

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

**11**

**2010**

Ročník XVIII.  
Cena 12 Kč

# CYKLOSERVIS

## HaiBike

## Greed RC



To vůbec nejlepší, co umí z karbonu německá značka HaiBike vyrobit, tak by se dal stručně charakterizovat model Greed RC, jenž prošel naším testem.

**S**ice stojí přes pětadesát tisíc, což je cena pěkného celoodpruženého biku, ale musíme uznat, že se povedl. Navíc základní typ této prestižní série, Greed SL s totožným rámem a jen o málo horším osazením, je o víc než dvacet tisíc korun levnější, což podstatně rozšiřuje potenciální klientelu tohoto karbonového hardtailu.

► Pokračování na str. 4



## HYDRATACE VŽDY PO RUCE

Nutnost pravidelného doplňování tekutin souvisí s jakoukoli sportovní aktivitou, cyklistiku samozřejmě nevyjímaje. Hobby jezdci to sice často, a především rádi, řeší zastávkami po hospůdkách, nicméně i tak je nezbytností vézt si s sebou na kole dostatek pití. Otázkou ovšem zůstává, kam s ním?

**C**yklistická láhev umístěná v košíku na jedné z rámových trubek je lety prověřenou klasikou. Pro jízdu v terénu se však jako daleko praktičtější může zdát batůžek s vodním rezervoárem, jehož hadička a náustek jsou na rozdíl od láhve neustále v ideálním dosahu. Na druhou stranu batoh na zádech zvyšuje pocení a jeho přítomnost

může někomu vyložené vadit, takže kterému řešení dát ve finále přednost? Na následujících řádcích jsme se snažili nejen shrnout klady a zápory obou řešení, ale také nalézt aspekty vymezující vhodnost použití zmínovaných variant transportu tekutin.

► Pokračování na str. 2 a 3

## Časovková libůstka



Příznám se rovnou, na tomhle kole jsem se svezl bez vědomí jeho majitele. Když jsem si ho půjčoval od kluků z prodejny 9395bikes.cz k nafocení, sliboval jsem, že na něm jezdit nebudu a že dám na tento klenot v hodnotě zhruba nového Fordu Focus (v základní výbavě) maximální pozor. Nicméně fakt, že jsem Cervelo C4 vyzkoušel, se snad nikdy nikdo nedozví...

**T**ato časovková libůstka, která je v našich končinách absolutním unikátem, je jedním z nejpropracovanějších strojů své třídy. V kombinaci s koly Zipp s extrémně vysokým karbonovým ráfkem vpředu a plným diskem vzadu váží kompletní kolo včetně pedálů 8,16 kilogramu. Takže sami uznáte, že na takhle těžkém kole se prostě musí jet, protože by se jinak člověk pěkně pronesl.

Kolo je osazeno v duchu hesla: „Karbon, kam oko dohlédne“, tedy výjma duralových klik Rotor, které podle mého názoru do celkového konceptu příliš nezapadají a upřímně, ani se mi moc nelíbí. Daleko zajímavější jsou jednotlivé konstrukční prvky karbonového rámu, třeba zadní brzda zcela schovaná v útrobcích řetězových vzpěr. Tu bych tedy seřizovat opravdu nechtěl. Nepřehlédnutelným detailem je speciální plochá láhev, zasazená do věčka mezi sedlovou a spodní trubkou. Manipulace s láhví přítomná, skoro až nečekaně, nijak nepohodlná.

► Pokračování na str. 6

MASTER

Akcční cena: **45.990,-**

Doporučená cena: ~~52.990,-~~

www.author.eu

Author kol

**A** AUTHOR



# HYDRATACE VŽDY PO RUCE

– Dokončení ze str. 1

## Láhev byla, je a bude

Přítomnost cyklistické láhve, neboli takzvaného bidonu, na kole můžeme vysledovat od dob, kdy začal být bicykl používán ke sportovním účelům. Uchycení košíku na rámu však zdaleka není jedinou možností, již závodníci kola z počátku dvacátého století měla. Láhve často vpredu před řídítky, kde byly skvělé po ruce. Naopak daleko později se objevilo třeba řešení s košíky za sedlovkou, případně pod sedlem, které používají například triatlonisté. Existují ale i různá atypická řešení, třeba značka Selle Italia integrovala košík přímo do protažené konstrukce sedla.

Cyklistické láhve používají samozřejmě všichni silničáři, ale stále také velké procento bikerů, pro něž znamená batoh s pitím určité omezení či zbytečnost.



U láhvi je důležité nejen utěsnění náustku, ale i jednoduchost jeho odjištění. Zašpinění koncovky od bláta a prachu může zabránit plastová krytka, jež bývá použita také u termoláhvi.



V případě košíku je vždycky lepší upřednostnit funkci, tedy co nejpevnější seřízení láhve, před designem. A honit grámy můžete u jiných komponentů...

## Manipulace s láhví při jízdě v terénu je ještě nepříjemnější, než když se po nájedzu do náročné pasáže snažíme na korunce vidlice nahmatat páčku lockoutu, který jsme zapomněli před opuštěním asfaltu odemknout.



přijde hodně technický úsek, přičemž ještě máme onu láhev v ruce. Nic moc příjemného. V případě použití vodního vaku máme náustek hadičky v puse a vesele si pijeme i při průjezdu takové pasáže, případně můžeme rty náustek jednoduše uvolnit a ten se samovolně uzavře. Manipulace s láhví při jízdě v terénu je ještě nepříjemnější, než když se po nájedzu do náročné pasáže snažíme na korunce vidlice nahmatat páčku lockoutu, který jsme zapomněli před opuštěním asfaltu odemknout.

Ale teď již ke konstrukci vodních vaků a batohů. Prapůvodní Camelbaky byly velice jednoduché, jednalo se

V případě závodníků na horských kolech se pak i přes jasné výhody vodních vaků setkáme s jejich použitím spíše výjimečně. Láhev zde jasně vede nejen díky její jednoduchosti, rychlé výměně kdekoliv na trati za plnou či snadnému čištění, ale třeba i kvůli tomu, že batoh s rezervoárem zakrývá loga sponzorů na zádech dresu. Mimo to, i když se jedná spíše o detail, je košík s láhví na rámu ve srovnání s batohem umístěn výhodněji z hlediska těžiště.

A jaké argumenty zde hovoří proti láhvi? Celkem jasnou nevýhodou je mnohem větší vystavení nečistotám, bláta na náustku láhve není při plné skůtce ničím příjemným. Hadička vodního rezervoáru, vedoucí kolem krku před hrudník jezce, je na tom z tohoto pohledu přece jen o dost lépe. V případě méně pevného košíku navíc hrozí ve sjezdech vypadnutí láhve, což bývá třeba na XC závodech nebo MTB maratonech docela častým jevem. První ostřejší sjezd a už si to musíme klikovkat mezi bidony ležícími uprostřed cesty. Zvláštní je, že všichni jedou vesele dál, a to bez pití. Pravděpodobně proto, že si ztratily láhve všimnou až o nutný kus dál s příchodem žízne. A zjištění, že se s sebou najednou není nic k pití a že k první občerstvovačce je to dvacet kilometrů, není ve třicetistupňovém horku právě veselá. Žadonit o pár loků ostatní závodníci, tedy de facto protivníky, bude dost potupné...

Třeba na zmíněné občerstvovačce ale může být preference košíku s láhví před vodním vakem výhodou z hlediska časové úspory, na řadě závodů totiž podávají jezdcům již naplněné láhve. Oproti tomu jedinec vyznávající Camelbak a jemu podobné produkty musí zastavit, sundat batoh ze zad, odšroubovat uzávěr a teprve potom doplnit pití. Ovšem vzhledem k nejčastěji používaným dvovlitrovým rezervoárům možná nebude muset na trati doplňovat pití vůbec, eventuelně až na poslední

občerstvovací stanici, takže zde se o výhodě či nevýhodě nedá hovořit.

Tak jako tak, cyklistická láhev zasunutá v košíku na rámu, se rozhodně nechystá na odpočinek, a to ani se stále dokonalejšími rezervoáry a batohy. Materiály současných láhví mají zvýšenou odolnost proti vzniku plísní, snadno se čistí, jsou nabízeny v nepřeberném množství variant, včetně těch izolovaných se schopností uchovat nápoj déle teplý, či naopak chladný. Zásadní je ale kvalita láhve, určitý problém s těsností uzávěru má stále nemalý počet z nich. Spodní trubka ulepená od iontového nápoje, na nějž se chytá prach a špína, není nijak neobvyklým obrazkem. Extrémně pak může být i košík olepýný tak, že z něj láhev skoro nejde vyndat. Naopak pokud uzávěr těsní dokonale, mnohdy uživatel málem přijde o zuby, než se mu podaří jej odjistit. V případě koupě cyklistické láhve se ze všech zmíněných důvodů nevyplatí úplně šetřit. Uzávěr bude těsnit a zároveň se s ním bude dát jednoduše manipulovat pouze v případě čistě zpracování a použití kvalitních materiálů. To samé platí o závitovém spoji mezi samotnou láhví a víčkem. Pokud už plánujeme použít láhev i pro jízdu v terénu, není od věci překrýt náustku. Tato záklapka, se kterou se setkáme také na cyklistických termoláhvích, sice může trochu zdržovat při samotném pití, ale ochrání náustek před blátem a prachem.

Šetřit se nevyplácí ani při výběru košíku. Zde většinou není dobré volit to úplně nejekonomičtější provedení, zároveň ale nevylučují nejlepší superlehké modely. Zásadní je, aby košík pevně svíral láhev a aby jeho horní „zobáček“ pokud možno přesně zapadl do zúženého hrdla láhve. Je jedno, jestli zvolíme klasické duralové provedení či třeba luxusní karbonové, musíme ale počítat s tím, že čím větší kontaktní plocha je mezi láhví a tělem košíku, tím více bude povrch láhve při manipulaci trpět. Nejhůře jsou

na tom po této stránce košíky jednoduše vyřiznuté z kusu hliníkového plechu. Naopak nejméně agresivní k povrchu láhve budou modely z klasické ohnuté duralové trubky, pokud možno vybavené dvojicí kontaktních plastových insertů. Co se týče použitých materiálů, tak vyloučeně problematický byl u košíků snad pouze titan, který používala například značka Zéfal. Pružnost titanu byla



To je on, digitální měřič průtoku Flow Meter. Na dlouhé maratony se indikace docházejících tekutin docela hodí...

v případě takového využití jednoznačnou nevýhodou.

V záplavě láhví a košíků ale může být najít také různé atypy mezi sebou vzájemně nekompatibilní. Příkladem mohou být třeba některé modely Elite či různá aerodynamická provedení, s nimiž se ale setkáme spíše výjimečně.

## „Kejml“ – dokonale po ruce v jakémkoli terénu

„Velbloud, kejml, kemlbek“, to všechno jsou synonyma jediného, a sice batůžky s vodním rezervoárem. Název celé této skupině dal původní produkt, s nímž přišla na trh začátkem devadesátých let značka Camelbak. Je to podobné, jako když vysavačům říkáme všeobecně „lux“, podle značky původního výrobku.

A výhody velbloudů? Je to jednoduše, představme si situaci, kdy pijeme z láhve při jízdě v terénu a najednou



Uzávěr rezervoáru musí jít pevně uchopit rukou. Pokud jsme jej kvůli utěsnění hodně utáhli, bude při povolování nutné zabrat silou.



Při plnění rezervoáru oceníme jednoduchou přístupnost hrdla a možnost jeho snadného uchopení.

# FESTIVAL CYKLISTIKY 2010

ÚPICE | 25. - 27. ČERVENA

**BAJKOVEJ MEJDAN, KTEREJ ODSTARTUJE LÉTO!**

**ZCELA NOVÉ TRASY! MTB MARATÓN**

**APACHE JESTŘEBÍ HORY**

**PARTNERSKÝ ZÁVOD KOLO PRO ŽIVOT ČESKÉ SPORITELNY**

**ORIENTAČNÍ ZÁVOD DVOJIC | FREE FOR RIDE BMX JAM SESSION**

**SILNIČNÍ ČASOVKA | MTB SPRINT | DĚTSKÉ CROSS COUNTRY**

**TOMAC BIKE ACADEMY**

**BUJARA ÚPICE 2010**

**BLUE EFFECT | FAST FOOD ORCHESTRA | JAKSI TAKSI | TIMUDEJ ZÁVIS | TY SYČACI | DISCOBALLS | EXHIBICE | SOUTĚŽE A DALŠÍ**

**www.festivalcyklistiky.cz**



Uzavírání náustku je velkou předností při sportu naplněného vodního vaku.

Jeden z vůbec prvních Camelbaků z poloviny devadesátých let. V jednoduchosti je krása, to zde platí sto procentně. A po patnácti letech tento batůžek stále slouží, i když již s výměnitelným rezervoárem.



Možnost odpojení hadičky od vaku je důležitá při čištění.

➔ Že nebudeme v jeho blízkosti vzít vyložené ostré předměty. Daleko důležitější jsou však další konstrukční prvky vaku, tedy jeho uzávěr a napojení hadičky. Camelbak se po všech těchto stránkách stal vzorem i pro další značky, které jej více či méně kopírují. Když tedy přišel s Omega rezervoárem s velkým plnicím otvorem, mnozí další výrobci jej napodobili. Velké nalévací hrdlo je samozřejmě výhodou nejen při plnění vaku, ale hlavně při jeho čištění, kdy není problém do jeho útrobu strčit ruku až po půlku lokte. V případě uzávěru je ale zásadní především jeho utěsnění a zároveň tvarování, musí se dát pevně uchopit při potřebě jej povolit. Pro dobré utěsnění je totiž většinou nutné utáhnout uzávěr silněji, takže při



S více či méně zdařilými kopiemi původního systému náustku značky Camelbak se setkáme poměrně často. Jednoduchá obsluha i technologická nenáročnost výroby náustku jsou nespornou výhodou.

funkční triko, do něž je integrován vak s pitím. Sice s ním jezdec vypadá trochu jako hrbatý zvoník od Matky Boží, ale praktičtější se tomuto produktu nedá uprít.

Jednou z posledních vychytávek je digitální měřič průtoku Flow Meter, nabízený značkou Camelbak. Malý přístroj s displejem, umístěný na hadičce před náustkem, přesně informuje o již vypitém objemu a o tom, kolik tekutiny ještě zbývá. S tou elektronikou by se to na kole ale podle našeho názoru nemělo přehánět...

Velice důležitým doplňkem je uzavírací díl, umísťovaný bezprostředně před náustek. Tím se jednoduše zamezí průtoku tekutiny i v případě, že je náustek otevřený. Kdo někdy transportoval v tašce, ať už na závodě nebo třeba na dovolenou, naplněný vodní vak a jeho obsah mu z velké části vytekl mezi oblečení a další věci, tento doplňkový uzávěr, který někteří výrobci používají ke svým modelům standardně, jistě ocení.

