhodně nestává často. Ostatně proto jsem si ho pořídil...

Jan Kadečka



ZUZANA BOUŠKOVÁ, 28 let

manažerka Apache, nyní na mateřské

děti: Jakub a Karolína, 4 a 2 roky

záliby: kolo, běh, jóga, squash, lyže, večírky...

DUCH VÍTĚZSTVÍ  
SPIRIT OF THE VICTORY

### Hurricane Disc vichřice

Velikost 45 cm - 50 cm - 55 cm - Váha 11,7 kg

Cena 44.990 Kč

RÁM Full Carbon C2 mono-coque - VIDLICE SR NCX-D RLD lite  
Disc 700c - PŘEVODNÍK Shimano SLX Hollowtech 8/6/6 CG -  
ŘAZENÍ Shimano SLX Rapidfire - MĚNÍČ Shimano Deore XT -  
BRZDY Shimano SLX Disc 160/160 mm - VÝPLETY Shimano SLX  
CL, Mavic 317 Disc, Continental Contact Extra light - DOPLŇKY  
Ritchey Comp



## Matka & manažerka

Když si sednu na svého Apache, zapomenou na všechny starosti. Jízda na kole je mým nejlepším odreagováním a odpočinkem. Těším se na dobu, kdy moje děti budou taky na kole vybíjet svoji nezníčitelnou energii.

WWW.APACHE-BIKE.CZ



# POROVNEJTE SI! MTB pedály střední třídy

V této rubrice už jsme si porovnali několik bikových treter střední třídy, takže bychom na to chtěli rovnou navázat nášlapnými pedály. Protože se nechceme zaměřit na to nejlepší, ale schválně porovnáme cenově dostupné produkty vyšší střední třídy, zvolili jsme pedály v cenovém rozmezí 1000–1500 Kč.

Vzhledem k cenám nášlapných pedálů Shimano na internetu lze dnes jen stěží srovnávat některé konkurenční značky s produkci Shimana jen podle finální ceny. Důležité je při srovnání pedálů zohlednit systém upínacího mechanismu, protože v něm jsou ty největší rozdíly mezi některými značkami nabízejícími vlastní originální provedení.



Rozdílná odolnost vůči blátu, větší nebo menší stranová vůle tretry a uložení osy na ložisku či kluzném pouzdru. To jsou detaily, které mohou rozhodnout. Často je to také o designu jednotlivých značek, který rovněž může promluvit do výběru. Stejně jako jsou zarytí a vyžnavači řadičích systémů Rapidfire a jeho odprůžky, uctívající otočnou rukojeť,

tak i v pedálech platí podobná rivalita. Někdo prostě nedá na ten „svůj“ systém dopustit a naopak jiný si nemůže vynachválit model, který se ucpává blátem, ale má zase minimální stranovou vůli. Hmotnost pedálů v přehledu platí vždy pro pár, dotažení imbusem nebo plochým klíčem pak patří montáži osy do klik. Ne každý totiž věří pouze

imbusu, zajímavé je použití rozdílných materiálů na tělo pedálu, kde Ritchey a Crank Brothers sází na ocel, Shimano a další na dural a Syncros nebo Look či druhý model Crank Brothers na kompozit.

Snad vám bude následující přehled určitou inspirací.

(už)

<p><b>SHIMANO</b> PD-M540</p> <p>Přes bytelné duralové tělo je tento pedál odolný vůči zanášení blátem. Odpor mechanismu lze nastavit předpětím pružiny a osa se montuje do kliky pouze imbusovým klíčem.</p>  <p>Osa: CrMo – vlastní systém ložiska Hmotnost: 352 g Orientační cena: 1290 Kč Dodává: www.paul-lange.cz</p>	<p><b>AUTHOR</b> A-Comp03</p> <p>Nový tvar těla z AL 6061 zabraňuje hromadění bláta na pedálu a oboustranný mechanismus lze seřadit na sílu upnutí předpětím pružiny. Osa se dotahuje pouze imbusem.</p>  <p>Osa: CrMo – kuličkové a kluzné ložisko Hmotnost: 354 g Orientační cena: 999 Kč Dodává: www.author.cz</p>	<p><b>ACOR</b> APD-2804</p> <p>Miniaturní duralové tělo se seřiditelným odporem upínacího mechanismu díky předpětí pružiny se minimálně zanáší v blátě. Pedály se dotahují imbusem i plochým klíčem č. 15.</p>  <p>Osa: CrMo – zapouzdřená ložiska Hmotnost: 304 g Orientační cena: 999 Kč Dodává: www.wheeler.cz</p>	<p><b>BBB</b> Mountaingo BPD-11</p> <p>Pedály s otevřeným designem pro snadné odstranění bláta mají CNC soustruženou osu a lze u nich seřadit předpětí mechanismu. Dotahují se plochým klíčem a imbusem.</p>  <p>Osa: CrMo – zapouzdřená ložiska Hmotnost: 299 g Orientační cena: 1090 Kč Dodává: www.jmctrading.cz</p>	<p><b>CRANK BROTHERS</b> egg beater c</p> <p>Ocelové hlavní tělo z CrMo nese čtyřstranný nášlapný mechanismus z ocelového drátu. Předpětí upínacího drátu netze seřadit. Osa se dotahuje imbusem i plochým klíčem.</p>  <p>Osa: CrMo kovaná, kluzné a průmyslové ložisko Hmotnost: 294 g Orientační cena: 1590 Kč Dodává: www.progresscycle.cz</p>
<p><b>CRANK BROTHERS</b> candy c</p> <p>Dvoustranný pedál s kompozitovým tělem nese otočný čtyřstranný nášlapný mechanismus z ocelového drátu a je vybaven ocelovými ochrannými pláty. Dotahuje se imbusem.</p>  <p>Osa: CrMo – kluzné a průmyslové ložisko Hmotnost: 308 g Orientační cena: 1590 Kč Dodává: www.progresscycle.cz</p>	<p><b>RITCHEY</b> V4 Comp</p> <p>Základní provedení pedálů nevybočuje z klasiky a sází na CrMo tělo a jednoduchý mechanismus se seřiditelným předpětím pružiny. Pedály se dotahují pouze imbusem.</p>  <p>Osa: CrMo – kuličkový Hmotnost: 340 g Orientační cena: 1090 Kč Dodává: www.vokolek-import.cz</p>	<p><b>LOOK</b> Quartz</p> <p>Kompozitové tělo je z kombinace Kevlaru/karbonu a ukrývá upínací mechanismus z ocelových drátů. Mechanismus je zde dobře chráněn, pedály se dotahují pouze imbusem.</p>  <p>Osa: CrMo – Kéo uložení Hmotnost: 270 g Orientační cena: 1490 Kč Dodává: www.vokolek-import.cz</p>	<p><b>SYNCROS</b> AM Traverse</p> <p>Syncros vyrábí pouze tento nášlapný model určený pro AM či enduro. Kompozitová klec je široká pro vysoké pohodlí a nese klasický seřiditelný upínací mechanismus.</p>  <p>Osa: CrMo Hmotnost: 320 g Orientační cena: 1790 Kč Dodává: www.vokolek-import.cz</p>	<p><b>EXUSTAR</b> PM 212</p> <p>Mezi špičkovými i standardními pedály Exustar se vyznájí tento model s termoplastovým tělem v různých barevných provedeních. U mechanismu lze nastavit předpětí.</p>  <p>Osa: CrMo – CNC Hmotnost: 350 g Orientační cena: 870 Kč Dodává: www.pells.cz</p>

**CYKLO PRAG** vás zve do svých prodejen

nám. Jiřího z Poděbrad Řigská 27, tel.: 222 522 490 Vinice Vinohradská 3216, tel.: 220 940 557  
Holešovičská tržnice Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675 Kacervac Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

**AUTHOR TRACTION 2008**

Velikost: 17,5"  
Původní cena: 16 990 Kč

**10 990,-**

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

Červený olej od rakouského RSP, hlavního sponzora Michala Marošího a Tomáše Slavíka, je určen pro mazání řetězu a přehazovačky hlavně v suchém počasí.