A na závěr ještě jedna drobnost, která ale v praxi může být docela důležitá. Naplněný vodní vak v batohu, soustředěný do středové partie zad, může při pádu alespoň v určité míře ochránit páteř jezdce. Takže ve spojení s mnohem snazší obsluhou a možností pití třeba i při průjezdu technické pasáže je jeho přínos nespochybnitelný. Vyložené sportovní modely batohů, které vedle rezervoáru nabídnou pouze minimum přepravní kapacity, nejsou na zádech nijak nepřijemné a rozhodně extrémně nenavysílají pocení. Ještě něco o výhodách oněch „velbloudů“?

Jan Kadečka

vyjmout hadice i náustku, je pro celkovou čistotu velice důležité. A když už jsme u té hygieny, věnujeme jí i pár následujících řádků. Pro vymývání rezervoárů jsou nabízeny speciální chemické tablety a čističí sady sestávající z kartáčků a sušících ramínek. Nicméně si můžeme pomoci i bez těchto vymožeností, třeba jarovou vodou a klasickou houbičkou. Pro partii spoujit vnitřních stěn stačí klasický kartáček či štětec s trochu tvrdšími štětinami. Hadička se pak dá celkem jednoduše vyčistit pomocí kusu izolovaného drátu s provázkem na konci, i když speciální kartáček, pro tento úkon vyvinutý, je při čištění důkladnější a rychlejší.

**Velbloudi tuning**

Pod tímto spojením si můžete představit třeba dromedára po liposukcii, my se ale budeme věnovat doplňkům vodních vaků. Těch je na trhu požehnaně, od všech možných klipsů pro uchycení hadičky, přes již zmínované čističí sady, až po izolační návleky pro hadičku i náustek. Takový neoprenový potah a krytka náustku zabrání rychlému zamrznání pití v minusových teplotách, absolutní jistotou je ale schování celého vaku i hadičky pod svrchní bundu. Na trhu jsou dokonce také izolační obaly na rezervoár, případně kompletní zimní modely batohů, určené nejen pro jízdu na kole, ale třeba i na lyžích. Pro silničáře pak bylo vyvinuto speciální spodní prádlo, tedy

**Naplněný vodní vak v batohu, soustředěný do středové partie zad, může při pádu alespoň v určité míře ochránit páteř jezdce. Ve spojení s mnohem snazší obsluhou a možností pití třeba i při průjezdu technické pasáže je jeho přínos nespochybnitelný.**

následně povolování je potřeba trochu zabrat. A pokud nebude mít uzávěr obvodové osazení pro sevření prsty, případně vystoupou masivní prčky, dost se při jeho povolování navztekáme. Existují ale i různé atypy v uzavírací vaku, jedním z nich byl třeba rotovací uzávěr značky Hydrapak.

Ať už je způsob uzavírání vaku jakýkoli, při výběru batohu s rezervoárem bychom se měli zaměřit také na přístupnost samotného plnicího hrdla. Povytahovat vak při každém dolévání nápoje ven z naplněného batohu není moc pohodlné. Uzávěr hrdla by tedy měl být pokud možno co nejlépe přístupný, zvláště pokud chceme batoh používat třeba na maratony. U některých vyložené sportovních modelů bývá z tohoto důvodu hrdlo s uzávěrem bez jakéhokoliv dalšího překrytí, což dovoluje co možná nejrychlejší doplnění pití do rezervoáru a zároveň tak nehrozí, že si nápoj neradi nalijeme do útrobu batohu místo do vaku.

Stejně propracované by mělo být také spodní napojení hadičky k vaku. U šroubovaného spoje je opět nutná přítomnost těsnění, nasunutí hadičky na užší protikus je ale jednodušší a stejně tak funkční. Každopádně možnost odpojení hadičky zde uživatel uvítá při jejím vymývání, hlavně před náustkem se totiž po nějakém čase začínají na vnitřní stěny usazovat nečistoty. Kompletní rozložení celého vaku, tedy

**Specialized Zee Cage**

Novinka mezi košíky značky Specialized vychází svým jménem z tvaru připomínajícího písmeno „Z“. Celkem atypická, asymetricky tvarovaná konstrukce je zde použita pro možnost bočního vkládání láhve, které využijí například majitelé některých celoodpružených kol nebo klasických dámských rámu, u nichž je nad košíkem velice málo prostoru.

Dostatečnou životnost by měl zajistit odolný plast, z něž je vyrobena většina košíků značky Specialized, například oblíbené typy Rib Cage Pro a Rib Cage MTB. Výhodou testovaného 36 gramů vážičino provedení je celkem velká



kontaktní plocha s láhví, která je zárukou jejího pevného usazení. Takže obavy ze ztráty láhve jsou v tomto případě zbytečné, přitom její zasunutí do košíku, či vyjmutí jde poměrně lehce. Pro rychlé vsunutí láhve zbooku musí uživatel získat správný grif a rozhodně je v takovém případě výhodou alespoň určitá tvarová podoba láhve. V případě tvrdší stěny je pak láhev ke košíku, a především jeho povrchové úpravě, dost nečitlivá.

Cena košíku Specialized Zee Cage je 350 korun. Vedle červené barvy je v nabídce také bílá, stříbrná a černá provedení.

(kad)

**Profi spojení**

Dílenský nýtovač by měl být masivní a tuhý, aby se při nýtování řetězu nezkroutil a čep navlecl přesně. To platí pro nýtovač BBB Profi Connect, který všechny tyto náležitosti splňuje.

Ocelové tělo má plastem potaženou rukojeť, která je pro lepší zajištění v dlani vystouplá, aby do ní dobře zapadla. Naopak na zadní straně je plast plochý, aby se prsty lépe usadily. Nýtovač trn je výměnný a náhradní kousek je našroubováván přímo v rukojeti. Opěrka řetězu je šroubovací, a lze jí tedy přesně nastavit.

Masivní vratidlo má pojistný kroužek jistěny imbusem, takže lze nastavit, do jaké míry se trn dostane do řetězu, aby dostatečně vytlačil čep, ale zároveň jej nevylosoval z řetězu úplně. Páka vratidla je hodně dlouhá, takže při nýtování není třeba vyvíjet velkou sílu, bohu-

žel je jistěna jen na koncích maticemi, strany. Při nýtování v hůře přístupných kóde je zvyklý rychle točit vratidlem při povolování, bude mu volná páčka spíše na obtíž. Pevné a klidné i kratší provedení by bylo z praktického hlediska výhodnější. Zde je plusem pouze možná demontáž s sebou tento kousek kvůli vyšší hmotnosti poveze asi málokdo.

Práce s nýtovačem je přesná a poměrně snadná, pro každodenní používání jej můžeme doporučit, pouze mechanik s větší dlani by možná uvítal delší rukojeť. Cena nýtovače je 399 korun a díky masivnímu tělu a možnosti výměny trnů je prakticky nezníčitelný.

(už)



+ regulace, tvar rukojeti, životnost

- páka vratidla

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

**ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)ADY**

www.cykl.cz - elektronický adresář maloobchodu

**CYKLO PRAG** vás zve do svých prodejen

nám. Jiřího z Poděbrad Rípská 27, tel.: 222 522 490  
 Holešovičká tržnice Bubenská nabřeží, tel.: 266 710 675

Vinice Vinohradská 3216, tel.: 220 940 557  
 Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

**AUTHOR MODUS 2008**

Původní cena 24 990 Kč

**16 990,-**

www.cykloprag.cz



# HaiBike Greed RC



terémem je ale nepřítel dřevě větší podobně zaměřených kol, fyzikální zákony se zkrátka obejí nedají.

### Ve jménu funkce

Kombinace sady Sram X.0 a klik Deore XT může vypadat trochu divně, má ale svou jasnou logiku. Razení Sram funguje dokonale a s oranžovým eloxem vypadají páčky Trigger i přehazovačka bezchybně, minimálně stejně tak dobré jsou superutehne kliky XT, proč tedy tyto díly nezkombovat?

Brzdy Avid Elixir CR jsou jedním z našich redakčních oblíbenců, jejich výkon je skutečně vynikající, zde byl navíc podpořený 185mm předním kotoučem. Pítomnost seřizovacího mechanismu pro nastavení vzdálenosti destiček od kotoučů je příjemnou drobností, kterou ocení

detailisté, jimž jediné škrtnutí obložení o brzdovou plochu kotouče trhá usí.

Z dalšího vybavení určitě zaslouží zmínku luxusní představec Syntace a do ruky skvěle padnoucí tvrdě pěnové gripy s aretační objímkou. Sedlo Selle Italia SLR je záležitostí subjektivních požadavků na komfort, závodníci s ním ale určitě nebudou mít problém. A naši pochvalu si vysloužila také karbonová sedlovka HaiBike Flex Post s výrazně přesazeným zámkem. Průměr sedlovky 27,2mm se sice může zdát na dnešní dobu trochu úzký, ale v praxi je to právě to, co dovoluje sedlovce výrazně pružit a zvyšovat tak jezdčovo pohodlí.

Pokud shrneme naše dojmy z modelu Greed RC, pak se jedná o skvělé kolo. My bychom ale dali přednost ekonomičtější verzi SL za pětáset tisíc. Podle našeho názoru bude totiž v praxi skoro úplně stejná.

### Dokončení ze str. 1

Při prvním pohledu na jasné charakteristické konstrukční prvky lze spolehlivě konstatovat, že tentýž rám ani jemu podobný u jiné značky stoprocentně nepotkáme, a to se v dnešní době unifikace skoro všeho rozhodně cení. Pro výrobu byla zvolena kombinace technologie monocouque a Tube to Tube, nepřehlédnutelná je pak extrémně mohutná spodní trubka a stejně tak masivně vypadající partie středu a hlavy. Vyrobené kontrastně proto působí celkem subtilní horní trubka a výrazně prohnuté sedlové vzpěry zadní stavby. Snad na každém detailu rámu by se dalo napsat několik řádek, ať už se jedná o nevěsné difuzory trubek, zpevňující žebro ve spoji horní a sedlové trubky, či o horní můstek zadní stavby ve tvaru písmene X. Mohli bychom pokračovat pěkně vykmenou hlavovou trubkou, která je dle vybařena 1,5" ložiskem a dále třeba zadními celokarbonovými patkami, v případě té levě s Postmount uchytem tlímené kotoučové brzdy. Chvályhodná.

Celkové provedení rámu se ale musí začít rozepisovat se zde o takovém a onakém tvaru, šíři či profilu nemá cenu. Jednotlivé konstrukční prvky prostě nemají chybu, a pak že jsou Němci konzervativní. Písne podřízené funkci a celkovou zrohlost najdeme možná i v interiéru volkswagenu, rozhodně ne u designu modelu HaiBike Greed.

### Devět a půl kila živé váhy

Testované devatenáctce jsme navázali přesně 9,6 kilogramu, což je sice skvělá hodnota, ale trochu ji kazí fakt, že ke kolu nejsou standardně dodávány pedály. Takže reálná váha se celkově vyšplhá na celkem průměrných, ale pořád více než slušných deset kilogramů. Gramy zde trochu navyšuje třeba použitá vidlice Fox, která rozhodně nepatří do kategorie superlight, ale plně to vyvažuje svou funkcí a dobrou tuhostí. Jediné, co nám u této vidlice vzhledem k celkové koncepci kola chybělo, byl dálkový lockout z řídítek.

Sice to může znít jako otrěpaná fráze, ale všechny prvky rámu, od použitého materiálu High Modulus UD Carbon až po superutenkou stěnu spodní trubky, se podílejí na výrazně snižování soliní tuhosti, nízké hmotnosti a slušné dávky jízdního komfortu. Ve spojení s celkem obratnou geometrií a spíše závodním posedem před sebou máme bike, schopný vyhrávat v XC závodech a zároveň nabízející užitek z jízdy. HaiBike Greed RC není jednoúčelovým kolem zaměřeným jen a pouze na vy-



kon, o čemž vypovídá třeba již zmíněný jízdni komfort a slušná ovladatelnost.

Klíčovým pojmem pro testovaný stroj je akcelerace, dostatečně tuhý rám a nízká obvodová hmotnost kol DT Swiss M 1600 zde odvádějí skvělou práci. Příjemný je ale také fakt, že honbě za redukcí gramů nepodlehly třeba pláště, model Schwalbe Rocket Ron je vynikajícím univerzálem. I když

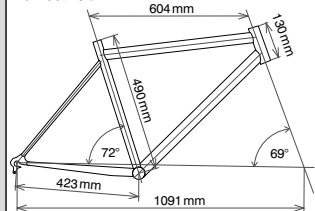
našemu vkusu by k tomuto kolu ještě lépe odpovídal celkové o něco rychlejší typ Racing Ralph.