Tento univerzální tetrafluorový olej také zabraňuje vzniku vrzání, takže jej můžeme použít na různé pohyblivé části, samozřejmě vyjma kotočů. Obsahuje PTFE.

Tolik strohá informace v katalogu. Ovšem co je to ta zkratka PTFE? V řadě chemikálie se jedná o PolyTetraFluorEtylen, což zní vědecky, avšak každý zná tuto látku pod obchodním názvem Teflon. A ten pomáhá všude tam, kde je vyžadována trvalejší kluznost a mazání. Mikroskopické částičky PTFE se dostanou až do miniaturních povrchových trhlin, čímž zajistí delší účinnost oleje.

## RSP Red Oil



Nejdříve se osvědčil v průmyslu u běžících pásů, teleskopických součástí i v ozubených soukolích, není tedy divu, že se hodí i pro mazání pohonu jízdních kol.

RSP Red Oil, ale také Blue Oil, určený do mokrého počasí, se prodává ve vel-

mi praktické lahvičce o objemu 50ml, která je vybavena úzkým kapátkem. Olej tedy z lahvičky nevytéká, ale je třeba mu pomoci buď stlačením lahvičky, nebo položením na probíhající řetěz, kdy každý článek stykem s lahvičkou donutí olej klepnutím do kapátka skápnout. Šroubovací uzávěr zajistí utěsnění lahvičky, kterou je vhodné s sebou přibalit do brašny na delší cesty.

Za suchého počasí jsme řetěz museli červeným olejem mazat tak jednou za dva dny, vydrží oleje na řetězu je tedy víc než slušná. Na velice dobré úrovni je také odolnost vůči chytání prachu, čímž se zvyšuje životnost řetězu a vlastně celého systému pohonu. Cena 99 Kč za 50ml lahvičku je odpovídající slusnou výdrží oleje i jeho odolností proti nalepování nečistot.

(mig)

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



### Melfi

Volné dámské cyklistické šortky s délkou nad kolena. Velmi jemný a vzdušný materiál, který je vodoodpudivý a vyniká svojí pevností, rychlým schnutím a dotykovým komfortem. 2 přední a 2 zadní kapsy. Stavovací pásek. Odjimatelná antibakteriální cyklistická výstelka 3D Coolmax Silver.

**1349 Kč**



### Sindia

Dámské cyklistické 3/4 kraťasy s antibakteriální výstelkou 3D Coolmax Silver. Efektivní šedé švy.

**949 Kč**



### Aprillia

Lehce zateplený dámský dres s dlouhým rukávem a krátkým zipem. Dvě zadní kapsy.

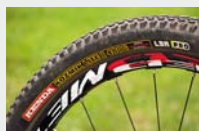
**1199 Kč**

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

# Kenda Kozmik Lite II

Rychlé cross-country, převážně suchý terén a pokud možno tvrdý podklad, to jsou podmínky, v nichž bude excelovat druhá generace MTB pláště Kenda Kozmik Lite, která prošla naším dlouhodobým testem.

Nejen svým dezénem, ale také hmotností 475 gramů, hodnotou TPI 120 a cenou kolem jedenácti set korun se toto obutí řadí k čistě závodnímu vybavení. Kenda Kozmik Lite II rozhodně není celoročním univerzálem pro hobiky a ani si na to nehraje. V rozoklitém terénu si s ním poradí pouze zkušený jezdec. Svoji „jednostrannost“ však bohatě vynahradí právě v prostředí, do něž je koncipován. Závodníci i všichni ostatní, kteří holdují rychlým tratím, najdou v modelu Kozmik Lite II příjemného společníka.



rěnné. Jenom při brzdění je znát jeho ucelenější, hladší střed, který se do podkladu logicky příliš razantně nezakusuje.

Šířka rovně dva palce koresponduje s lehce semi-slickovým dezénem. Reálná hmotnost je ještě o pět gramů nižší, než kolik uvádí výrobce, což je příjemné zjištění. Vzorok zajišťuje ideální odvalování na tvrdém povrchu, asfaltové pasáže při závodech tak rozhodně nebudou noční můrou maratónců. Nízká váha navíc snižuje obvodovou hmotnost kol, takže i akcelerace je s tímto pláštěm vynikající. Šířka 2,0 nutí k foukání na o něco vyšší tlak, s tím souvisí ještě vyšší rychlost, ale i určité snížení celkového komfortu.

Záběrové vlastnosti jsou v suchém terénu dokonalé, použitá směs s označením LR3 nabídnou vynikající adhezi i na kluzkém povrchu, tedy na kamelech či kořenech. Boční výstupky, které výrazně zlepšují záběr, nejsou zbytečně vysoké a díky jejich tvarování nedochází v zatáčkách k nežádoucímu „žmolání“ pláště. Jistota v zatáčkách je znatelná nejen v terénu, ale i při naklopení na asfaltu. Vzorok s lehce šipovým charakterem si vede dobře na předním i zadním kole, z naší zkušenosti bychom jej ale preferovali spíše dozadu a vpředu nasadili přece jen plášť s ještě vyšší vodící charakteristikou. Ve vlhkém terénu, kde ještě nedochází k zanášení vzorku, si Kozmik Lite II počíná stále celkem suve-

- + optimální odvalování, hmotnost, jistota v zatáčkách
- záběr v mokřem terénu, nižší jízdní komfort

(kad)

# NAKUPUJEME

## Zapletená kola

Doba zaplétání samostatně zakoupených nábojů, ráfků a drátů je dnes skoro už nenávratně pryč. Kompletní zapletená sety dokáží často za bezkonkurenční cenu nabídnout nejen příznivou hmotnost a celkovou tuhost či odolnost, ale také pro mnohé zcela zásadní atraktivní design.

Pokud si představíme klasické náboje s kruhovými přírubami, dva milimetry tenké nerezové dráty a běžné ráfky, asi těžko dosáhneme tak efektivního a sladěného vzhledu, jaký nabízejí zapletená sety s hvězdicovými přírubami, plochými dráty a odlehčenými ráfky, vybavenými barevnou grafikou a velkými nápisy. Kola si v dnešní době nechávají zaplétat buďto téžší jedinci s vyššími nároky na celkovou odolnost, nebo naopak gramoví entuziasti. Skoro všichni ostatní sáhnou po hotových kolech, silničníci pak tařkařkařsky stoprocentně. Ruku na srdce, koho baví vypočítávat délku drátů, naplétat a centrovat...

I vyložené ekonomicky pojatá zapletená kola mohou v současnosti vypadat velice atraktivně, nabídnout solidní pevnost i životnost a jejich jediným zásadnějším nedostatkem bývá vyšší hmotnost. Ať už se zaměříme na silnici nebo bike, modely jako Mavic CrossRide a Aksium, Fulcrum Red Metal 10 nebo Racing 7, základnější typy zapletených setů Shimano či kompletní kola značek Remerx, Roid, Motex a celé řady dalších, ve všech případech se jedná o velice zdařilé produkty. Pokud si ale chceme trochu připlatit, rozhodně nebudeme litovat. Hmotnost je u kol zcela zásadní, samozřejmě ale nesmí být na úkor celkové tuhosti a životnosti. Ovšem nějakých sto, dvě stě gramů, které jsou v rámci hmotnosti kompletního stroje takřka zanedbatelné, se v případě ušetření na samotných kolech okamžitě projeví na zlepšené akceleraci a ovladatelnosti.

Jestliže jsme se rozhodli pro nějaké superlehké (a superdrahé) provedení zapletených kol, měli bychom se informovat, jestli na ně neplatí nějaké váhové omezení. Tim se vyhneme nejen zklamání z kroucení kol a celkové horších jízdních vlastností, ale hlavně nepříjemnostem v případě problému a reklamace.