Se závodním posedem a nízkou hmotností kola souvisí určitá specifika, patrná především ve výjezdech a také ve sjezdech. Greed RC zvládá doslova bravurně i hodné příkré stoky, pojem nežádoucího zvedání předního kola mu je v případě takového jezdce takřka neznámý. Ve výjezdech také vynikne dobrá tuhost rámu, která je na lehe nadprůměrné úrovni, a zajistí tak optimální přenos výkonu. Ve sjezdech, především těch kamenitých, se může v případě méně zdatného vedení zprvu projevit lehká nervozita chování kola. I přes slušnou schopnost pohlcovat část otřesů a zahřazovat ostrost rázu je nízká váha nanejvýš určitou nevýhodou. Rychlá jízda technicky náročnějším

### Technická specifikace:

**Rám:** High Modulus UD Carbon, Superlight  
**Vidlice:** Fox 32 RLC 100 mm  
**Klíky:** Shimano Deore XT 22/32/44  
**Brzdy:** Avid Elixir CR  
**Razení:** Sram X.0 Trigger  
**Přehazovačka:** Sram X.0  
**Přesmykač:** Shimano Deore XT  
**Kazeta:** Sram PG-990 11-34  
**Kola:** DT Swiss M 1600  
**Pláště:** Schwalbe Rocket Ron 2,1"  
**Řídítka:** Syntace 318  
**Představec:** Syntace F109  
**Sedlovka:** HaiBike Flex Post  
**Sedlo:** Selle Italia SLR  
**Hmotnost:** 9,6 kg (bez pedálů)  
**Cena:** 85 990 Kč

Velikost 49 cm



- + kombinace tuhosti a jízdního komfortu, lehká kola, skvělé brzdy, schopnost ve výjezdech
- absence pedálů, lockout na korunce vidlice



**Whisper Plus Premium MTB**  
 Technologie: IN-MOLD, AIR-TUBE  
 Větrací otvory: 39  
 Hmotnost: 260g  
 5 barevných kombinací  
 Cena: 4 690 Kč

**Sakana**  
 Technologie: IN-MOLD, AIR-TUBE  
 Větrací otvory: 15  
 Hmotnost: 290g  
 6 barevných kombinací  
 Cena: 3 990 Kč

**Vacuum**  
 Technologie: IN-MOLD, AIR-TUBE  
 Větrací otvory: 19  
 Hmotnost: 270g  
 6 barevných kombinací  
 Cena: 2 990 Kč

**Kompact Pro**  
 Technologie: IN-MOLD  
 Větrací otvory: 21  
 Hmotnost: 270g  
 6 barevných kombinací  
 Cena: 2 490 Kč

**Diablo**  
 Technologie: IN-MOLD  
 Větrací otvory: 19  
 Hmotnost: 240g  
 4 barevné kombinace  
 Cena: 1 490 Kč

**Brýle Storm Plus**  
 TR90 obroučky, 100% UVA/UVB ochrana, 3 výměnná skla nebo jedno fotochromatické, 5 barevných kombinací  
 Cena: od 2690 Kč

## Najdi si svoji KARMU!



ROZMĚR (")	ROZMĚR (mm)	KÓD	KOR	TECHNOLOGIE	DESEN	PSI	MOČ
26 X 2,0	559-50	527206	DRÁT		K-917	30	390,-
26 X 2,0	559-50	520860	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,-



Písek 397 01, Sedláčkova 472, tel 382 206 440  
 e-mail: obchod@cyklosvec.cz

více možností než by jste čekali  
 Vyhradní dovozce a distributor pro ČR: CYKLOMAX s.r.o.U Elektrárny 306, 530 02, Pardubice.Tel.: 466 944 023, fax:466 944 022, Email: info@cyklomax.cz

# KARBONOVÝ ROCKY

**R**ocky Mountain Element při svém představení v roce 1996 ukázal, že lehké a zároveň vysoce výkonné celoodpružené kolo není pouhým snem a že plné odpružení má své místo i v XC závodním ježdění. Během následujících čtrnácti let pak své variace obdoby zavěšení tlumiče pod horní rámovou trubkou použila spousta dalších výrobců kol pro své závodní stroje. Ukázalo se totiž, že tato konstrukce je velmi odolná proti propuzování při šlapání a její přínos potvrdili i závodníci mnoha vítězstvími v XC závodech.

## Dva v jednom

Závodní ježdění se však v průběhu času výrazně proměnilo. Zatímco někteří závodníci vyžadují od svého stroje zaměřením čistě na výkonnost, jiní ocení kolo schopné poradit si s celodenním závodem a všemi jeho nástrahami. A tak se rozdílami požadavků jezdců přizpůsobil i karbonový Element, který se bude prodávat ve dvou verzích – Element RSL (zdvih 98 mm) a Element MSL (120 mm). Oba rámy sdílejí prakticky totožný základ, liší se však použitým tlumičem a jeho uchycením. Díky tomu se geometrie a komponentové osazení odrážejí v jejich rozdílném určení. Element RSL má spíše závodně orientovanou agresivní geometrii, zatímco maratonský MSL disponuje uvolněnějšími úhly pro vyznačovače maratonů i celodenních výletů.

## Posed

Lety prověřená geometrie byla upravena podle požadavků závodníků světového poháru. Nový model tak má delší horní rámovou trubku a položenější hlavový úhel. Rozsáhlého testování se účastnili vítězové Světového poháru Geoff Kabush a Marie-Hélène Prémont, s jejichž pomocí se podařilo dosáhnout perfektní rovnováhy za současného zachování legendárních kvalit kol Rocky Mountain. Kompaktní přední trojúhelník rámu Element s prohnoutou sedlovou trubkou zaručuje vysokou tuhost a velkorysý prostor nad rámem.

## Hladký karbon

Rozhodujícím faktorem, stojícím za vznikem nového elementa, jsou použité



Karbonový Element je dítětem Geoffa Kabusha z Kanady



jsou ponechány ve stavu, v jakém opouštějí výrobní proces. U Elementu se díky absolutně hladkému vnitřnímu povrchu nedočkáme žádné zbytečné hmotnosti navíc v podobě vláken a pryskyřice. Přebytky materiálů uvnitř rámu tedy nemůže být příčinou rušivých vlivů, které by mohly ohrozit pevnost a jízdní kvalitu kola. Hmotnostní úspora oproti předchozímu modelu z duralu tak činí 678 gramů, celková hmotnost rámu je tedy 1960 gramů včetně tlumiče. Výrobce se navíc pyšní zvýšením tuhosti o celých 13 procent.

## Kompozitová alchymie

Firma Rocky Mountain při výrobě karbonových rámu používá tři typy vláken od jednoho z nejznámějších světových výrobců, japonské firmy Toray. Zárukou pevnosti je standardní modul M30G s vysokou příčnou tuhostí, který je extrémně pevný, aniž by byl příliš křehký. Pevnost v tahu dosahuje 5100 MPa dovoluje řídit vrstvení vláken. Druhým typem je M40J, což je karbon s nejvyšším modulem pevnosti. Tato vlákna mají mnohem lepší vlastnosti než běžná, pryskyřičí pojevná vlákna, s často až dvojnásobnou pevností v tahu a odolností proti stlačení. Třetím použitým vláknem je T700S s vysokým modulem pevnosti a výbornou zpracovatelností. Jeho práh pevnosti v tahu je 4900 MPa používá se pro zvýšení odolnosti proti nárazu, což je u horských kol velmi potřebná vlastnost. Jedinými nekarbonovými prvky jsou vložky pro uchycení přesmykače a hliníkové vložky pro hlavové složení. Celá zadní stavba včetně patek, pouzdro pro středové složení, zářáky pro bowdeny i koncovky, to vše je vyrobeno z karbonu. Nerozeznatelné spoje všech karbo-



nových součástí se starají o uhlazenou kompaktnost celku. RSL modely mají dokonce titanový „hardware“, protože se počítá každý gram.

Žádný detail nebyl opomítnut, což dokazují například dva pláty proti zasakování řetězu či do rámu vsazený plát proti poškození řetězem. Zcela nové čepy Angular Bushing Concept (ABC) s kónickou vložkou si značka dokonce nechala patentovat, neboť mají být odolnější a přitom o 80 procent lehčí a o 105 procent tužší než standardní zapouzdřená ložiska. Novinkou je utěsnění konce sedlové trubky, které zabránuje vnikání nečistot dovnitř. Středové složení BB-92 typu Press Fit od Shimana a E-Type systém přesmykače umožňuje optimalizovat vnější tvar rámu a oprostit ho od předchozích omezení. Použitím přesmykače standardu E-Type byla vytvořena absolutně nejlehčí a nejpevnější konfigurace vodítka. Přemykač se pohybuje společně se zadní stavbou, takže nedochází k problémům s průchodností pláště a zadní stavba je kompaktnější a tužší.

## Odpružení SmoothLink

Element disponuje patentovaným a osvědčeným systémem odpružení

SmoothLink. Při současném zachování všech oblíbených vlastností svého předchůdce (snadno dosažitelné ovládnutí zadního odpružení a boční tuhost) bylo ve spolupráci s firmou Fox Racing Shox a závodníkem týmu Maxxis-Rocky Mountain Geoffem Kabushem odpružení vyladěno pro špičkové závodní výkony.

Design systému SmoothLink je charakteristický tím, že příčka vedená hlavním a zadním čepem je ve všech polohách zdvihů nad zadní osou. To je hlavním rozlišovacím znakem od ostatních čtyřčepových systémů odpružení. Spodní část stavby je také ve všech polohách zdvihů téměř souběžná s řetězovou linkou. Právě tento fakt je klíčem k odpružení bez zbytečného pohupování, neboť tah řetězu nemá na tlumič vliv.

SmoothLink by měl zajistit minimální nárůst délky řetězu (RSL: 9mm, MSL: 11mm) pro velmi aktivní pocit z odpružení, a zároveň zachovávat trakci a ochotu hbitě se pohybovat kupředu. Brzdění silou bylo v oblasti spodního ramene geotermálně eliminováno, takže neovlivňuje činnost odpružení, čímž je výrazně omezeno ztuhnutí systému při brzdění. Průběh chodu systému SmoothLink je lineární, takže odpružení dává pocit „bezbedného“ chodu, přičemž při šlapání se tlumič nepropadá do zdvihů.

Díky integrovanému ukazateli zanoření tlumiče stačí pouze mrknutí oka na čep horního vahadla a máme jistotu, že je tlumič nastaven správně.

Nové rámy Rocky Mountain Element by měly být dostupné již na sklonku tohoto roku a jejich cena zatím nebyla stanovena. Nechme se tedy překvapit. (mig)

## SOUTĚŽTE S CYKLOSERVISEM!

Máme tu další kolo naší čtenářské soutěže a samozřejmě začneme vyhlášením vítěze kola minulého. V něm jsme se ptali, jaký je zdvih celoodpruženého kola Felt Compulsion 1. Správnou odpověď 150 mm nám zaslal Jiří Velechovský z Králík, kterého jsme vybrali díky tomu, že přiložil i zajímavou fotografii tandemu vyrobeného z polských skládaček. Jemu tedy zašleme cenu od firmy JMC Trading, dovezce kol Felt a doplňků BBB.

V tomto kole soutěžíme se společností Bike-Parts, která nabízí řadu komponentů a cyklistických doplňků pod značkou XLC a také je spojena s koly Winora nebo Halbike. Odpověď na soutěžní otázku naleznete na stránkách [www.bike-parts.de](http://www.bike-parts.de) a tentokrát budete muset hodně bádát a sledovat úvodní stránku, abyste se dostali tam, kam bude třeba. Pak už jen stačí zaslat správnou odpověď na mail [cyklossoutez@seznam.cz](mailto:cyklossoutez@seznam.cz) a počkat si, zda budete mít štěstí. Když k odpovědi přiložíte zajímavou fotičku nebo komentář, vaše šance se samozřejmě zvyšují a rádi tento materiál zveřejníme. Takže neváhejte a hodně štěstí v soutěži.

Soutěžní otázka: Jakou barvu rámu má elektrokolo Winora Town:exp Teen Edition umístěné na stránce jako druhé shora? (už)

**DT SWISS**

Autorizované zastoupení - Servis centrum „Level A“

veleobchod, 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](mailto:bottico@bottico.cz)

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

**CIAMILLO**

**AIROO**

VÝHRAŠNÍ ZASTUPENÍ

[www.airoo.cz](http://www.airoo.cz) | e-mail: [info@airoo.cz](mailto:info@airoo.cz) | tel.: 603 984 925



## BBB SLUNEČNÍ BRÝLE - IMPACT

- Design brýlí Impact vznikl na základě požadavků profesionálních jezdců. ■ Plně zaoblený tvar skel zaručuje ochranu proti slunci, prachu a větru. ■ Pevné grilamidové obroučky s nastavitelnou gumovou opěrkou nosu a gumovými opěrkami uší ■ 100% UV-ochrana. ■ Uloženy ve vysoce kvalitním pouzdře. ■ Náhradní skla: žlutá a číř ■ Cena: 1490 Kč

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS





# DYNATEK Syntagma



de pohltit ofěsy, a to při současné solidní torzní tuhosti a dobré odolnosti vůči rozvírování při brzdění.

K ovladatelnosti nemáme připomínky, při vyšší rychlosti je dominantní vedení přímého směru, průjezdy zatáčkami jsou plynulé, bez nutnosti neustálých korekcí řidítky. Jízda ze sedla je zcela přirozená, jezdeck si nemusí navykat na jakoukoliv atypickou charakteristiku a přetahování se s řidítky.



## Dynamický krasavec

Tvarově i designově patří Dynatek Syntagma k vyložené atraktivním kolům. Protily jednotlivých trubek jsou podpořeny zdařilou grafikou i libvou barevnou kombinací. Nepřehlédnutelným detailem je integrovaná objímka sedlovky, kterou můžeme spatřit třeba také u modelu Orbea Orca. Hodně mohutně se tváří středová partie rámu, plynulý přechod trubek v oblasti hlavy naopak patří k vysoce elegantním prvkům. Co nám ale k designu trochu nesešlo, bylo provedení log. To je podle našeho názoru svou širokou konturou i použitým fontem písma zbytečně rušivé a je to škoda.

V případě osazení nelze mít k většině věcí připomínku. Ultegra funguje výborně a třeba její kliky představují absolutní dokonalost, technickou i designovou. Jasně ukazují, že dural a technologie Hollowtech II jsou tou zatím nejvyšší

možnou úrovní, jaké lze u kliků vůbec dosáhnout, a že použití karbonu u tohoto komponentu je tak trochu zbytečné. Naopak novému tvaru pák Dual Control nemůžeme po optické stránce stále tak nějak přijít na chuť.

Velice příjemný byl měkký oblouk řidítek 4ZA, stejně tak spokojeni jsme byli se sedlem 4ZA Stratos. Bílá sedlovka a představec kolu hodně sluší, příjmemu maličkosti je standardní montáž košíku. Kazetu z rozsahem 12–25 zubů celkem uvítají i hobby jezdci, stejně se týká také pláštů Maxis Columbiere o šířce 23 mm, které jsou zdařilou kombinací dobré přilnavosti v zatáčkách a jízdního pohodlí.

Za cenu padesát tisíc korun je Dynatek Syntagma podarejším silničním kolem, s nímž bude mít jeho vlastník jistotu určité neokoukanosti. V nabídce je i samostatný rámový set za cenu 26 900 korun.

I talská značka Dynatek je u nás zatím méně známá, ve své domovině je však celkem populární. O tom ostatně svědčí i celková šíře nabídky, zahrnující vedle celé řady běžných silničních modelů také časovkové, cyklokrosové či dráhové speciály. Orientaci hlavně na silniční sektor je Dynatek podobný tradičním italským výrobcům a přestože se jedná o relativně mladou značku, může se pochlubit vyspělými technologiemi a dokonce výrobou přímo v Itálii.

Od dovozce značky Dynatek, firmy Cyklosport Kern, jsme si do testu zapůjčili model se zvláštním názvem Syntagma. Ten sází na kombinaci skvělých parametrů a lákavé ceny, za padesát tisíc korun nabídně vysoce tuhý karbonový rám a kompletní sadu Shimano Ultegra. Co si přát víc? Za takové peníze snad nic, další karbonový tuning už ale bude muset být v režii konkrétního majitele.

## Moc fajn svezení

Namontovat pedály, nastavit posed a po prvních ujetých metrech máte pocit, že je syntagma

vaším kolem již léta. Použitá geometrie skutečně dává pocit jakési univerzality, s níž souvisí celkem komfortní poloha jezdce, dostatečná jízdní stabilita a současně i čitelnost projevu, z které vyplývají také rychlé reakce na podněty od řidítek a změny těžiště. I když se může zdát na první pohled absence slopingu trochu nemoderní, troufáme si tvrdit, že testované kolo padne do ruky téměř každému. Vedle délky předního trojúhelníku, kterou bychom označili za zlatý střed, to má na svědomí také vhodně zvolená délka představe, odpovídající konkrétní velikosti rámu.

Hmotnost celého kola 8,2 kilogramu (bez pedálů, ve velikosti 56 cm) nepředstavuje žádný zážrak a prostor pro odlehčování by se zde našel celkem jednoduše. Tim prvním, co bychom vyměnili, by byla kola Shimano WH-RS10, která za kompletní ultegru, af chceme, nebo ne, kvalitativně a především váhově pokulhávají. Nicméně samotný rám váží pod 1200 gramů, což je slušná hodnota, a rozhodně nebude pro-

blém dostat model Syntagma výrazně pod osm kilogramů, aniž by to muselo stát majlant.

Akcelerace je sice trochu vyšší obvodovou hmotností kol ležce ovlivněna, ale i tak kolo zrychluje hbitě. Hodně dobrý pocit z přenosu energie je zásluhou nadprůměrně tuhého rámu, kterému jsou úplně cizí jakékoli tendence ke kroucení, a to jak při silové jízdě v sedle do kopce, tak i při nástupu ze sedla. V této oblasti odvedli konstruktéři skvělou práci. Přitom na to nijak nedoplatilo pohodlí jezdce, monokovový přední trojúhelník z 12K karbonu s příměsí kevlarových vláken dokáže celkem slušně pohltit a rozněst alespoň část ofěsů. Na tom mají ostatně zásluhu také relativně tenká ramena zadní stavby, která se tváří o to subtilněji v porovnání s hodně mohutnou a především širokou monostav vzpěrou. Pohodlí jezdeck by samozřejmě dále navýšila kvalitní karbonová sedlovka.

Přední vidlice využívá klasickou kombinaci karbonových nohou s duralovým sloupkem, ovšem její konstrukce s 1¼" ložisky také dove-

# Časovková libůstka

■ Dokončení ze str. 1

Minimální odpor vzduchu je u rámu řešen skutečně po všech směrech. Aerodynamická sedlovka s patentovaným profilem Smartwall, jenž má na boích zesílenou stěnu, nabízí dvě možné polohy předozadního uchycení sedla. Celkem zajímavě působí příprava pro klasic-

ké řadicí páčky na spodní trubce. Jejich čepy tam sice chybí a na jejich místě je zásepka, rozhodně se ale jedná o nečekaný prvek. Příjemně překvapila celková tuhost rámu, která je jednoznačně nadprůměrná. Konstruktéři značky Cervelo tedy neřešili pouze aerodynamiku, i když za to pro ně byla evidentně zásad-

ní, o čemž vypovídají třeba lanka a bowdeny kompletně vedené útrobními rámu.

Na podobný unikát se zkrátka nenarazí každý den. Odolat pokušení a nesvézt se na něčem podobném, vždyť by to byl vlastně hřích...

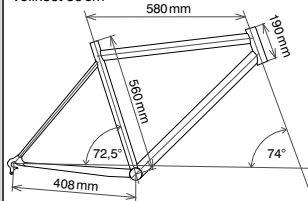
Jak Kadečka



## Technická specifikace:

Rám: 12K karbon  
Vidlice: Carbon / Alloy  
Kliky: Shimano Ultegra 53/39  
Brzdy: Shimano Ultegra  
Řazení: Shimano Ultegra Dual Control  
Přehazovačka: Shimano Ultegra  
Přesmykač: Shimano Ultegra  
Kola: Shimano WH-RS10  
Kazeta: Shimano Ultegra (12–25)  
Pláště: Maxis Columbiere 23  
Řidítka: 4ZA  
Představec: 4ZA  
Sedlovka: 4ZA  
Sedlo: 4ZA Stratos  
Hmotnost: 8,2 kg (vkl. 56)  
Cena: 49 990 Kč

Velikost 56 cm



+ tuhost při záberu, ovladatelnost, měkký oblouk řidítek

- těžší kola



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 Znojmín Cup Satov (Znojmo)

**24. 4. 2010**  
Author 50 Český ráj Branžež – Nová Ves

**23. 5. 2010**  
Author 50 Bezděz – Bezděz

**28. 8. 2010**  
Author Král Šumavy – road Klatovy

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

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

**4. 9. 2010**  
Velká cena vinných sklepů Lechovice

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

**18. 9. 2010**  
Author Pražská 50 Praha 6

foto hrad Helfštýn – Author Sela marathon

[www.author.eu](http://www.author.eu)

# NAKUPUJEME komponenty pohonu

Tentokrát se budeme věnovat asi nejčastěji probíranému tématu, a to dílům převodového a hnacího ústrojí. Kazeta, řetěz a převodníky jsou totiž pro mnohé jezdce noční můrou, protože jejich úmrtnost je často hodně vysoká a nestojí zrovna málo.

Začneme řetězem, který měníme nejčastěji. Jeho opotřebení zjistíme měrkou nebo posuvným měřítkem („šuplrou“), kdy hodnota přibližně 132,4 mm mezi trny měřidla zasunutými v deseti článcích řetězu odpovídá novému řetězu a při 132,9 mm už bychom měli řetěz vyměnit. Samozřejmě musíme vybrat řetěz podle počtu pastorků, pro osmičkovou kazetu je širší, pro devítku už je užší a totéž platí i pro speciál na silniční a nové i bikovou desítkovou kazetu nebo jednáctku Campagnolo. Desítkové Shimano je navíc směrové, na což je nutné brát při montáži zřetel.

Standardní devítkový řetěz můžeme koupit už zhruba za 400 korun, ale s cenou většinou lehce roste i životnost řetězu. Ne sice několikrát, ale na ujetých kilometrech je to zpravidla znát. Kombinovat řetězy Sram s kazetami Shimano lze bez problémů, Sram se lépe nýtuje. Naopak Shimano řetězy jsou stranově ohebnější, takže trochu lehčí řadí. Někdy ale může dojít k tomu, že řetěz jedné značky si nebude s kazetou té druhé úplně rozumět, to sice není častý jev, ale stává se to. Pokud chceme odlehčovat, můžeme zvolit řetěz s dutými čepy a výřezy v plátcích, ale jeho životnost nebude nejdelší.

U nového řetězu by měl být vždy nýtovací čep nebo rychlospojka. Pozor na délku, nový řetěz je delší než ten namontovaný, takže jej musíme zkrátit, abychom neměli příliš povolené ramínko přehazovačky a řetěz provedeny.

Kazetu budeme muset měnit v případě, že nám nový řetěz na té stávající „střihá“, tedy přeskakuje. Dražší kazety mají kvalitnější materiál a hlavně nižší hmotnost. Kazety nejvyšších sad totiž využívají pro větší pastorky duralový unášec.

Při výběru bychom měli zohlednit jak značku, tak počet zubů na pastorcích. Jestliže jsme marně hledali lehčí převod, s novou kazetou si můžeme vybrat třeba 34 zubů na největším pastorku. Nebo naopak nejmenší dvanáctku může nahradit jednáctka.

Lze koupit i speciální kazety s duralovými pastorky, ale životnost a funkce řazení nejsou zrovna jejich silnou stránkou. Jestliže měníme kvůli náročnému používání komplet převodů často, můžeme sáhnout po středním provedení na úrovni sad Shimano Deore nebo Sram X.7 a při ještě rozumitelné hmotnosti trochu ušetřit.

Pokud jsme museli vyměnit řetěz i kazetu, může nás čekat i některý z převodníků. Většinou je to ten prostřední, který je nejčastěji používaný. Nový řetěz se na něj prostě bude „nalepovat“ zesponu a sukovat se mezi jeho ozubení a vzpěru zadní stavby.

Náhradní převodník je lepší zvolit od stejné značky, jakou mají naše kliky. Systém náběhů je lepší zvolit jeden celek a řazení bude přesnější. Můžeme volit mezi ocelovým a duralovým provedením, životnost je paradoxně často o něco vyšší u levnější ocelové verze. Dural prostě na otěr trpí trochu víc, ale bývá tužší do boku. Hlavní výhodou duralu je samozřejmě nižší hmotnost. Zásadní je kvalitní povrchová úprava a vztvrzení základního materiálu.

Převodníky některých malovýrobů mohou nabídnout odpovídající alternativu, ale pozor, záleží na profilaci zubů a také na tom, zda převodník disponuje podávacími kolkými, či ne. Počty zubů u MTB převodníků jsou standardně 22-32-44, ale lze volit i větší provedení.

Hodně štěstí při výběru.

(už)



# Luxusní Ciamillo



Domácí firma Airoo se zabývá dovozem samých specialit a cyklistických šperků. Vedle luxusních rámu Kuota, karbonových zapletených kol Corima či komponentů Tiso a FRM nalezneme v nabídce také silniční brzdy Ciamillo, které se vedle dokonalého zpracování a nízké hmotnosti mohou pochlubit také dnes už málo vídaným: „MADE IN THE UNITED STATES OF AMERICA“.

Ciamillo produkuje hned několik typů silničních čelistí, kromě nejluxusnějšího karbonového modelu Gravitas, za bezmála dvacet tisíc korun, sází především na dokonale obráběné slitiny hliníku. Naším testem prošla verze **Ciamillo Negativ G Ti**, jež se vyznačuje cenou 7 250 korun a hmotností páru pouhých 220 gramů, včetně brzdových špalíků Kool-Stop. Jen pro porovnání, udávaná hmotnost páru brzd Dura-Ace je 293 gramů, Campagnolo Super Record pak váží 275 gramů. Vedle neprehledného červeného eloxu je v nabídce také černá varianta. Navíc je možné volit také „ekonomičtější“ a o pár gramů těžší verzi Negativ G SS, která má namísto titanových šroubů ocelové.



## Supernízká hmotnost, dokonalá funkce!

Toto spojení rozhodně nebývá časté a mnohé ultralehké brzdové čelisti se právě s problémem nedostatečného brzdného účinku potýkají. Pak bývá jistotou sáhnout třeba po Shimanu, být za cenu určitého váhového nárůstu. Brzdy Ciamillo se ale po stránce výkonu předvedly v tom nejlepší světě. Jejich promyšlená konstrukce s vysoce tuhými rameny nemá tendenci se při výraznějším stisku páky jakkoli kroutit. I přes použití jediného centrálního čepu je síla stisku ráfku nadstandardní, a to zaslouhu malého raménka, které zde funguje jako posilovač.

V praxi příjemně překvapí velice jemná ovládací síla brzd, zajištěná poměrně měkkou pružinou. Díky zmiňovanému posilovači brzdného účinku a lehkému stisku páky je výrazně oddělena únavu rukou v dlouhých sjezdech. Brzdové špalíky Kool-Stop jsou v tomto ohledu také jasnou výhodou a co se týče použité směsi, tak i určitou sázkou na jistotu. Například ve srovnání s typem Campagnolo Skeleton nabízejí brzdy Ciamillo nejen podstatně vyšší brzdový výkon, ale i daleko menší ovládací sílu, rovněž menší než v případě čelistí Shimano. Takže po funkční stránce zde rozhodně nejsou uspořené gramy na škodu, konstruktérům brzd Ciamillo musíme po GRATULOVAT.

Ale abychom jen nechválili, máme i pár negativních připomínek. Zprv jsme se trochu prali s obsluhou vyhazovačky, s níž se manipuluje dost složitě a mohou utrpět vaše nehty. Uživatelé řazení Campagnolo tento problém nepocítí, protože mají vyhazovač již v samotné páce, ale při kombinaci s řazením Sram či Shimano je nutné se připravit na nepříliš komfortní rozevírání brzd v případě vyjímání kol. Připomínku máme také k nemožnosti přesného doladění sklonu špalíků vůči brzdové ploše ráfku, předozadní šípovité nastavení je ale bezproblémové. A trochu nám u špalíků scházely nějaké závlačky nebo jakékoli jiné zajištění proti posunu dozadu. Jistě, při jízdě se kola odějí dopředu, ale když čekáte na kamarády, sedíte na horní trubce, tu a tam si zmáčknete brzdu a popojíždíte nervózně kolem dopředu a dozadu, špalíky se mohou vysunout a vypadnout. Jsou totiž nasunuty poměrně lehce.

U brzdových čelistí Ciamillo Negativ G Ti je gravitativní redukce síce něco obětováno, rozhodně ale ne samotný výkon, což je dobré. Velice se nám líbila i poměrně snadná rozebratelnost celé brzdy. Pokud tedy uvažujete o něčem výjimečném na vaší silniční kolo, čelisti Ciamillo určitě doporučíme. (kad)

- + nízká hmotnost, vysoký výkon, lehký chod, nevšední vzhled
- obsluha vyhazovačky, absence závlačky u špalíků



JIŘÍ FILIP, 29 let

hlavní mechanik Apache

konstruktér XC full

testovací jezdec XC full, XC 26", XC 29"

DUCH VÍTĚZSTVÍ  
SPIRIT OF THE VICTORY

## Scalp C1 indiánská trofej

Velikost 17" · 18.5" · 20.5" · Váha 11,6 kg · Cena 79.990 Kč

RÁM S2 carbon monocoque compact · VIDLICE Rock Shox Reba Race 100 mm · TLUMIČ Fox Float RP 23 100 mm · PŘEVODNÍK Shimano Deore XT · ŘAZENÍ Shimano Deore XT Rapidfire · MĚNÍČ Shimano XTR Shadow · BRZDY Shimano SLX Disc 180/160 mm · KOLA Shimano SLX CL, Mavic 317 Disc, Schwalbe Rocket Ron · DOPLŇKY Ritchey WCS



## Hlavní mechanik

Při vývoji fullů pro Apache jsem vycházel z mnohaletých zkušeností s celoodpruženými biky. Poslední fáze testování byla fakt radost. Rychlý závodní karbon Scalp C1 a na celodenní ježdění hliníkový Scalp A1. A teď si vyber i ty.

WWW.APACHE-BIKE.CZ



Nejdéle používaný systém středové osy se čtyřhranným úkosem je vlastně již historii, a to od doby, kdy se na trhu objevily duté vícehranné, či chcete-li drážkované osy většího průměru Octalink a ISIS. Ty oproti čtyřhrannu zajistily nejen lepší rozložení síly při šlapání a vyšší tuhost celku, ale také zvýšily jeho celkovou životnost. Následovalo důležité zvětšení průměru ložisek, to když se objevily systémy Hollow Tech II, Giga X Pipe či Mega Exo s ložisky uloženými vně středového pouzdra ve speciálních miskách a s do kliky integrovanou osou velkého průměru. Tuhost opět narůstala a celý komplet se přitom odlehčil, především ale koncepce umožnila použití větších a tudíž i odolnějších kuliček ložisek.