Především pro silničáře také bývá zásadní aerodynamika konkrétních kol, daná nejen použitým výpletem, ale hlavně profilem ráfku. Vedle toho se setkáme s různými materiály, duřalem, karbonem, případně jejich kombinací. Jestliže zvolíme

kola s karbonovou brzdovou plochou ráfkou, musíme většinou počítat nejen s nutností zakoupení speciálních brzdových špalků s odlišnou směsí, ale i s celkově nižší účinností brzd. Zcela zásadní je při výběru kol sáhnout po značkovém produktu, u něž je výrobcem garantována kvalita. Stejně tak je důležité se informovat na dostupnost náhradních dílů, především drátů. Například francouzský Mavic byl na našem trhu právě v tomto ohledu v minulosti docela problémový a sehnat zicralové dráty do kol Ksyrium SSC či do crossmaxů trvalo často hodně dlouhou dobu. Být půlku sezóny bez kol, za něž jsme dali majlant, může být celkem k naštvání...



U značkového produktu je také zárukou, že prošel testováním a určitým vývojem. Zvlášť v případě nějakých superlehkých provedení či karbonu rozhodně nedoporučujeme sáhnout po zapletených kolech měkčích známých značek. Sázkou na jistotu je volba nějakého sice prověřeného, ale osvědčeného typu kol. Sice v takovém případě odpadne radost z něčeho výjimečného a nestandardního, ale vice než dostatečně to vyváží spolehlivost a dostupnost náhradních dílů.

V případě výběru konkrétního typu kol už vše závisí na osobním vkusu. Pouze je nutné dodržet nějaké základní zásady, jako je typ ořechu u silničních kol či osazení přírub pro montáž kotouče u MTB, eventuelně volba čistě „věčkové“ nebo třeba bezdušové varianty. U značkového produktu se dá očekávat dostatečně kvalitní ořech, který je jednou z vůbec nejzatežovanějších součástí kol. Průmyslová ložiska v nábojích představují bezúdržbový provoz, tedy do okamžiku, kdy se začnou přidrát, nebo se v nich objeví vůle. Zde záleží hlavně na kvalitě a utěsnění použitých zapouzdřených ložisek. V případě sázky na klasické konusy, které stále preferuje hlavně kvůli nižší hmotnosti například Shimano, je nutné počítat s o něco častější rozbor-kou ložisek, jejich vyčištěním, namazáním a seřízení. Pokud se ale jedná o kvalitní zapletená kola, bývá životnost nábojů v případě odpovídající údržby skutečně vysoká.

Celkem důležité jsou v případě zapletených kol také výrobem poskytované záruky. Dražší sety již mívají své výrobní číslo, podle něž je zastoupení té které značky schopné jednoduše identifikovat, z jakého zdroje taková kola pocházejí. Určitě je tedy lepší kola zakoupit oficiálně přes autorizovaného prodejce, který na ně poskytne také kompletní servis, než někde pochybně přes internet.

Přejeme dobrý nákup.

(kad)

# PELLIS

nové technologie  
nové designy  
NOVÁ VÝZVA

KOLFKCE 2010



SEVEN Dura-Ace

Rám: SEVEN Full Carbon Contrast Technology, B58, FCST, BB86 • Vidlice: PELLIS R57 Carbon • Měníč, řazení, klíky, brzdy: Shimano Dura Ace • Kola: PELLIS RC50 Carbon / Vittoria Corsa Evo CX • Velikost: M/L/XL • Hmotnost: 6,8 kg

**GHOST**  
THE SKY IS THE LIMIT

RAM: UD CARBON T2T SCL VIDLICE: FOX FORK 32FT-R/L 120 MM TAPERED 15 QR CENA: 73 990,- Kč  
VÝBAVA: SHIMANO XT TLUMIČ: FOX FLOAT R/F23 120 MM BOOST VALVE

## NEW AMB

Nový model AMB Lector 7700 je perfektním all-mountain kolem připraveným pro výlety, maratony anebo náročné sjezdy. Náš kompletně inovovaný mistrovský kousek exozáje na jakékoliv trati díky jeho neuvěřitelně citlivé reakci. Inovativní jehlová ložiska spolu s nízkým převodovým poměrem vás uchvátí a každá jízda se změní v prvotřídní zážitek.

Pro více informací navštivte naši webovou stránku [www.ghost-bikes.cz](http://www.ghost-bikes.cz)

„V terénu vás nepřekvapí neočekávaná ostře lomená zatáčka ani to, když se cesta prudce zlomí dolů. Ve všech situacích si Ghost zachovává velice solidní míru stability a jistoty ovládnutí.“ test VELO 12/09

Have your own **GHOST**



pozna, pak je to jízdní projev. Ačkoliv model Element 50 nepatří k těm nejlépeším ve své kategorii, a nemá ani ten nejoslednější systém odpružení, jízdu na něm si užije prakticky každý díky specifickému projevu. Je jedno, zda je ženeme pod plynem k vavřínu, nebo se jen tak vozíme s kamarády po lese, element splní takřka každé přání. **Překvapí lehkost vedení i poslušnost kola, které jede vždy tam, kam si jezdec umane. Schopnost držet směr je fenomenální.** Přitom hlavní úhel má tradiční sklon 71°, který u jiných kol zavání až nervozitou a vratkostí ve sjezdech. Elementovi však ke zkrácení částečně pomáhá delší zadní stavba.

Posed je vyladěn pro maximální výkon ve výjezdu, kdy celkem nízko položená řídítka umožní silovou jízdu; díky dvěma podložkám je možné si výšku představce ještě snížit. V hodné prudkých kopcích, kdy se jede minimální rychlostí, už je to hlavně na obratnosti a síle jezdce, jak si s kopcem poradí, v rychlých šlapavých pasážích je však chování elementa zcela vyvážené. **Rám poskytuje dostatek tuhosti pro silové šlapání a při zavěšeném lockoutu se rozdíly ve výkonu oproti pevným rámmům smazávají.** Funkce zadní stavby je dobře vidět na tlumiči, který se při zaražení středního nebo malého převodníku pohupuje spíš vlivem pohybu jezdce nad kolem, než vlivem šlapání.

Testovaný stroj byl po evropském stylu osazen rovinnými řídítky šířky 560 mm, kte-



dový stroj, ale výkonnostní XC mašina, takže zadní stavba si poradí s většinou překážek odpovídající velikosti tak, že jejich hrany zaobí a zjemní jízdu, v žádném případě však nepřipraví jízdu jak na létajícím koberec. Jezdec zůstává stále v kontaktu s povrchem a odpružení mu spíš jízdu ulehčí, než aby mu náročné pasáže proměnilo v dálnici.

Zadní stavba délky 432 mm je o 7 mm delší, než má většina rámu, což zlepšuje chování ve sjezdech. Rozvor je díky tomu o malinko delší, ne však o tolik, aby se to projevilo na zvedání předního kola. Na překážku jej vyhodíme kdykoliv si zmaneme, stejně tak i do vzduchu se díky slušné hmotnosti 11,9 kg a přepákování tlumiče, jenž zbytečně nepohltí energii, vzneseme lehce.

#### Verdikt

Rocky Mountain Element 50 patří ke klasice, ve které se snoubí skvělé ovládní, výkonný systém odpružení, rozumné osazení včetně komponentů Fox a Race Face, ale i tradiční design. Cena kola 77 590 Kč je vzhledem ke konkurenčním strojům o trochu vyšší, je však nutno brát na zřetel, že Rocky Mountain je dodnes kulturní značkou, která stála u zrodu horského kola v takové podobě, v jaké ho známe dnes, a dá se přirovnat k Mercedesům či spíše Landroverům v autech. Prostě kdo chce kvalitu a značku, měl by si připlatit, za což získá také jistotu exkluzivitu a jistotu, že na vyjíždě nepotká na každém kilometru stejný stroj.

Jestli se o nějaké znače a potažmo kole dá říci, že je legendární, pak je to jistě Rocky Mountain a jeho odpružený model pro cross country Element. **Způsob odpružení jednočepové zadní stavby s tlumičem pod horní rámovou trubkou patří k těm nejstarším, a přitom stále i k těm nejefektivnějším.** Proč by jej jinak značka jako Specialized, Scott či Merida, ale i domácí 4Ever či Pell's používaly na svých závodních XC kolech?