Ačkoliv tyto systémy prokázaly výborné vlastnosti, co se týče tuhosti, odolnosti i jednoduché údržby, výrobcům to nestačilo a na trh přišly koncepty BB30 a PressFit, které již počítají s větším průměrem středového pouzdra. U prvního jmenovaného systému jsou ložiska opět ukryta přímo v rámu, druhá varianta počítá s uložením ložisek v nalisovaných miskách, podobně jako je tomu třeba u hlavového složení.

Zvětšování průměru ložisek i osy laboratorně samozřejmě opět vykazuje lepší parametry, má to ale ještě vůbec smysl pro bikera? A jsou tyto systémy přínosem i pro mechaniky? Na to jsme se zeptali člověka nejpovolnějšího, Dlouhána. Bývalý reprezentační mechanik se setkal ve vrcholné cyklistice se všemi možnými systémy, takže je může mezi sebou dobře porovnávat.

**Dlouháne, vítáš jako mechanik příchod nových systémů BB30 a PressFit? Přináší tak výrazné zlepšení vlastností?**

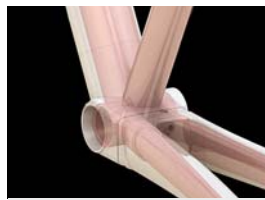
Já osobně si myslím, že inženýři firem mají za úkol každou chvíli přijít s něčím novým, aby novináři měli o čem psát a lidé opět po čem toužit. Z logiky věci sice vyplývá, že trubka většího průměru bude při srovnatelné váze tužší, a navíc osu tak může být duralová, ale s tou údržbou to už u těchto nových systémů není zcela ideální. Například u systému BB30 je mnohem důležitější včasná kontrola a důkladná očista ložisek, protože se rády přidiráží či dokonce úplně zasekávají. A když pak jezdec pořádně zabere, takové netočí se ložisko může do osy klidně vyřít drážku, která může v nehorším případě vést až k poškození celého systému. Je to logické. Ložiska jsou nalisována do středového pouzdra, ale jejich zatěsnění ne-

# Dlouhánova poradna

## Středová složení



Středové složení PressFit má ložiska zalisovaná v miskách, podobně jako je tomu u hlavového složení.



Porovnání středového pouzdra PressFit a klasického závitového sedlu.



Nová středová složení umožňují použití osy většího průměru, která přinese vyšší tuhost. U některých klik je osa vyrobená z duralu, čímž se opět setří hmotnost.



Systém BB30 má ložiska zalisovaná přímo v rámu a pro jeho montáž se používá speciální sada. Ložiska jsou však náchylnější k zanesení nečistotami.

dového pouzdra. Oproti BB30 je toto řešení lepší, protože středové pouzdro je širší a ložiska jsou dále od sebe. Zároveň jsou ložiska lépe utěsněná, takže nedělají takovou nepěchu. Zatím ale panuje nesoulad mezi značkami, kdy se používají různé průměry ložisek, nicméně vnitřní průměr pro osu je totožný. Takže se používá jeden typ klik pro všechna řešení.

**Takže to vypadá, že jsi spíš zastáncem staré dobré klasiky...**

No jasně, jsou novinky, které až takový přínos nemají, aby kvůli nim člověk měnil celý rám. V jednoduchosti je prostě krása, navíc u klasického šroubovaného provedení si můžeš vybrat třeba i různé barvy a verze. U nových systémů jsme limitovaní „výmyslem“ jednoho výrobce a pak

se původní řešení těžko nahrazuje něčím jiným.

**Do pouzdra BB30 se přece vyrábí závitová vložka...**

To je taky jediné dobře, protože člověk aspoň může v případě problému sáhnout po té klasice, ale u pressfitu tato možnost chybí.

**Pojďme se ještě věnovat zatím stále nejrozšířenějšímu systému se šroubo-**



vacím středovým složením. Řada bikerů mění po nějakém čase pouze rám za nový, je nutné v takovém případě závit před montáží ložisek protáhnout závitníkem?

Zabroušení případných otlupů a kalibrace dosedacích ploch na velikost středového složení je samozřejmě zásadní. U dražích rámu je to již většinou provedeno od výrobce, ale u levnějších modelů není od věci závit projít. Hodně důležité



je pročistit středové závitky třeba po lakování rámu, ale i jen při rutinní výměně středů, protože po demontáži starších misek se do drážek dostanou nečistoty, které se usazují uvnitř středového pouzdra. Sada závitníků však asi každý doma nemá, takže tuto operaci je nadměrně vhodné svěřit odbornému servisu. V případě nedostatku zkušeností totiž můžeme napáchat na závitěch nezvratné škody.

Díky za postřehy.

(mig)

## Corratec CCT Pro

» konfigurátor – cena již od 79 990,-



Rám:  
Carbon Tube to Tube  
Technology made  
in Germany  
ProSize geometrie  
46-48-50-55-60 cm  
dvě barevné varianty

Varianty:  
Shimano Ultegra  
Shimano Dura Ace  
Shimano Dura Ace Di2  
Sram Red  
Campagnolo Super Record

## Corratec Super Bow World C

» konfigurátor – cena již od 48 990,-



Rám:  
Alloy 7005 triple butted  
Biometric Bow System  
Extended Seattube  
57-62-67-72 cm

Varianty:  
Shimano XT  
Shimano XTR  
Sram X.0  
Sram XX



Prodejna:  
Nepomucká ulice 757/180  
326 00 Plzeň-Slovaný

E: info@kola-bbm.cz  
T: +420 377 457 405  
www.kola-bbm.cz



www.corratec.com

# CRATONI®

100% HEAD PROTECTION

**TERRON**  
MOC: 4 399,- Kč  
-220/210 G  
-CARBO WING  
- UPÍNÁNÍ 3D AFS

**TERROR**  
MOC: 4 399,- Kč

**ROCKET**  
MOC: 2 499,- Kč  
-195 G  
-IN MOLD SOFT SHOCK  
- UPÍNÁNÍ ANATOMIC FIT SYSTEM

**BULLET**  
MOC: 2 499,- Kč

**ZETHOS**  
MOC: 1 499,- Kč  
-270 G  
-IN MOLD SOFT SHOCK  
- UPÍNÁNÍ ORBIT MICRO FIT

**ZETHOS WOMAN**  
MOC: 1 499,- Kč

DODÁVÁ: GHOST-BIKES CZ, SCHINDLER, S. R. O.  
TEL.: +420 725 778 415 EMAIL: INFO@GHOST-BIKES.CZ



# Cyklistika prochází žaludkem

Tentokrát si ukážeme opravdu netradiční jídlo, které by šlo považovat i za předkrm. Netradiční v tom, že pokud tuto zvláštnost někomu doma připravím, tak se dotýčný diví. Hodně diví. Budeme péct česnek.

Také se vám to zdá divné? Česnek je skvělý. Ale pro mou chuť rozhodně ne ten, který si koupíme v supermarketu. Vlastně dnes skoro v každém obchodě. Ten se totiž dováží z Číny. A takový česnek z Číny se absolutně nedá srovnat s naším domácí česnekem. Tradiční jemňoučky, voňavoučky a neštiplavý český česnek je lahoda. Ale zdá se, že jste si již odvykli. Nic jiného vám nezbyvá, protože český prostě takřka neseženete. Leda tak z vlastní zahrádky nebo někde na trhu. Já ho naposledy koupil na náměstí v Heřmanově Městci. Hned jsem ho pro jistotu vzal tři kila a podělil rodinu a známé.

Ale vhrneme se na jeho přípravu. Vezmeme celou paličku česneku a celý ho oloupejme. Necháme pouze poslední vrstvu slup-

ky na stroužcích. Když necháte dvě, protože loupání nezávidáte, nic se nestane. Na miskou speciální picky (na fotografii) česnek posadíme. Lehce osolíme, opepříme a přidáme nějaké voňavé bylinky. Nejlépe rozmarýn, majoránku apod. Samozřejmě čerstvé. Ale když nemáte čerstvé, dejte sušené koření. Nakonec paličku zakápněte nějakým skvělým olivovým extra virgin olejem, nebo na ni položte hoblinu másla. Dejte do předehřáté trouby a při 200°C pečte asi půl hodiny. Ke konci učitěte tu slastnou vůni. Česnek vždy vyloupněte ze stroužků a namažte, nejlépe na opečenou věku nebo toastový chléb.

Chutná to skvěle a rozhodně to povzbudí vaše chuťové buňky před vlastní hromadou jídla, kterou vám partnerka nebo máma připravuje, protože vy jste přijeli z vyjížky tradičně dost vyhladovělí. Upečený česnek získá velmi jemnou a nevíravou chuť. Zajímavé je, že ho takto mohou i ti, kterým jinak konzumace česneku vadí, tedy spíše jejich žaludku.

Problém může nastat s pickou na česnek. Já ji mám již mnoho let a nedávno jsem po ní opět pátral. Všichni známi si ji chtěli po ochutnání takto připraveného česneku poříditi. Našel jsem ji na internetu. Ovšem snad jen v jednom obchodě. Adresu vám neřeknu, abyste si mohli zahrát na detektivky a pátrat sami. Příjemnou zábavu při hledání a dobrou chuť.

(JOE)



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

# Vyhraje Roman kolo AGang?



Romanovi se neúprosně blíží termín 16. června, kdy ho postavíme na váhu a vedle sebe bude mít oprně krásné kolo AGang za 30 000 Kč.

Jeho pohled bude jistě prosit ručičku, aby se zastavila na hodnotě 100,3kg, což je přesně o 13kg méně. Pouze tehdy může z váhy sestoupit a na kolo si nejméně sáhnout, ale i odvést si ho domů. Bude jeho. V opačném případě, kdy stačí jen desítkami gramů navíc, aby se dostal na váhu, si na kolo ani nesáhne a bude vráceno do skladu sponzorovi akce, firmě Universe Agency.

A jak si vedl Roman posledních 14 dnů do uzavěrky tohoto vydání Cykloservisu, od 13. do 26. května? Téžce si vedl. Jak jsme předpokládali, ze začátku půjdou kila dolů snadno, ale ke konci může být problém shodit každé deko. To se tak trochu potvrdilo. Naposledy jsme se s Romanem rozučili, když vážil 102,7kg. Za dalších 14 dnů, do 26. května zhubl pouze na 101,2kg. Z jeho zpráv, které nám pravidelně zaslal, je patrné, že je z toho poněkud nervózní. I z jídelníčku je patrné, že začal vynechávat své občasné neřesti. Již jen občas nalezneme v jeho zprávě, že si dopřál kousek uzeného a dokonce kůže na grilu. Je to zkrátka gurmán, který nezapře svůj mlsný jazyk. Tak si v redakci říkáme, jak to bude s jeho váhou, až přestane soutěžit. Jestli se na všechno vykašle a zase váhu nabere, nebo jestli se mu zalíbí v hubenějším těle a bude určitou životosprávu dodržovat i nadále.

Také je patrné, že zvýšil lehce své sportovní aktivity. Více jezdí na kole a na služební cestě do Řecka dokonce navštívil hotelovou posilovnu, kde se pohyboval 1,5 hodiny na běžícím pásu. A když nebyl pás, tak chodil



kolech Brompton. Třeba budeme jeho jméno číst v příštích letech na startovní listině Author Král Šumavy. Tam by se mu líbilo – skvěle a bohatě občerstvovaly se salámem, houštičkami i pivem...

Tak Romane, držme pěsti. Naše váha se již na tebe těší tak, že se její ručička chvěje netrpělivostí. Ale nedaruj se ani deko! (red)

# PAVLAČ

Senzací letošního Giro d'Italia se stal teprve pětadvacetiletý Tasmánek jménem Richie Porte, přezdívaný „Tasmánský čert“, jenž skončil celkové šestý a dokázal po tři etapy uhlíjet trikot vedoucího jezdce. Přitom závodní cyklistice se údajně věnuje pouze čtyři roky a v profilolotomu je letos úplným nováččkem. Do cíle Gira přivezl bílý dres „nejlepšího mladíka“, je ovšem více než pravděpodobné, že o Portem do budoucna ještě hodně uslyšíme. Každopádně v něm má stáť Saxo Bank vedle bratří Schleckových další velkou hvězdu.

S teleskopickými sedlovkami se pro příští sezonu zřejmě roztřme pytel, po značkách Crank Brothers, Gravity Dropper a Kind Shock totiž se svými modely vyhrávají drápky také X-Fusion s typem Hi-Lo nebo Rock Shox se sedlovkou Reverb. Zdá se, že všichni techničtější zaměření jezdci konečně objevili výhody tohoto komponentu, když se nabídká takto rozrůstá.

Dvojnásobný medailista z letošního olympiády ve Vancouveru, běžec na lyžích Lukáš Bauer, je také úspěšným bikerem, což samozřejmě není žádná novinka. Značka Author, která je hlavním partnerem jeho letní přípravy, může být určitě spokojena, neboť při maratónu Author Král Šumavy dojel Lukáš na skvělé druhé příčce v prostředí sedmdesátikilometrové trati. Na vítězného Jana Novotu sice ztratil necelých čtyři minuty, i tak je ale Bauerův výsledek dokladem, kolik toho má běžecové lyžování po stránce přípravy a celkové fyzické zdatnosti s cyklistikou společného. Zajímalo by nás, jak by si Lukáš vedl na nejdelší trati. Třeba ho na ni příští rok uvádíme...

Takřka slzy dojetí vyhrkly našemu redakčnímu kolegovci, když se dozvěděl, že jeho oblíbený zpěvák Richard Müller vydal nové album s názvem Už. Přal tuto zkratku pod svými články kolega Jirka používá. Snad jede o náhodu, ale my se přikláníme k tomu, že Richard je velkým fandou našeho časopisu a skvělým technickým rubrik jako je třeba Hobbybastler, což je Jirkova parкета. Richarde díky, na tuhle poklonu nezapomeneme!

A ještě jednou Lukáš Bauer, tedy spíš téma „běžkaři a horské kolo“. Společně s Martinem Jakšem, bronzovým ze zimní olympijské štafety, který dojel na prostřední trati Krále pátý, má Bauer totiž stejnou zkušenost z největšího šumavského bikemaratonu, a sice ztracenou láhev s pitím. Oba běžec-bikery nakonec zachránila Bauerova manželka, která jim na trati podala pití. A jaké z toho plyne poučení? Konečně víme, kdo to při závodech ztrácí ve sjezdech ty láhve s pitím. Poděkujte běžkařům...

Ve Špindlu vznikla nová sjezdová trať. Stávající pohárová trasa doznamenala značného zjednodušení, takže je sjízdnější a zároveň zábavnější pro širší bikerskou veřejnost, zato nová sjezdová trať patří k těm nejtežším a je plně srovnatelná s tratěmi světového poháru. Uvidíme, zda lepší podmínky našim závodníkům pomohou ke zlepšení ve světovém žebříčku.

Pro Tour de France má být náš Roman Kreuziger údajně kapitanem týmu Liquigas. Ivan Basso, původně plánovaný kapitan stáje chce totiž v případě Tour pouze „pomáhat“, nikoli jet na vítězství, na rozdíl od Giro d'Italia. Další z kandidátů na post kapitána, Ital Franco Pellizotti, momentálně nesmí závodit kvůli podezřelým krevním hodnotám. Takže budeme držet palce, ať svou úlohu Roman co nejlépe zúročí.

O tom, že zkracovat si trať se nemá, se přesvědčil jeden polský závodník na trati XC závodu Velká cena trutnovského draka v krkonošském Trutnově. Zatímco všichni závodníci poslušně projížděli klikatou sérií sedmi zatáček, polský „vychytrálek“ to vzal rovně napřímo. Tím by získal velký náskok, ale zasáhla ruka spravedlnosti, neboť mechanik Jardy Kulhavého Ondra Zelený, před nímž se tak chtěl Polák napat, jej jednoduše sundal z kola a pěstí do tváře mu vysvětlil pravidla závodění. Ne že bychom to schvalovali, ale pokud už to příště neudělá...



**Scraper for adventure**

**ABUS**  
Security Tech Germany

- Přílba pro street, BMX, Skate...
- ABS - tvrzená technologie
- Zoom systém pro pohodlné nastavení velikosti přílby
- Vyjimatelná vnitřní vložka
- Velikosti: M (53-57cm, 450g) L (58-61cm, 490g)

[www.abus.cz](http://www.abus.cz)  
ABUS CZECH



# CANNONDALE

**H**motnost 10,9 kilogramu se u kola se zdvihem 140mm nevidí běžně. Pokud se však k této hodnotě přidá ještě jméno Cannondale, je vše ihned jasné. Allmountainový cannon přece nemůže být těžký, a navíc musí mít v genech dostatek dravosti. Přesně tyto dvě charakteristiky jsme pocítili při prvním nasazení na Rize 140 Carbon 3.

Rám Rize 140 kombinuje nejlepší vlastnosti karbonu a duralu. Hlavová, horní a spodní rámová trubka jsou vyrobeny z karbonu, přičemž jejich spoj tvoří mohutný blok materiálu s oversize otvorem pro cannondalovské hlavové složení velkého průměru. Sedlová trubka, tzv. BackBone, je včetně uchytní pro čepy a středového pouzdra vyrobená 3D technologií z jednoho kusu duralu, takže odpadá nutnost k sobě jednotlivé části svařovat. Tím se samozřejmě šetří drahocenné gramy. Celý blok BackBone je pak vsazen do horní a spodní rámové trubky.

Také zadní jednočepová stavba je složena z duralu a karbonu. Hlavní čep prochází skrz sedlovou trubku na úrovni zubů prostředního předvodičku, což má na svědomí minimální reakci zadní stavby na tah řetězu. Spodní řetězové vzpěry z duralu jsou kvůli převodníkům asymetrické a mají oválný průřez. Do čepů nad patkami jsou vsazeny karbonové horní vzpěry, které spojují s předním rámovým trojúhelníkem duralové vahaadlo přepákování na tlumič.

**Jízda**  
Systém odpružení je velmi podobný, jakým disponují i nejrychlejší XC kola, tedy s tlumičem zavěšeným pod horní rámovou trubkou. Díky mohutnosti čepů, provedení podkovy zadní stavby u středu i přítomnosti vahaďla přepákování ve tvaru písmene „X“ je boční tuhost celku na vysoké úrovni, kolo pod záberem vykazuje zcela minimální boční kroucení.

To se potvrdilo i při jízdě. Po nafoukání tlaku odpovídajícího hmotnosti,

k jeho nalezení hodně pomohou ukazatele zanoření (sag) na pístnici tlumiče Rock Shox Monarch, jsme na asfaltovém výjezdu zkusili všechny tři polohy ovladače Flood Gate. Tato průtoková brána ovlivňuje, jak moc bude tlumič reagovat na šlapání a tudíž jak bude zadní stavba imunní proti propuzování. Ukázalo se, že při jízdě vesměn není třeba tlumič nijak přitvzovat, protože se prakticky ani nehne. A to při šlapání na malé i střední převodník. Přitvzení do nejtvrďší polohy jsme ocenili pouze při jízdě ze sedla, ale tady bychom uvítali rovnou tvrdý lockout, protože silové šlapání tlumič rozhoupe i v tomto režimu.

Při svízení jízdě po rovinné **kolo letí velmi lehce, zrychlení je až nečekané, o čtrnácti centimetrech zadního zdvihu není vidu ani slechu.** Lehké pláště Rocket Ron rozměru 2,25" se tváří, jako by to byly běžné pláště rozměru 2,1". Na závodních zapletených kolech DT Swiss XCR 1,4 pak ani není divu, že kolo tak lehce uhání kupředu. Přitom enduro úhel hlavy 68° není cross-countryové raketovosti nijak nakloněn. Ovšem ke zvýšení točivosti jinak klidné přední partie pomůžou široké vlašťovky, které jezdci dají do rukou velkou páku k ovládnutí předního kola. Ve výjezdu jsme pouze postrádali možnost snížit zdvih vidlice, protože v prudkém stoupání se jezdec musí více sklánět k říditkům. Také úhel hlavy by se tak stal strmějším.

## Rize 140 Carbon 3

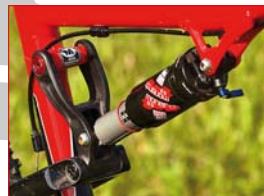


Jinak je ale jízda do kopce prakticky bezstarostná, **rozdíli oproti podobně osazenému XC stroji je prakticky neznatelný. Celý zdvih se při běžné jízdě skoro neprojeví,** dokonce si troufáme říci, že odpružení vůbec netouží po tom se pouštět hlouběji do zdvihu. I při tlaku, který způsobí maximální sag, se pružení i v otevřeném režimu při běžné jízdě zdržuje pouze v první třetině zdvihu. Rozpohybovat tlumič se podaří až při větším rázu, například při přejetí středně velkých kofenů či kamenů. Jízda tedy není houpatá, ale pěkně svižná. Dravé geny se rozhodně nezapřou a maximálního zdvihu se nám podařilo dosáhnout až na skutečně velkých freeridových skocích, pro které již takové kolo ani není určeno. Ochrana proti chodu na doraz je tedy příkladná.

**Ovladatelnost kola je jedním slovem fantastická.** Rize zdořá bez mrknutí oka jakoukoliv překážku, kterou mu do cesty postavíme. Prudký sjezd, klikatý výjezd, přeskok přes kládu, rychlý klikatý singletrack – tam všude je kolo jako doma a nic jej nezastaví. V tom je zcela srovnatelný s koly s niž-

ším zdvihem, ale ze svých soupeřů si udělá dobrý den, jakmile se terén sklopí do těžkého sjezdu. Výborná ovladatelnost, velmi nízká váha, vysoká tuhost a slušné odpružení z něj udělá ve sjezdech nepřekonatelného dravce. **Cannondale Rize 140 je pro nás synonymem pro univerzální horské kolo do každého terénu,** samozřejmě pokud nemusíme řešit finance.

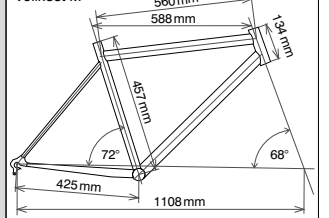
Cena 140 tisíc korun totiž opravdu není dostupná pro každého. Ale pokud se fanďa značky a bikový nadšenec rozhodne za své pohodlí a fantastické jízdní vlastnosti zainvestovat takovou částku, rozhodně s modelem Rize 140 nesáhne vedle a pořídí univerzálního všuměla, který skvěle jede. A to je u horského kola to hlavní. ■



### Technická specifikace:

**Rám:** Rize Carbon 140mm  
**Vidlice:** NEW Lefty Max dural PBR 140mm Solo Air  
**Tlumič:** RockShox Monarch 3.3  
**Přesmykač:** Shimano XTR  
**Přehazovačka:** SRAM X-0  
**Razení:** SRAM X-0  
**Kliky:** FSA Afterburner  
**Kazeta:** SRAM PG-990 11-32  
**Kola:** DT Swiss XCR 1.4  
**Pláště:** Schwalbe Nobby Nic 2.25 EVO  
**Brzdy:** Avid Elixir CR  
**Říditka:** FSA XC 190  
**Představec:** Cannondale SI  
**Sedlovka:** FSA XC 190 SuperLight  
**Sedlo:** Fizik Gobi XM, kiium  
**Hmotnost:** 10,9kg (bez pedálů)  
**Cena:** 133 990 Kč

### Velikost M



- + akcelerace, hmotnost, ovladatelnost, tuhost
- chybí změna zdvihu vidlice

## LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR

<p><b>PRO 104</b> ventilačních otvorů: 22 velikost: M (54 - 57 cm), L (56 - 61 cm), M - 170 g / L - 200 g hmotnost: upínací systém: technologie: poznámka: <b>2 990 Kč</b></p>	<p><b>CARBON 910 MTB</b> ventilačních otvorů: 25 velikost: M (54 - 58 cm), XL (58 - 62 cm), M - 280 g / L - 300 g hmotnost: upínací systém: technologie: poznámka: <b>2 490 Kč</b></p>	<p><b>X-RIDE</b> ventilačních otvorů: 16 velikost: UNI L (55 - 61 cm), M - 280 g / L - 300 g hmotnost: upínací systém: technologie: poznámka: <b>1 890 Kč</b></p>
<p><b>757</b> ventilačních otvorů: 22 velikost: UNI L (55 - 61 cm) hmotnost: 260 g upínací systém: Pro System 2 technologie: In-Mould poznámka: šitka proti hmyzu <b>1 890 Kč</b></p>	<p><b>747</b> ventilačních otvorů: 24 velikost: M (56 - 58 cm), L (58 - 63 cm) hmotnost: 260 g / L - 280 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šitka proti hmyzu, šitka <b>1 490 Kč</b></p>	<p><b>650</b> ventilačních otvorů: 19 velikost: UNI L (55 - 61 cm) hmotnost: 250 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šitka proti hmyzu <b>1 290 Kč</b></p>
<p><b>575</b> ventilačních otvorů: 17 velikost: UNI L (54 - 61 cm) hmotnost: 270 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šitka proti hmyzu, šitka <b>1 290 Kč</b></p>	<p><b>520</b> ventilačních otvorů: 10 velikost: UNI L (55 - 61 cm) hmotnost: 260 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šitka, šitka proti hmyzu <b>790 Kč</b></p>	<p><b>woman style</b> <b>PRO 104</b> white curls, black curls, pink <b>2 990 Kč</b></p> <p><b>575</b> rose curls, blue curls, pink <b>1 290 Kč</b></p> <p><b>520</b> blue butterfly, rose butterfly <b>790 Kč</b></p>

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

Rozhodli jsme se proti sobě postavit dva zástupce multiklíčů, které svými rozměry stojí na zcela opačných pólech. Zástupcem miniaturního provedení je **RavX Agent X1.9** a za stranu velikánů bojuje **XLC Multitool**.

**A**gent X1.9 je se svojí hmotností 57 gramů a rozměry 25x53mm opravdovou miniaturou. Duralové bočnice mají výšku 6mm, takže klíč je velký asi jako baterie do mobilního telefonu. Přesto obsahuje imbusy 2, 3, 4, 5 a 6mm, Torx na kotočce a křížový a plochý šroubovák. Tedy kromě osmičky na klíky vše, co je třeba k základním opravám na cestě. Vzhledem k velikosti klíče by zmiňovaná osmička stejně neměla dost síly pro dotažení klik. Ergonomie ovládání není kvůli miniaturnímu provedení zrovna silnou stránkou, nicméně pracovat se s klíčem dá celkem úspěšně.

# DAVID A GOLIÁŠ

Absence nýtoavačky je sice nevýhodou, ale pro závodníky šetří každý gram, kteří často nevezou na trati žádné nářadí a pak smutně „žebrají“ v půle maratónu na ostatních, by to mohlo být škopné řešení. Za cenu 349 korun tento klíč nezabere takřka žádný prostor a poskytne alespoň tu základní jistotu. XLC je zástupcem větších klíčů s dvojitým provedením. Hmotnost 199 gramů a rozměry 75x50x35mm už v brašniče zaberou nějaký ten prostor. Obě poloviny klíče jsou spojeny jednoduchým bajonetovým uzávěrem k sobě, takže v případě potřeby lze vozit každou samostatně. Základ tvoří plastové tělo prodloužené do montpáky a mezi bočnicemi jsou klasicky umístěné klíče. Jedna polovina nese kompletní sadu imbusů velikostí 2-8mm, přičemž osmička je odnímatelný oříšek. Druhý díl je vybaven plochými očkovými klíči 8-14mm, plochým a křížovým

šroubovákem, čepeli nože a na plochem šroubováku je navíc otvírák na láhve. Součástí osmičky je i trojice centrálních a všechny klíče lze v otevřeném stavu zajistit proti přetáčení kovu-

ovou pojistkou v rukojeti. To je výhodou hlavně u nože, ploché klíče bohužel najdou uplatnění pouze na nejlevnějších kolech. Kvůli tomu je tedy tato polovina klíče tak trochu nadbytečná.



Postřádali jsme zde také Torx klíč pro kotočce. Manipulace s klíčem je sice výrazně lepší proti modelu od RavX, ovšem kvůli tvarování rukojeti s montpákou ani toto provedení neoplývá nadbytkem ergonomie. Nicméně silové dotažení imbusů je zde mnohem snazší. Trochu bychom zkritizovali i při zavřeném klíči odhnutí špičky čepele, kdy může při kontaktu klíče s duší v brašniče dojít k jejímu snadnému poškození. Neukodil by v tomto případě ochranný obal. Jinak je tento klíč za 329 korun celkem spolehlivým pomocníkem, ovšem vzhledem ke škalé vybavení spíše pro cykloturisty a majitele levnější osazených kol. Závodník po něm asi vzhledem k hmotnosti a absenci nýtoavačky nesáhne. Celkový verdikt tedy zní, že každý z klíčů si najde své zastánce. RavX potěší minimalisty a závodníky, kteří vozí sólo nýtoavač a potřebují jistotu jen pro krajní případy, naopak XLC bude dobrým nástrojem pro skupinu cykloturistů, které díky škalé klíčů nčefotkávají a navíc si uříznou i to kolečko salámu. (už)

- + RavX: hmotnost, rozměry, klíče
- XLC: montpáky, centrální klíče
- + RavX: ergonomie, malá páka
- XLC: absence Torx

## Univerzální Sequence

Přilba **Bell Sequence** je pro letošek nejvýše postavenou novinkou v řadě XC/All Mountain přileb značky Bell. Zatímco hned pod ní umístěný model Variant míří již výrazněji do enduro stylu, Sequence neurazí jak XC závodníka, tak enduristu.