Model Element se vyrábí již přes čtrnáct let, přičemž základní koncept rámu dodnes vychází z první verze, v průběhu let pouze docházelo k dílčím vylepšením. To samo o sobě svědčí o zdatnosti celého konceptu, neboť na kole nebylo potřeba nic zásadního měnit. V dnešní podobě s frézovaným 3D link vahadlem přepákování a karbonovou zadní vestavbou se vyrábí třetím rokem. Pro sezónu 2011 by se pak v nabídce měla objevit nová celokarbonová verze rámu.

V letošním roce najdeme v nabídce několik modelových variant, nejlépeší Element Sport začíná již za 37 990 Kč, nejvyšší týmový model Element Team pak stojí 150 590 Kč. My jsme si do testu vyzádali prostřední model Element 50 za 77 590 Kč, osazený vidlicí Fox 32 RL se zdvihem 100 mm a tlumičem Fox Float RPL, který disponuje plným lockoutem.

#### Odpružení

Krásu celého kola je v jednoduchosti jeho vzhledu a také v nadčasovosti konceptu. Mnozí zkoušeli různé variace uložení tlumičů, provedení zadních staveb i použití vahadel a vzpěr, ale element se tomu bránil. Inženýrům Rocky Mountain totiž bylo od počátku jasné, že nejlépeší a zároveň nejužitečnější systém odpružení pro cross country bude



ten, který se nejvíce podobá klasickému tvaru lichoběžníkového rámu. Přece jen nejlepší poměr hmotnosti a tuhosti dosahuje u geometrických tvarů trojúhelníků, takže i boční tvar rámu je jakoby složen z trojúhelníků. A ačkoliv Rocky Mountain má ve svém portfoliu i další systémy, které jsou určeny pro zcela jiné jízdní styly, pro závodní XC nasazení se nejlépe osvědčil právě systém 3D Link. Jednočepová koncepce nevyužívá tlumiče jako svou konstrukční součást, ale díky vahadlu přepákování na něj působí přeneseně. Zadní stavba díky tomu disponuje výtečnou boční tuhostí. Zároveň nedochází ke ztrátám výkonu jezdce, ale vesměr vynaložená síla se přenáší přímo na zadní kolo.

#### Rám

Přední rámový trojúhelník je svařen z hydroformovaných trubek ze slitiny hliníku Al 7075. Do duralové zadní stavby jsou pak přes čep vsazeny karbonové horní vzpěry. Jejich profil udržuje boční tuhost na vysoké úrovni, špičkový materiál pak zadní stavbu odlehčí. Podle slov inženýrů Rocky Mountain patří karbonové vzpěry mezi nejlépeší místa na rámu a jejich výroba stojí víc, než zbytek rámu. Hmotnostní úspora a tuhost však prý vyšší cenu vyváží.

Hlavní čep zadní stavby je umístěn za sedlovou trubkou, nijak tedy neovlivňuje prostupnost sedlovky hluboko do rámu. Čep, uložený na zatěsněných průmyslových ložiskách, leží na úrovni prostředního převodníku, takže při šlapání na malý a prostřední převodník nedochází k rozhoupání zadní stavby vlivem tahu řetězu, protože ten prochází velmi blízko ose čepu. U velkého převodníku už je tah řetězu znát, proto je rám vybaven tlumičem s lockoutem. Rocky Mountain nechává nastavení tlumiče při výrobě naladit přesně pro daný průběh chodu zadní stavby. Na začátku zdvihů je tedy citlivý i na malé nerovnosti, s rostoucím zdvihem pak narůstá tliv komprese, aby se při šlapání tlumič v otevřeném módu zbytečně nenohřívá do zdvihů. Pokud však přijde velké ráz, tlumič se otevře a narazí pohltí. Na konci zdvihů je pak ochrana proti chodu nadoraz.

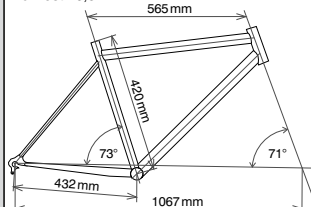
#### Jizda

Rocky Mountain Element si své dobré renomé nezískal pouze tím, že několikrát dokázal dovézt týmové jezdce Alison Sydor, Andrease Hestera či Geoffa Kabusha vítězně do cíle různých závodů, maratonů a etapáků, ale hlavně svou vyváženou geometrií a ovladatelností. Ta je u kol Rocky Mountain legendární, protože jestli se rocky podle něčeho

#### Technická specifikace:

**Rám:** FORM Al 7005, Carbon Seatstay  
**Vidlice:** FOX 32 F100RL  
**Tlumič:** FOX Float RPL Custom  
**Představce:** Easton EA50 Flip-Flop  
**Řídítka:** Easton EC70 Monkey Lite XC  
**Brzdy:** Formula RX  
**Přehazovačka:** Shimano SLX  
**Přesmykač:** Shimano XT  
**Kličky:** Race Face Evolve XC  
**Kobala:** Shimano PD-M520  
**Pedál:** Mavic Crossride Disc  
**Piáště:** Continental Race King 2,2"  
**Sedlovka:** Easton EA50  
**Sedlo:** WTB Silverado Race SL  
**Hmotnost:** 11,9 kg  
**Cena:** 77 790 Kč

Velikost 16,5"



- + funkce odpružení, exkluzivita
- vyšší cena

# DEMA MTB MARATON 2010

**Kamenice nad Lipou** 3.7. 2010

**Roštín** 17.4. 2010

**Rusava** 14.8. 2010

**Stráňavy** 5.6. 2010

**Svit** 14.8. 2010

**Banská Štiavnica** 7.8. 2010

[www.dema-bicycles.com](http://www.dema-bicycles.com)



**DEMA Chříbská 50 MTB**  
**17.4.2010** - Roštín, rekr. areál Kamínka  
[www.cyklosporchnopyne.cz](http://www.cyklosporchnopyne.cz)

**DEMA maraton MTB „O pohár starosty města“**  
**3.7.2010** - Kamenice nad Lipou  
[www.kamenice1.cz/kola](http://www.kamenice1.cz/kola)

**DEMA Rusavská 50ka**  
**14.8.2010** - Rusava  
[www.rusavska50ka.com](http://www.rusavska50ka.com)



**LAPIERRE FATRANSKÝ MTB MARATON**  
**5.6.2010** - Stráňavy pri Žiline  
[www.cyklo-pozitiv.sk](http://www.cyklo-pozitiv.sk)

**DEMA Banskštiavnický horský cyklomaraton**  
**7.8.2010** - Banská Štiavnica  
[www.banskastiavnica.sk](http://www.banskastiavnica.sk)

**DEMA Horal Alto MTB maraton**  
**14.8.2010** - Svit  
[www.horal.sk](http://www.horal.sk)



# JARO UŽ SE ZEPTALO! 2

Ve druhé části našeho detailního zkoumání kola po dvouletém provozu se podíváme blíže na rám a vidlici. Kvůli kompletní rozborce jsme totiž objevili i závady, které se při normálním provozu ani neprojeví. Díky servisnímu zásahu jsme je ale odstranili včas.

## Rám a vidlice

Kompletní rozborka rámu nám ukázala, v jakém stavu jsou ložiska. Přestože se zadní stavba i s demontovaným tlumičem otáčela poměrně lehce, bez přihrávání, bylo to nakonec jen klamně zdání. Ložiska v ramenu přepákování na tlumič totiž vzhledem k svému menšímu průměru a vystavení velkým silám byla po oněch deseti tisících kilometrech už značně unavená. Byla u nich jasně zřetelná stranová vůle a jedno bylo dokonce zcela rozpadlé.

Zajímavé je, že vyspané ložisko bylo v daném stavu zřejmě delší dobu, ale na provozu to znát nebylo. Kvůli poškození ložiska ale došlo k vymačkání jak vymezovací podložky mezi ložiskem a sedlovými vzpěrami, tak k poškození dosedací plochy na sedlové vzpěře. Namísto ložiska totiž jako čep fungoval pouze spojovací šroub, takže kvůli malé vůli se vše neopatrně pohybovalo po výrazně větším prostoru a tím došlo k vymačkání materiálu.