**Z**ákladem je samozřejmě In-mold provedení, které má na zadní straně skepfinu i v nejnižších partiích. Zádová část vychází z enduro přileb, takže je více snížena až na týl, aby poskytla výraznější ochranu. Předek ale vychází z XC přileb, takže není tak široký. Štítek lze jednoduše odejmout a přilba neurazí ani bez něj. Rozměrově ale patří štítek k širším a delším modelům, takže při klasickém předkloněném XC posedu trochu brání ve výhledu. Na enduro biku s komfortním vzpřímeným posemem už je to ovšem v pořádku. Navíc lze štítek výškově nastavit. Celkem 21 ventilačních otvorů je dobře rozmístěno, takže vzduch proudí od předních k zadním speciálními kanály uvnitř přilby, a ventilace je tedy na slušné úrovni. Upinání je vyřešeno systémem TAG Fit, což je čelenka po třech čtvrtinách vnitřního obvodu se zadním stahovacím kolečkem. Vzdalu lze navíc čelenku výškově nastavit v rozmezí dvou centimetrů

díky plastovému pásku, uchycenému do skepfiny. Stahovací kolečko je dobře ovladatelné i v dlouhých rukavicích, po stažení přilba drží perfektně na hlavě. Výstelky na čele mají větší plochu, takže slušně odvádějí pot a jsou hodně komfortní. Přilba ani při výraznějším stažení čelenky nikde netlačí a díky hloubce i dobře sedí. Zapínání pad braudou je pak řešeno klasickou přezkou. Sequence v ceně 2290 korun se kromě testovaného provedení (vel. L 59-63cm, 355g) dodává ještě ve velikostech S (51-55cm) a M (55-59cm) a dalších čtyřech barevných variantách. Dva originálnější designy pocházejí z dílny kalifornského výtvarníka Jimbo Phillipse, jehož tvorba se letos prolíná celou kolekcí přileb Bell. (už)

- + ochrana týlu, ventilace, usazení
- delší štítek

## Hutchinson Atom

**N**ázev Atom Comp je novinkou v nabídce francouzského Hutchinsonu, tento přírůstek je zatím nejlépeším silničím modelem, s cenou 1190 korun a hmotností 188 gramů. Jen pro zajímavost, je to ještě o dva gramy méně, než uvádí výrobce. Celkem příjemné zjištění, zpravidla jsme zvyklí, že si značky u svých produktech nějaký ten gram uberou.

Určení speciálně pro závodní nasazení znamená, že pro nájždění kilometrů na našich po zimě zdevastovaných silnicích asi nebude atom z hlediska životnosti tím pravým. A právě proto jsme ho otestovali právě v takovém prostředí, do kterého nebyl koncipován, protože silniční závody u nás zpravidla probíhají na stejné nekalitních silnicích, na kterých trénujeme. A výsledek? Hutchinson Atom se předvedl v dobrém světle, bez výrazných sklo-

nů k rychlejšímu opotřebení či třeba rozříznutí ostrým kamínkem. Použití jediné směsi na rozdíl od univerzálnějšího typu Fusion 2 předurčuje atom pro suchý povrch. Hladké provedení běhounu s pouze velice jemným zdrsněním, tedy bez jakéhokoli dezénu či vroubkování, však v praxi určitě není na škodu a ani za mokra jsme nepocítvali, že by měla francouzská superlehká novinka tendence v zatáčce ustřílet. Limity adheze byly dostatečně čitelné,



takže po této stránce nemáme připomínky. O vynikající akceleraci asi není třeba se rozepisovat, je to záležitost gramů a hladkého běhounu, který při optimálním tlaku nijak nebrání odvalování. Hustota TPI na hodnotě 127 je totožná s modelem Fusion, maximální povolený tlak 8,7 baru (125 psi) bohužel není žádný zázrak. Kdo je zvyklý foukat „na deset“, musí počítat s možným poškozením konstrukce. Doporučený tlak pro 80 kg vážícího jezdce v rozmezí 8-8,5 baru se nám zdá lehece poddimenzovaný a může s ním hrozit cvaknutí duše po vyměření nějaké větší nerovnosti. Francouzští evidentně preferují určité pohodlí jízdy a díry nemusí řešit. Nicméně u vyložené závodního obutí bychom si představovali možnost vyššího tlaku huštění. (kad)

Po stránce nasazení na ráfek nemáme k atomu připomínky, jeho kevarlová patka byla celkem poddajná a nekladla výraznější odpor. Asi jediné, co nás trochu zarazilo, byla přítomnost tří milimetry dlouhých nehezkyk otřepů po stranách běhounu. Tam rozhodně nelze počítat s tím, že se ojedou. Jedná se ale pouze o maličkost.

- + nízká hmotnost, čitelnost limitů
- maximální povolený tlak 125 psi



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



WWW.NACHAZEL.CZ

## SPORT ARSENAL

# Cyklistické brašny a nosiče

**KOLEKCE MALÝCH BRAŠEN SMC**

ART 301 - BRAŠNA POD SÍDLO  
ART 311 - BRAŠNA POD SÍDLO S NÁVLAKEM

- 3M lepopadavý reflexní pásy
- reflexní žlutá a červená výstražná páska
- odbočný návěšák pro dleš (volitelná modifikace)
- brašny jsou voděodpurné, materiál PU/PVC
- lepopadavé brašny pro děti

**KOLEKCE VODĚODPURNÝCH BRAŠEN EXPEDITION**

ART 312 - VODĚODPURNÁ BRAŠNA V VELKOBŘEŠŇOVÉ  
ART 310 - VODĚODPURNÁ BRAŠNA NA ŠROVITKA

- reflexní pásy
- reflexní žlutá a červená výstražná páska
- reflexní žlutá a červená výstražná páska
- reflexní žlutá a červená výstražná páska
- reflexní žlutá a červená výstražná páska

ART 308 - BRAŠNA NA NOSIČ  
VELKOBŘEŠŇOVÁ  
výhledově a nové šicí techniky v systému  
přenosu a připevnění nosičů

KE KAŽDÉ BRAŠNĚ  
POD SÍDLOM DO RÁMU CYKLISTICKÉ NÁŘADÍ ZDARMA!

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

BIKE ARSENAL s.r.o., Poděbradská 1372, 289 22 Lysá nad Labem  
Tel: +420 325 551 131, tel./fax: +420 325 551 992  
E-mail: [sportarsenal@sportarsenal.cz](mailto:sportarsenal@sportarsenal.cz)

Model Adventure je novinkou v nabídce japonské značky Cateye. Již název tohoto computeru vypovídá o vybavení nadstandardními funkcemi, mezi něž patří výškoměr, měřič sklonu stoupání či klesání, teploměr a celá řada dalších.

Mimo to se typ Adventure může pochlubit vysoce spolehlivým digitálním bezdrátovým přenosem i celkovou odolností, která z něj činí výborného společníka pro náročné terénní vyjíždky či přímo expedice. Nabízených čtrnáct funkcí a špičkové provedení přístroje dokáží uspokojit i velice náročného uživatele. Cena 2990 korun je proto zcela adekvátní.

Celkovou velikostí s půdorysem 3,5x5,5 cm Cateye Adventure příliš nevybočuje z řady běžných, třeba osmifunkčních computerů, což chválíme. Svou koncepcí a absencí klasických horních tlačítek vychází z osvědčeného modelu Strada, s nímž jej pojí také design a provedení LCD displeje. Trojice řádků i velikost zobrazovaných hodnot nabízejí dobrou přehlednost. Přepínání mezi jednotlivými funkcemi probíhá, stejně jako u typu Strada, stiskem celého přístroje, jehož spodní tlačítko se tak aktivuje o spodní držák s ližnami. Jednoduché a dokonalé funkční, a to i v případě tlustých zimních rukavic. Miniaturní horní tlačítko s chromovou povrchovou úpravou slouží v případě

# Cateye Adventure



současného stisknutí s celým computerem k vynulování údajů.

Měření průměrky, maximálky a všechny funkce běžného computeru nechme stranou, stačí o nich napsat, že vše funguje přesně a snad nic zde běžnému uživateli neschází. Kvalitu kódovaného bezdrátového přenosu dat považujeme za bezchybnou a značka Cateye může být nejen po této stránce vzorem pro většinu ostatních. Při měření nedochází k rušení signálů, a to snad ani v případě, kdybychom mezi vysílač a samotný computer dali dřevěnou desku. Současná generace bezdrátového přenosu Cateye zkrátka zcela jistě zavře ústa všem štoluralům, kteří tvrdí, že není nad klasickou kabeláž...

Ale nyní již k měření nadmořské výšky, kterou přístroj detekuje podle změny tlaku vzduchu a teploty pomocí zabudovaného tlakového snímače. Čas od času je určité dobré nadmořskou výšku zkaližovat podle konkrétního místa, nicméně měření se zdá být v praxi dost přesné, ačkoli může být ovlivněno celou řadou faktorů. Při porovnávání s výškoměry kótami na mapě jsme zaznamenali pouze minimální odchylky, takže nemáme připomínky. Údajem, který bude pro

mnoho jezdců určitě důležitý, je denní i celková nastoupaná výška v metrech a spíše pro rozptýlení zde nechceme ani sklon, udávaný samozřejmě v procentech. Měření teploty vzduchu je rovněž dostatečně přesné.

V praxi nás celková funkce přístroje nadchla, změny v aktuální nadmořské výšce jsou s pouze malými prodléváními. Měření nadmořské výšky i sklonu se za jízdy aktualizuje každé tři sekundy. Ovšem v případě, že kolo nejede, či při vyjmutém computeru z držáku, se měření zastaví, s tím je nutné počítat. Jak jsme už psali výše, měření sklonu je podle našeho názoru spíše jen taková funkce „pro zábavu“, takže jeho určitá opožděnost či možné zkreslení při hodně pomalé jízdě

nám nijak zásadně nevadí.

Po stránce ovládání nemá model Adventure připomínky. Označení jednotlivých funkcí je zcela jasné, logické jsou i piktogramy použité na displeji. Malou připomínku máme pouze k mačkání přístroje při přepínání funkcí, zde je nutné si dát pozor, aby nedocházelo zároveň ke stisku horního resetovacího tlačítka. Sice po jeho krátkém zmáčknutí nedojde k vynulování údajů, ale ani k přepnutí další funkce. Uživateli si proto musí zvyknout mačkat tělo computeru mimo něj. Zorientování se v základním menu je rychlé i bez použití návodu. Pro nastavení přístroje už je ale nutné návod, který je mimo chodem velice pečlivě zpracovaný, po-

užit. Ten přijde vhod také při kalibraci, tedy formátování přístroje. Vzhledem k celkové nadstandardní výbavě tohoto computeru se ale zdá být jeho ovládání až překvapivě jednoduché.

Naši pochvalu si odnáší možnost použití dvou snímačů rychlosti s jejich automatickým rozpoznáním a také pevný systém uchycení k řídítkům. Líbil se nám i celkem minimalisticky pojetý snímač s vysílačem, který na vidlici nepůsobí příliš výběsně. Pokud tedy o podobné vybavené přístroj uvažujete, Cateye Adventure rozhodně doporučujeme. (kad)

+ nabízené funkce, ovládání, přenos, výškoměr, logické menu, kvalita bezdrátového přenosu

- zpoždění měření sklonu

## Lockout RST

Možnost ovládat blokaci vidlice přímo z řídítek je oblíbená hlavně u závodníků, protože za jízdy nemusí přehmatávat na korunku vidlice a tudíž použít řídítka. To je jasný a logický fakt. Faktem však také je to, že v závodním nasazení packy lockoutu dostávají zabrat a vyrobí funkční produkt, který by bez újm vydržel celou sezónu, není úplně jednoduché. Mnohé lockouty skutečně nevyhrají dlouhou životností, o čemž by mohl vyprávět nejezdící závodník. Proto značky přicházejí se stále lepšími provedeními toho samého.

Nejvyšším systémem dneška je bezpochyby hydraulický lockout vidlic Sram XX, ale ani lanková provedení nezůstávají pozadu. Pro letošek představily své inovované packy firmy Manitou, DT Swiss, Fox i RST.

Posledně jmenovaný vsadil místo tlakem, která bývá původcem problémů, na robustnost. Nové dálkové ovládací blokace, Smart Remote Lockout (SRL), které je součástí nejlepšího vidlic značky RST, má mnohem větší tělo, než konkurenční produkty. Nicméně pokud se mohutnost projeví vyšší životností,

bude to jediné dobře. O zavírání vidlice se stará plochá duralová packa s ideálně velkou ploškou pro palec. Její stisknutí však namísto kromě funkce zapnutí-vypnutí nabízí celkem šest poloh, z nichž každá postupně zvyšuje kompresi vidlice až po plnou blokaci. Vidlici je tedy možné v několika úrovních přitvrdit a nechat ji tak ochranu proti nenadálému rázu. Poslední poloha s plným lockoutem je již zcela tvrdá. O uvolnění se stará menší široké tlačítko červené barvy uprostřed větší packy. Puhým stisknutím tlačítka se packa vrátí do původní polohy. Uvolnit packu je možné



v jakékoli poloze, není tedy třeba ji stisknout až dolů do polohy plného lockoutu. Velmi kladně hodnotíme možnost si nastavit individuální polohu celého ovladače blokace, neboť kromě výškového nastavení lze tělo ovladače také vytočit do strany a tím packu přiblížit nad řazení. Nám však zcela vyhovovala původní poloha, kdy je packa blokace i tlačítko uvolnění v dosahu palce a nahmatat ji je zcela intuitivní i bez nutnosti k páčce sklopit zrak.