Naštěstí jsme toto odstranili výměnou všech čtyř ložisek, která stála přibližně 500 korun. Cena ale nezahrnuje práci, takže ve výsledku to bude mnohem víc. I přes lehou vymačkané plochy si nové ložisko i se zaplivanou původní podložkou sedly na své místo a vše se nakonec otáčelo bez problémů a spolehlivě.

Ložiska hlavně čepu spodních ramen i čtveřice ložisek u zadní patky byla



Zdá se to jen jako minimum dílů, které tvoří celoodpružený rám a rovněží i vidlici, ovšem všechno pečlivě rozebrat, vyčistit, vyměnit ložiska a opět důkladně poskládat, to jsou skoro dva dny práce, protože k tomu musíme přičíst i odstavení a nastavení dílů.

bež poškození. Zadní jsme tedy neměnili, díky dvojici ložisek u každé patky je tam totiž jejich životnost delší. Hlavní čep je na tom dobře díky velkému průměru ložisek, která také déle vydrží.

Rám tak až na opotřebovaná ložiska ve vahaadle přestál dva roky bez problémů. Drobné oděry od bowdenů či hadiček patří k běžnému provozu, praskliny jsme ani po bližším zkoumání nikde neobjevili.

Vidlice Fox Vanilla R sice pružila hladce a plynule, přesto jsme ji nakonec otevřeli a podrobili kontrole. Vnitřní nohy byly naprosto bez známek otěru kluzné krycí vrstvy. Kluzná pouzdra uvnitř vnějš

ších nohou byla bez poškození, takže mechanické závady se neprojevily žádně. Těsnost pouzder byla v pořádku, olej nám při jízdě nikde nesákl.

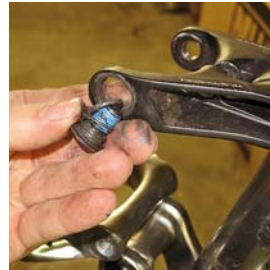
Zajímavé bylo to, že v noze bez tlumení, kde je pouze pružina, byl tlumící olej úplně šedý, a tedy už dávno zralý na výměnu, zatímco v druhé noze, kde je tlumící polopatrna se slabší pružinou, byl olej naprosto čistý. Snad za to může výraznější těnění silnější pružiny o stěnu vidlice nebo rozdílná těsnost stíracích kroužků na obou nohách. Nicméně tlumení bylo díky tomu stále nepřekonatelně funkční, a vidlice proto ani v delších sjezdech nekopala, ale fungovala stabilně.



Sedlová vzpěra na straně s poškozeným ložiskem přišla o část materiálu kolem podložky mezi ložiskem a kyvkou. Ten se vlivem pohybu podložky kvůli vyspanému ložisku prostě vymačkala.



Původní stav vzpěry, když bylo ložisko v pořádku. Jako příklad jsme použili druhou stranu vzpěry, kde ložisko vydrželo.



Takhle rozspané ložisko dokáže nadělat spoustu škody. Někdy se poškodí pouze ložisko a ničemu to neškodí, ovšem když vymezuje pohyb dvou dílů po sobě, může to dopadnout špatně.



Při konečné montáži všech dílů rámu dohromady je nutné použít závitový tmel, aby se šrouby čepů samy nepovolily. Tmel také zajistí snadnější demontáž, protože materiál díky němu nesrůstá.



POUŽÍVÁJÍ:  
MERIDA BIKING TEAM  
AC SPARTA PRAHA CYCLING  
CYCLO TEAM BUDVAR TÁBOR  
TEAM 4EVER



WWW.NACHAZEL.CZ



Tyto díly snížily celkovou hmotnost o několik set gramů, ovšem kdyby šlo o rotující části na obvodu kol, bylo by to pro jezdce z hlediska výkonu a zrychlení mnohem přínosnější.

## Komponenty - životnost versus hmotnost

Jestliže jsme v první části zmínili nutnou výměnu některých komponentů za nové, protože už byly nefunkční nebo příliš opotřebované, musíme k tomu ještě něco dodat. Zmínili jsme ceny dílů a také výslednou cenu za kilometr jízdy, což byla částka 2,50 korun na kilometr. Mohli jsme sice použít ještě levnější komponenty, ale my jsme chtěli schválně ušetřit alespoň část hmotnosti. Takže se podíváme, kolik jsme vlastně ušetřili gramů.

Začneme převody, protože tam jsme toho změnili nejvíce. Původní kazetu Shimano HG-50 (435g) nahradila duralovým unášěčem vybavená verze HG-770 (297g). Řetězky na tom byly hmot-

nostně skoro stejně, pouze typ Sram PC-950 nahradil PC-970. U převodníků to ale byl výrazný rozdíl, protože původní převodník byl ocelový Shimano Deore (81g) a nový jsme nasadili duralový BBB (42g), to je skoro poloviční hodnota. Uvidíme ale, jak se rozdíl materiálů projeví na životnosti.

Zatímco přehazovačky jsme měnili hlavně kvůli odstranění hluku při nárazech klasického provedení do rámu, i tam byl rozdíl. Model Deore XT v klasické verzi (238g) byl neopatrně těžší proti verzi Shadow (222g). Celých devadesát gramů jsme ušetřili výměnou původních pedálů Shimano M-520 (380g) za Crank Brothers Egg Beater C (290g).

Přestože jsme to původně neměli v plánu, rozhodli jsme se stařícké brz-

dy Hayes HFX Mag (717g) nahradit novým modelem Avid Elixir 5 (660g). V obou případech je to hmotnost kompletní přední i zadní brzdy s adaptéry, hadicemi a náplní, bez kotoučů. Rozdíl téměř deset let se na hmotnosti zase tak výrazně neprojevil, což je velmi zajímavé. Snad je to tím, že v případě Avid jde o nejlevnější model řady Elixir, kdežto Hayes Mag byl ve své době špičkou. Hlavní důvod je ale vyšší výkon nového modelu, kde je to hodně znát.

Na několika příkladech tedy vidíme, že hmotnost lze ušetřit všude a za poměrně rozumné peníze. Zmíněné součástky ale bylo třeba vyměnit hlavně proto, že při ježdění prostě odejdou jako první, s výjimkou přehazovačky, brzd a pedálů, takže je s tím třeba počítat. Výraznější vliv by na ušetření hmotnosti měla výměna rotujících součástí jako rátků a pláštů. My jsme ale dělali servis rámu a vidlice po deseti tisících a dílů po poloviční vzdálenosti, takže nám šlo hlavně o to, co nezanedbat, aby nám kolo sloužilo i třetí sezonu.

(už)

ČESKÝ VÝROBCE  
PLASTOVÝCH BLATNÍKŮ  
Ing. Miroslav VALÍK

**NOAQUA**  
BICI-SPORT BIKING-SUPPORT

Novoveská 95, 709 00 Ostrava-Mar. Hor  
tel.: 605 983 489  
e-mail: bici-sport@volny.cz  
www.bici-sport.cz

Akce: blatník ROLLING za 99,- Kč + DPH

## SASUNTOUR

### AXON

Použití: XC, marathon  
Zdvih: 100 mm  
Pružení: vzduch  
Tlumení: olejová patrona  
Sloupek: Alu 7050, 28,6 mm  
Vnější nohy: magnesium  
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm  
Nastavení: uzavírání z řídket (mechanické nebo elektronické) a řídící vzduchu (tlumení odsávkou (RLD))  
Volitelně: 15 mm rychloupínací osa  
Hmotnost: od 1700g  
od 6 490,-

## EPICON

**NEW 29"**

Použití: marathon, all mountain  
Zdvih: 100 mm (možnost servisní úpravy na 120/80/60 mm)  
Pružení: vzduch  
Tlumení: olejová patrona  
Sloupek: Alu 7050, 28,6 mm  
Vnější nohy: magnesium  
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm  
Nastavení: uzavírání z řídket (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace pružení a tlumení  
Volitelně: 15 mm rychloupínací osa  
Hmotnost: od 1800g  
od 4 490,-

## durolux

Použití: freeride, enduro, all mountain  
Zdvih: nastavitelný 180 - 140 mm  
Pružení: vzduch  
Tlumení: olejová patrona  
Sloupek: Alu 38,1 mm nebo Cr-Mo 28,6 mm  
Vnější nohy: magnesium  
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm  
Nastavení: tlumení odsávkou, tlak vzduchu, nastavení zdvihu  
Hmotnost: 2400 / 2600 g  
od 8 490,-

## duro

**NEW 100 mm zdvih**

Použití: freeride, dirt jump  
Zdvih: 160 / 100 mm  
Pružení: pružina  
Tlumení: olejová patrona  
Vnější nohy: magnesium  
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm  
Nastavení: tlumení odsávkou, předpětí pružiny  
Hmotnost: 2900 g  
5 990,-

VELKOBOBCHODNÍ DISTRIBUCE: WWW.BPLUMEN.CZ

ON-LINE SHOP: WWW.BIKE4U.CZ

# CORRATEC

## CCT Team



provedení by se nabízený komfort ještě navýšil. Svůj díl na příjemné jízdě měly také výborné pláště Continental Grand Prix v šířce 24 mm.

Celková akcelerace je na dobré úrovni, určitě by jí ale ještě zlepšila výměna zapletených kol za lehčí model. K osazení sadou Ultegra by se nám kvalitativně více hodila kola Mavic Ksyrium, at už v provedení Equipe nebo Elite. Model Aksium Race je sice sázkou na celkovou tuhost, váhově to ale není úplně ono. **Při silovém nástupu ze sedla vynikne velice dobrá tuhost celé přední partie rámu a kokpitu, tedy řídítka a představec.** Karbonové klíčky ZZYX sice nejsou vzorem maximální tuhosti, nicméně přenos síly nabízejí solidní. Pouze bychom je asi nedoporučili stokilovým jezdcům.

Celková ovladatelnost kola je bez připomínek, totéž se týká nabízeného, čisté závodního posedu. **V zatáčkách je cítit jistota ovládní, průjezdy serpentínami jsou o plynulých reakcích a celkové velice dobrém pocitu z vedení směru.** Corratec CCT Team Ultegra 1 nabídné jezdcí vychutnání rychlosti, aniž by z něho na nekvalitním povrchu vytřásl duši. Jeho rám není ani nejužší, ani nepohodlnější, ale v případě symbiózy tuhosti a pohodlí je hodně povedený. Jeho vlastnosti tak přesně osloví silniční maratonce a další jezdce, kteří vedle nízké hmotnosti kola vyžadují právě funkční mix zmínovaných klíčových parametrů.

A ultegra? Radí skvěle a brzdi bezchybně. Co více si přát?

### Dokončení ze str. 1

Jedná se o hodně výrazný stroj, po estetické stránce dotažený do posledního detailu. Jeho cena 49 990 korun je navíc hodně lákavá, o kvalitním karbonovém rámu, sadě Shimano Ultegra či karbonových klíčcích jsme si v této cenové relaci mohli dříve nechat pouze zdát. **Totéž platí o celokarbonové konstrukci přední vidlice,** většinou používané pouze u dražších modelů. Celková hmotnost 7,7 kilogramu patří k příznivým hodnotám, ladící pak mají ještě dostatek prostoru k další gramově redukci třeba v případě zapletených kol nebo karbonovému tuningu, například u sedlovky či řídítka. Tak jako tak, Corratec CCT Team Ultegra 1 je hodně povedeným kolem, a to nejen ve své padesátitisícové třídě.

### V týmových barvách

Námi testovaná verze ve válečných barvách Corratec týmu vypadá už z dálky krásně. Rozdíl mezi ložiským provedením rámu a letošním modelem je hodně výrazný. Některé poslední trendy nechávají karbonový silniční rám Corratec chladným, což platí třeba v případě použití 1" ložisek u hlavního složení, kde se stále častěji objevuje dole rozměr 1,5 palce. To však není

na škodu, klasické prvky konstrukce jsou nám spíše sympatické, ať už se jedná o zmiňovaný jen velice mírný sroping či o pouze minimální mezeru mezi sedlovou trubkou a zadním pláštěm. Nevšedně působí mohutná partie okolo hlavy, horní i spodní trubka se směrem dozadu či dolů ke středovému pouzdru viditelně ztěžtlují a jejich profil se pozvolna mění z kulatého na kosohérovcový, respektive šestiúhelníkový. Názna kosohérovce nalezneme také v aerodynamickém průřezu sedlové trubky, jejíž vnitřek je však klasicky kruhový kvůli použití běžné sedlovky průměru 27,2 mm. Výraznější rozdíl ve vnějším průměru sedlové trubky a samotné sedlovky má svou logiku, neboť sedlovce umožňuje více pružit, a to i v případě použitého duralového provedení. Nevšedním detailem rámu je jakýsi schůdek na spodní trubce, jenž dostává košík s pitím do více položené polohy, a tudíž do přirozenějšího dosahu ruky jezdce.

Relativně úzká monostay vzpěra plynule navazuje na lehce prohnutá horní ramena zadní stavby. Na těch spodních je pak jako na jediném



místě celého rámu přiznaný použitý materiál, pohledovou vrtvu zde tvoří 12K karbon. Lanko vedoucí k přesmykači prochází skrz zadní stavbu, což je také prvek, na něj jsme si u podobných karbonových rámu už zvykli.

Přední karbonová vidlice je zajímavá svým přesazením korunky vůči výrazně zploštělým ramenům, díky čemuž dostala jasně patrný průhyb navýšující jízdní komfort.

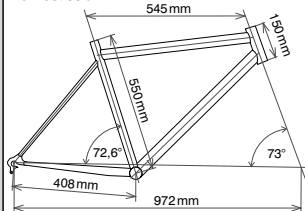
### Rychle a pohodlně

O kvalitách rámu jasně hovoří fakt, že je kromě ultegry osazován také sadou Dura-Ace. K jeho charakteristikám patří velice dobrý poměr mezi celkovou tuhostí a nabízeným jízdním komfortem. **Torzni tuhost rámu při záběru patří k lepšímu průměru, míru pohodlí si ale dovolíme označit za nadstandardní.** Přední i zadní partie kola jsou navíc v tomto ohledu ve vzácné shodě, na čemž se vepředu podílí celokarbonová konstrukce vidlice a vzadu pak vedle samotné zadní stavby také relativně útlá sedlovka. V případě jejího nahrazení karbonovým

### Technická specifikace:

**Rám:** Carbon Moncoque  
**Vidlice:** Corratec Carbon  
**Klíčky:** ZZYX Carbon 172,5 mm 39/53  
**Brzdy:** Shimano Ultegra  
**Řazení:** Shimano Ultegra Dual Control  
**Přehazovačka:** Shimano Ultegra  
**Přesmykač:** Shimano Ultegra  
**Kola:** Mavic Aksium Race  
**Kazeta:** Shimano Ultegra (12-27)  
**Pláště:** Continental Grand Prix 24  
**Řídítka:** ZZYX 31,8 mm  
**Představec:** ZZYX  
**Sedlovka:** ZZYX 27,2 mm  
**Sedlo:** Selle Italia SL  
**Hmotnost:** 7,7 kg (vel. 55 cm)  
**Cena:** 49 990 Kč

Velikost 55 cm



+ kombinace tuhosti a komfortu, celokarbonová vidlice, cena

- těžší kola

# Progress Cycle

## GIANT AMULET

BELL GIRO manitou crankbrothers  
 CAMELBAK EASTON HUTCHINSON fi'zi:k



### PRAHA - HOSTIVICE

Logistický park Tulipán

235 311 888 :: prodejna.hostivice@progresscycle.cz  
 www.progresscycle.cz

## KOLA :: PRODEJ :: SERVIS



### DEORE DISC

velikost 15", 17", 19", 21", 23" **rám** ALU HYDROFORMING ALPEN **barevné kombinace** červená, tmavě modrá **vidlice** SUNTOUR XCF-LO **měníč** SHIMANO DEORE **řazení** SHIMANO DEORE **klíčky** SHIMANO DEORE **kazeta** SHIMANO DEORE **brzdy** SHIMANO DEORE **náboje** SHIMANO DEORE **představec** ZOOM LITE **řídítka** ZOOM LITE **sedlo** ACTIVE 9001X6 **sedlovka** ZOOM LITE **pláště** CST **pedály** POINT 855

doporučená cena: **19.200,- Kč**

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

# Záhady kolem disků 15<sup>19</sup>

Kotoučové brzdy jsme rozebrali skrz naskrz a pokud jste četli pozorně, už vás u diskových brzd nemůže vůbec nic zaskočit. Některé finesy si ukážeme v rubrice Hobbybastler, ale v teoretickém rozboru jsme ve finále.

**A**byste měli jasnější představu, jak a kde můžete svoje brzdy servisovat, zda si vůbec můžete sami vyměnit destičky, nebo jestli koupíte na brzdu náhradní díly, oslovili jsme dovozce několika značek brzd.

Zajímavé je, že se některé produkty celkem výrazně liší přístupem výrobce k tomu, co lze s brzdou dělat a jak ji servisovat. Zaměřili jsme se na odborný záruční i pozáruční servis, protože hydraulickou brzdou si doma odvodzušič opravdu jen ti nejšikovnější, dále jsme chtěli znát kompatibilitu s neoriginálními kotouči nebo destičkami. Zajímavé jsou i rozdíly v použití originální a neoriginální náplně systému, ale to všechno už se dozvíte přímo od zástupců jednotlivých značek. Jelikož jsme oslovili více firem, přinášíme nejdříve první tři z nich (Magura, Tektro, Shimano) a v následujícím pokračování se budeme věnovat dalším, aby v tom nebyl příliš velký zmatek.

Snad si zde každý postupně najde tu svoji značku a bude mít jasno, co dělat, až páčka v prudkém sjezdu zajede k řídítkům, nebo až se obrzdí destičky úplně na plech, či až budete jen smutně sledovat, jak zpod písku někdy sákné kapalina a brzda prostě netěsní. Takže pozorně sledujte následující odpovědi zástupců jednotlivých značek, třeba vám ušetří spoustu starostí, nebo naopak s údrzem na originální produkty starosti přidělají.

**Jak dlouhou poskytujete majitelům vašich brzd záruku?**

**Magura:** Standardně dva roky, při registraci brzdy na stránkách Magura se prodlužuje záruka na 5 let (vztahuje se na netěsnost brzd).

**Tektro:** Záruka je 24 měsíců dle zákona.

**Shimano:** Podle zákona dáváme 24 měsíců.

**Na jaké závady se tato záruka vztahuje?**

**Magura:** Záruka se vztahuje na výrobní vady a vady materiálu nebo netěsnost brzd.

**Tektro:** Záruka brzd Auriga a Auriga Comp se vztahuje na vady materiálu nebo na vady způsobené špatnou montáží při výrobě, a to v délce dva



Magura



Tektro



Shimano

roky od data nákupu. Záruka se nevztahuje na vady vzniklé špatnou montáží, nastavením nebo nedostatečnou údržbou, vlastními úpravami, havárií nebo nadměrným opotřebením.

**Shimano:** Všechny, kromě neodborné manipulace a špatného používání.

**Může si zákazník nechat vaše brzdy servisovat v jakémkoliv prodejně, nebo máte pouze specializované servisy?**

**Magura:** Může si je nechat servisovat v jakémkoliv servisu. Magura totiž nedává náhradní vnitřní díly brzdy, jen celé páky a třmeny. Servis tak spočívá jen ve výměně, což je poměrně snadný úkon. Při pětileté záruce se ale stejně většina oprav řeší jako záruční servis.

**Tektro:** Brzdy může servisovat kde chce, jen by to měl dělat umět.

**Shimano:** V podstatě může kdekoliv, kde to opravdu umí.

**Pokud by si zákazník brzdy odvodzušič sám a s použitím neoriginální náplně, může přijít o záruku?**

**Magura:** Ano, při použití jiného oleje, než je originál Magura Royal Blood, dochází k zániku záruky.

**Tektro:** Pokud použije nevhodnou kapalinu, což bude mít za následek snížení těsnění, tak o záruku přijde. Ale použití originální kapaliny nevyžadujeme.

**Shimano:** Ano, u brzd Shimano vyžadujeme použití pouze originální náplně, jinak přijde zákazník o záruku.

**Vyžadujete použití pouze originální náplně?**

**Magura:** Ano, u brzd v záruční době je to nutné, potom už záleží na zákazníkovi, zda bude chtít plně funkční brzdu, nebo zda zariškují.

**Tektro:** Nevyžadujeme, důležitý je pouze správný typ minerálního oleje, kde může uživatel volit mezi adekvátními neoriginálními produkty.

**Shimano:** Ano, pouze originál.

**Může si majitel brzd vyměnit destičky sám a může použít i neoriginální produkt?**

**Magura:** V záručních podmínkách je uvedeno, že je nutné používat jen ori-

ginální náhradní díly. Výměnu by měl zvládnout každý zkušenější cyklista sám, dle návodu.

**Tektro:** Pokud to umí, tak klidně může výměnu provést sám, nevyžadujeme originál.

**Shimano:** Výměnu může provést sám, ale musí použít pouze originální produkt, jinak přijde o záruku.

**Jsou vaše brzdy kompatibilní i s jinými kotouči, nebo fungují pouze s originálem?**

**Magura:** Naše brzdy mají mírně širší, a tedy tužší kotouče než jiné značky, proto není možné používat jiné než originální kotouče.

**Tektro:** Pokud mají stejné parametry, tak bychom v tom neviděli problém, na výsledný výkon brzdy to možná bude mít menší vliv než nevhodný typ destiček.

**Shimano:** Naše brzdy fungují sto procentně pouze s originálními kotouči,

proto požadujeme jejich použití.

**Dotázání náhradní díly na celou brzdu a jáké, nebo musí zákazník koupit celou páku nebo třmen?**

**Magura:** Jak již bylo řečeno, jako náhradní díl se dodává pouze celá páka nebo třmen brzdy a samozřejmě jejich vnější části jako páčky, čepy páček, krytky nádržky, drobné díly uchycení hadiček atp.

**Tektro:** Firma Tektro si nepřejde, aby se třmeny a páky rozzdílavaly, takže se mění celek (tj. buď třmen, nebo páka). Oba tyto díly máme, hadičky samozřejmě měnit lze.

**Shimano:** Náhradní díly na výměnu či zkrácení hadiček dodáváme, při menších pákách nebo třmenech se pak mění pouze celý díl.

(už)

Magura: www.pells.cz

Tektro: www.author.cz

Shimano: www.paul-lange.cz

## MALOOBCHODY

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

### AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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



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

### KOLA ♦ KOLOBĚŽKY ♦ TŘÍKOLKY

## CE CYKLO EMAP

www.emap-praha.cz

**Prodej - servis** 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  
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe do února zavřené

### Kola Štorek Revnice

**jízdní kola**  
■ příslušenství ■ náhradní díly  
KOLA  
■ horská ■ silniční  
■ trekkingová ■ dětská  
■ platební karty  
■ splátkový prodej bez navýšení

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

pondělí 8-18  
úterý 8-20  
středa 8-12  
čtvrtek 14-17 (duben-sípen)

### DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ  
značková prodejna servisu kol  
APACHE GIANT SUPERIOR

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

## SPORT ARSENAL

### Cyklistické brašny a nosiče

**KE KAŽDÉ BRAŠNĚ PODSÍDLA DO RÁMU CYKLISTICKÉ NÁŘADÍ ZDARMA!**

**KOLEKCE MALÝCH BRAŠEN SNC**  
ART 521 - BRAŠNA POD SÍDLU  
- 3H bezpečnostní reflexní pásy  
- reflexní žlutá a červená odrazky  
- odšupňovací proužek (materiál neopren)  
- brzdový a odhazovací materiál PADI/PCV  
- možnost brzdových proužků

**KOLEKCE VODOTĚSNÝCH BRAŠEN EXPEDITION**  
ART 312 - VODOTĚSNÁ BRAŠNA V VELKODÍLENOVÁ  
ART 310 - VODOTĚSNÁ BRAŠNA NA ŘÍDÍTKA  
- 100% vodotěsná konstrukce  
- reflexní pásy  
- odšupňovací proužek  
- reflexní žlutá a červená odrazky  
- reflexní žlutá a červená odrazky  
- reflexní žlutá a červená odrazky

**ART 518 - BRAŠNA NA NOSIČ**  
VELKODÍLENOVÁ  
včetně 2 omezených držáků výstroje  
přenosná a rychlá montáž

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

BIKE ARSENAL s.r.o., Poděbradská 1972, 289 22 Lysá nad Labem  
Tel: +420 325 551 131, fax: +420 325 551 962  
E-mail: sportarsenal@sportarsenal.cz

# SAMODOMO

## aneb zarostla vám kazeta?

V rubrice Hobbybastler jsme se sice věnovali demontáži kazety z ořechu zadního náboje, ale je to už delší doba. V této rubrice se k tomu nechceme detailně vracet, ale setkali jsme se teď při opravě zimáku s velkým problémem. Tím byla naprosto srostlá matice kazety s nejmenším pastorkem. Při povolování matice se nám podařilo strhnout dva stahovky, jejichž zuby se prostě utrhly. Problém byl v tom, že matice byla zcela přilehlá k nejmenšímu pastorku a vroubkování matice se dokonale spojilo s vroubkováním pastorku.

Zkusili jsme tedy celý spoj ponořit do brzdové kapaliny tak, aby nedošlo k namočení ložisek, ale pouze srost-



lého materiálu. Nicméně ani druhý den se pokus o povolení nezdařil a strhli jsme opět stahovák. Takže přišlo ke slovu jednoduché řešení. Vzali jsme úhlovou brusku s řezným kotoučem a matici kazety jsme prostě ořezali. Důležité bylo, aby chom ořezali jen vnější okraj matice, který sedí na nejmenším pastorku. Vnitřní část s ozubením pro stahovák musela zůstat neporušena. Několik řezů matice dokola sice poznamenalo pastorku zvenčí, ale kromě náchylnosti k ořeznutí to na pevnosti pastorku při provozu nic nemění.

Přebytečný materiál matice stačilo odloupnout plochým šroubovákem, tím jsme dokonale uvolnili hranu ořechu, takže kazetu už bylo možné stáhnout i přes přítomnost zbytku matice s ozubením, našroubované v závitu uvnitř ořechu.

Do ozubení už potom stačí nasadit stahovák a matici povolit, protože závit je sice částečně srostlý, ale vnější okraj matice už netlačí na kazetu a její vroubkování, které předtím povolání bránilo. Zbytek matice jsme tedy vyšroubovali a celý náboj bylo možné rozebrat a následně také opravit výplet.

Jedinou cenu, kterou za tuto záchranu náboje zaplatíme, je nová matice, kterou seženeme klidně v bikeshopu ze staré ojeté kazety. Pokud bychom kazetu nesundali, zachráníme z kola pouze ráfek. I v případě výměny náboje bychom museli stejně sáhnout po rozbrusce, protože jinak bychom kazetu dolů nedostali.

Jen pozor na bezpečný postup, použití brýlí a ochranných pomůček, při řezání matice to docela jiskří a létá všude kolem. (už)

# Chytme se za duši



Správně by bylo asi chytme se za srdce, ale tady nejde o svědomí, ale o test ultralehkých rohů značky **Soul**. Polští CNC specialisté totiž produkuje jen samé lehké komponenty a jejich rohy nejsou výjimkou.

Rohy z duralu 7075 T6 zaujmou už při vybalení z krabičky, s hmotností 44 gramů se totiž člověku skoro nechce věřit, jak lehké jsou, protože je v dlaní skoro ani necítí. Jejich délka je 120 mm a délka úchopové části je 88 mm. Objímka



řídítek se stahuje dvěma miniaturními imbusovými šroubky na klíč 2,5 mm, což je rovněž další originální prvek. Dokážeme si představit, že při přetažení by toho závit asi moc nevydržel, nebo že by bylo možné šroub utrhnout, ale diktát hmotnosti je neuprosný.

To, co dělá tenhle extrémně lehký kousek zajímavým, je hlavně průměr 26 mm. Na trhu je totiž mnoho lehkých rohů, které ale mají menší průměr trubky, a proto se špatně drží a nejsou v dlaní tak pohodlné. Tento kousek si ze zvědavosti osahalo

hodně jezdců a každý se vyjádřil o perfektním držení díky silnějšímu průřezu. Zvolený průměr je tedy ideální. Objímka se při úchopu nikde neplete a délka úchopové části uspokojila i jezdce s velkou dlaní. Nejde tedy jen o krátké rohy pro výjezd do kopce, ale lze si na nich i odpočinout na delším úseku.

Co je trochu nezvyklé, je pružnost stěny díky její minimální tloušťce. Při stisku celou dlaní to není cítit kvůli vnitřní výztuze v podobě silnějšího prstence materiálu kolem stěny zhruba vprostřed délky, ale když jsme ze zvědavosti zkusili zmáčknout stěnu v jiném místě jen prsty proti sobě, bylo propuštění znát. Je to skoro jako u tenkostěnných rámů, když stiskneme spodní trubku a začne se hybat košík na bídou. Zde by se to mohlo negativně projevit pouze v případě pádu, kdy by se roh mohl snadno ohnout nebo promáčknout. Za jízdy to negativní vliv nemá, snad jen hodně muskulaturním jezdcům s hmotností kolem sta kil bychom je nedoporučili, aby je prostě neutrhli.

Lahůdkou nakonec je samozřejmě výrazné gravírované logo Soul na vnější straně, hlava „šáška“ na horní straně a zátku rohu. Ta je rovněž z anodizovaného duralu s logem šáška, ale nejde o klasický špunt, nýbrž o jeho miniaturní provedení s krátkou vnitřní stěnou, která je zajištěna uvnitř rohu přeplečeným gumovým „O“ kroužkem. Prostě všechno pro ušetření hmotnosti.

Cena 1100 korun za tenhle kousek není zase tak přehnaná, když přihlídneme ke zpracování a k pohodlnému úchopu. Kdo chce odlehčovat hodně stylově a chce hlavně dostatečný průměr pro pohodlný úchop, nesáhne v případě rohů Soul vedle. (už)

- + hmotnost, průměr, zpracování
- odolnost při pádu

## Šperky ze statku

Kdo si hraje, nezlobí, praví známé rčení. A hoši z pražské prodejny Kola Na statku si ve volných chvílích doslova hrají s pláty nerzové oceli, z nichž si pro radost vyrábějí skvostné přívěsky, jaké vidíte na fotografii. Logo XTR samozřejmě není v běžné nabídce kvůli ochranné známce, ale jinak jsou šikovné ruce zdejším mechanikům schopným vyrobit takřka cokoli. Cena se logicky odvíjí od náročnosti konkrétního nápadu a také od počtu vyrobených kusů. Bližší informace získáte na [info@kolanastatku.cz](http://info@kolanastatku.cz).

(kad)



**SLEEK 2010**  
That's just about the limit...

Kořist máš na dohled, potřebuješ energii. Musíš bezpodmínečně vyrazit. Adrenalin tě žene vpřed. Prostě vyraž. Lov začal!

**HAIBIHE**

- PFBB** FINISH FIT 66
- TAPERED HEADTUBE**
- Full Carbon Dropout
- Thermo vent
- TECHNOLOGICAL
- FOR** full carbon rocker
- FULL 29" SBACONTROL
- FLEXPOST**
- DC** CHANNEL