U nového kola ovladač lockoutu pracoval zcela lehce a bezchybně. Indexace jednotlivých poloh je citelná, takže jezdec za jízdy snadno pozná, o kolik poloh vidlici přitvrdil. K funkci tedy nemáme žádné výhrady. Ovladač lockoutu je součástí vidlic RST F1RST, Titan a Vogue, samostatně je pak dostupný za 850 Kč. (mig)

+ jemný chod, šest poloh, vyosení k řazení

- velikost

**ČESKÝ VÝROBCE PLASTOVÝCH BLATNÍKŮ**  
Ing. Miroslav VALÍK

**NOAQUA**  
PROSTŘEDÍ • VÝKON • SPOLÉHÁNÍ

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

Akce: blatník ROLLING za 99,- Kč + DPH

# peils

KOLEKCE 2010

nové technologie  
nové designy  
NOVÁ VÝZVA



F17 XTR

Rám: High Modulus Carbon Full Suspension, 3D Carbon Linkage Arms, Asymmetric Rear Triangle, Carbon PM • Vidlice / tlumiče: Maguro Durin Race (1,5") / Fox Float RP23 • Měnič, řazení, klíčky, brzdy: Shimano XTR • Kola: Mavic CrossMax SR8 / Schwabe Racing Rajah • Velikosti: 17,5/19/20,5 • Hmotnost: 10,5 kg

## Ritchey WCS SL

Poslední generace krátké varianty rohů

Ritchey WCS nese dodatek SL, z něhož vyplývá velice nízká hmotnost 66 gramů. Oproti předchůdci byly rohy ještě o něco zkráceny, výsledná délka od středů řídítek až na konec zátky je pouhých devadesát milimetrů, jejich úchop je tedy trochu specifický. Zásadní změnou prošlo provedení objímky, která má nyní kolmo umístěný šroub až na samém konci a její tvar by měl snižovat riziko poškození karbonových řídítek při dotčení. Jako výchozí materiál posloužila slitina Al 6061, použita technologie 3D-Net Shape souvisí s maximálním zpevněním pomocí kování a následným ohrázováním.

Pokud je někdo zvyklý na střední délku rohů, případně i na předchozí generaci WCS, bude mu nové provedení WCS SL možná zprvu připadat krátké. Do větších rukou se rohy zpočátku skutečně zdají trochu tídné, a to jak svou délkou, tak i celkem malou tloušťkou, tedy šířkou průřezu. Ovšem z naší vlastní zkušenosti můžeme říci, že si na úchop s držím bezprostředně u objímky

jezdec velice rychle zvykne. Připomínku máme pouze k umístění stahovacího šroubu, jehož plochá hlava byla při držení rohů v kontaktu s dlaní. S polstrovanými rukavicemi si nese šroub citlivě, ale už po pár jízdách se nám setřela černá povrchová úprava hlavy šroubu. Přinos nové objímky z hlediska citlivosti při stažení řídítek je samozřejmě výhodou, ale původní zcela zapuštěné umístění stahovacích šroubů zespodu rohů nám po ergonomické stránce připadalo vhodnější.

Vedle klasické matné černé povrchové úpravy je v nabídce také lesklá černá a stále více žádaná bílá. Ceny jednotlivých variant se liší, matné černé rohy WCS SL stojí 650 korun, s černým lesklým lakem pak 720 a s bílým 790 korun. (kad)

+ nízká hmotnost, snížení rizika poškození karbonových řídítek

- stahovací šroub v kontaktu s dlaní

## Král závodu

Pláště Continental patří k tomu nejlepšímu, a to díky speciální směsi Black Chili, což jsou extra jemné saze, zaručující mnohem lepší přilnavost k povrchu a také hodně výkonné tlumení u nejvyšších modelů.

Model Race King Supersono jsme v šíři

22 palce prohnali po jarních rozblácených stezkách, abychom zjistili, že i přes nižší a jemný vzorek dokáže tahle guma sedět skoro na všem. Kruhový průřez pláště s TPI 180 je trochu neobvyklý tím, že vzorek na běhounu je užší než celková šířka bočnice. Zprvu jsme měli obavy, zda nebude plášt kvůli tomu při vyšším náklonu klouzat, ale nestalo se. Průřez měl na svědomí velmi jisté vedení kola a široké boky naopak hodně zpříjemnily jízdu díky abnormálním tlumícím schopnostem. Přitom hmotnost pláště je v dané verzi a šířce pouze 480 gramů, což je parádní hodnota.

Jemnější vzorek se ukázal jako hodně rychlý, i když na asfaltu trochu hučel. Valivý odpor byl ale i přes zmíněnou šířku minimální. V terénu však ukázal vzorek ostré zoubky. Na trávě i na tvrdém podkladu se směs perfektně chytla

i v ostrém náklonu. Hluboké bahno sice vzorek trochu zacpalo, ale samočistění je na slušné úrovni. Na kluzkém blatě jsme i přes výšku vzorku neztratili jistotu, naopak spojenci s terénem bylo i v tomto případě hodně jisté. Na kamenech nebo na kořenech se směs Black Chili velmi dobře adaptovala a guma prostě držela. Pouze hodné rozbití povrchu a ostré kameny jsme přejížděli s obavami, že zde je vzorek přece jen trochu nižší, ale i tak držel lépe než některé hrubší modely.

Race King je tedy skvělou volbou pro závodní XC i maratony. Kde je třeba vysoce tlumení a dobrá přilnavost, tam bude opravdový „King“. Kdo si libuje v úzkých pláštích, ten zde kvůli „balónu“ asi nebude spokojen, nicméně i přes daný tvar pláště jedou velmi svižně. Kvalita má ale svoji cenu a 990 korun není zrovna nejméně. Nicméně za danou jistotu v každém terénu se to určitě vyplácí. (lž)

+ přilnavost, tlumení, valivý odpor, univerzalita

- cena



# GIANT

## Reign 1



**G**iant Reign není určen na závodění, vždyť disponuje 150 mm zdvihem zadní stavby. To ale neznamená, že by to bylo líné kolo. Dnes se na takovém biku dá bez problémů brázdit celý den krajinou bez ohledu na náročnost terénu či jeho sklon. A přitom kolo s takovým zdvihem nemusí být ani nijak těžké. Model Reign 1 za necelých šedesát tisíc totiž váží hodně přijatelných 13,3 kg, což je tak akorát pro ještě dost svižnou jízdu do kopce i dostatečnou odolnost z kopce. Gianty ale celkově se svými novými

porovnat, pak anthem uspokojí jezdce se závodnickými ambicemi, který vyhledává rychlost v terénu, zatímco **reign je kolo pro bikového labužníka, jenž si netouží hlídat ego tím, že porazí své soupeře na přesné vytváření okruhu, ale přesně naopak se nenechává spoutat ani trati, ani časem.** Reign je pro nás synonymem pro univerzální horské kolo do jakéhokoliv terénu, které jezdcí poskytnou absolutní spolehnutí.



ci odpružení mají vliv pouze rázy od terénu, nikoliv tah řetězu při šlapání, takže v terénu se zadní stavba „probudí“ k plné akci. **Lineární chod pružení umožňuje v těžkých sjezdech plně využití celého zdvihu, který se zdá být i pocitově dostatečně hluboký.** Přitom třeba při seskoku z metr a půl vysoké skalky jsme nepocítili, že by tlumič šel až

na dno. **O ochranu proti chodu nadoraz se totiž výborně postará tlumič DXH Air, u něhož je možné podle trati a stylu jízdy nastavit tlak i ve vyrovnávací nádrže.** Variabilita nastavení je rozmanitá, takže ten správný poměr tlaků v obou komorách si najde každý. Jízda v zatáčkách, klopenkách, po kamenitých skalkách, přes kořeny, to vše je na reignu tak snadné a samozřejmé, že jezdec ke kolu automaticky přilne a reign

### Výjezd

Ačkoliv hlavní přínos je znát v technických sjezdech, díky netečnosti zadní stavby vůči šlapání reign s bravourou zdolá i výjezdy. Největší neduh horských kol – pružování pod záberem, je zde totiž vyřešen systémově. Při nutnosti postavíte se do pedálu a šlapat ze sedla je pak možné tlumič ještě výrazně přitvrdit modrou páčkou propedalu.

Na reignu se sedí celkem vzpřímeně a velmi pohodlně. Kokpit je krátký, zato ale rozvor o poznání delší. Jezdec tak sedí uprostřed kola, řídítka má plně pod kontrolou a díky delší zadní stavbě délky 435 mm a sklopenému úhlu hlavy 68° se přední kolo nemá tendenci zvedat.

Odpružení není zcela tvrdé, a to ani v aktivovaném režimu propedalu. Modrá páčka tlumič pouze přitvrdí, ale neuzavře. V terénním výjezdu odpružení pracuje zhruba v rámci **jedné třetiny svého chodu, rozhodně se nepropadá do zdvihu, takže stresy z nechtěného propuštění a tudíž požíraní jezdcevy síly jsou zcela neopodstatněné.** Odpružení právě naopak spíše přitlačuje zadní kolo k zemi. Systém je vysoce citlivý na nerovnosti terénu, takže jezdcí ve výjezdu také výrazně pomáhá, aby nemusel tolik vybírat trasu a kličkovat mezi překážkami. Teprve při výjezdu do těžkého terénu se dostanou ke slovu zbývající centimetry chodu, ale maximální hodnota zdvihu je tu hlavně pro případ nouze. **Rozhodně se nejede celou dobu na patnácti číslech zdvihu.**

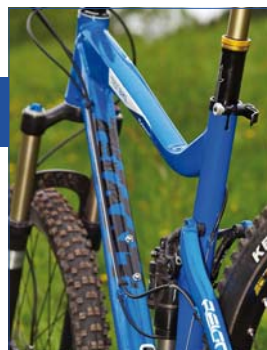
### Sjezd

Ve sjezdu se projeví přesně to, co inženýři při vývoji kola zamýšleli – na funk-

se jakoby stane prodloužením jeho těla. Tam, kde se střídají výjezdy se sjezdy a prudké zatáčky s táhlými výjezdy, jsme hodně ocenili přínos teleskopické sedlovky, která sice není součástí kola, nicméně dodává jí tenzý dovozce, a tak při koupi reigna není od věci rovnou sáhnout i po této fantastické vychytávce. Pokud v rámu necháme původní sedlovku, díky přítomnosti čepu horního vahacla před sedlovou trubkou ji nejde úplně zasunout.

**Maestro přináší vysokou imunitu proti tvrdnutí zadní stavby pod brzděním, odpružení ve sjezdu reaguje stále stejně a během přibrzdování jsme nepozorovali žádné zhoršení funkce.** Ani tahání řetězu za pedály není znatelné, tedy pokud šlapeme v terénu na střední nebo velký převodník. Při zařazení malého převodníku však již vzhledem k delšímu spodnímu vahaclu při najetí na větší překážku pocítíme lehký tah za pedály. Není to nepřijemné, ale znát to je.

Díky delšímu rozvoru se reign chová velmi rozvázně a klidně, ve vyšších rychlostech jede stabilně a nijak nejancí. Při pomalejší jízdě v technickém terénu pak přijde vhod výborná ovladatelnost, kdy se dá díky širokým vlašťovkám a krat-



šímu předstávci kolo precizně ovládat i na velmi prudkých svazích. Díky nízké hmotnosti biku je velmi snadné se odlepit ke skoku či jen nadzvednout přední kolo na překážku.

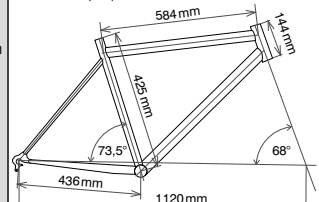
### Pro koho

**Reign jednoznačně osloví každého bikera, který vnímá horskou cyklistiku jako jízdu přírodou, rád se kochá krajinou a posouvá své hranice.** Není to stroj pro závodnické bikery, kteří se na kole chtějí bavit a ne trápit. Takovému pravověrnému bikerovi reign poskytne dostatek zábavy, ale i svižného svezení, s dostatkem zdvihu do těžkého terénu.

### Technická specifikace:

- Rám: Reign AluX SL, zdvih 150 mm
- Tlumič: Fox DXH 4.0 Air
- Vidlice: Fox 32 Float RL, zdvih 150 mm
- Klíky: Race Face Evolve XC
- Brzdy: Avid Elixir R, 165/160 mm
- Přehazovačka: SRAM X.9
- Přesmykač: Shimano SLX
- Řazení: SRAM X.7
- Řáky: Mavic EN321
- Náboje: Giant Tracker, 15mm pevná osa
- Pláště: Kenda Nevegal 2.35
- Řídítka: Giant Connect SL
- Představec: Giant Connect SL
- Sedlovka: Giant Connect SL
- Sedlo: fizik Nisene Sport mg
- Cena: 99 999 Kč
- Hmotnost: 13,3 kg (bez pedálů)

### Velikost M (17")



- + zdatné odpružení, hmotnost
- kratší sedlová trubka

# Swiss Eye F-16



**B**řýle švýcarské značky Swiss Eye, které na našem trhu doplnují sortiment obléčeni Rogelli, se kvalitou řadí mezi špičkové produkty své kategorie, což potvrdil námi testovaný model se stíhačkovým názvem F-16. Styl „ef-šestnáctek“ lze označit jako klasický, ši-

běžně používanými protiskluzovými návlaky, ale tvoří je velice ohebný plast, díky jehož přizpůsobivosti brýle ani v případě širšího obličejce nijak netlačí. Stejně



roky jednoduchý zorník a horní nosný díl se sklápnými nožičkami představují mezi sportovními i rze cyklistickými brýlemi oblíbené provedení. Výhodou je zde nejen celková odolnost konstrukce, zajištěná také materiálem Grilamid TR90, ale i vynikající ochrana očí před proudícím větrem. Celková šířka brýlí i délka lehce prohnutých nožiček jsou do jisté míry univerzální, usazení na obličej je příjemné a velice jisté. Koncové díly postranic nejsou vybaveny

příkladné je usazení i v případě nánosníku s gumovou kontaktní plochou.

Použití skla s filtrem UV400 mají speciální vytvrzenou vrstvu zvyšující odolnost proti poškrábání. O kvalitě zorníků vypovídá i jejich takřka nulová tendence zkreslovat. Zcela otevřeně provedení spodní partie brýlí, tedy bez obruby, je

jasnou výhodou z hlediska šířky i výšky zorného úhlu. Model F-16 bude z tohoto důvodu vhodovat silničářům i bikerům.

V případě značky Swiss Eye není kvalita vyvážena vysokou cenou, vzhledem k celkovému provedení brýlí i použitým materiálům je částka 1635 korun vyloučená příznivá. Zahnuje také pevné transportní pouzdro a dvojici výměnných skel, vedle kourových jsou v balení přiložena také číra a žlutá, každé ve speciálním se-mišovém obalu. Transportní sáček pak slouží i pro leštění skel.

Výměna zorníků je až překvapivě snadná. Na rozdíl od modelů, u nichž se musí vsadit sílou za postranní části skel, je zde do rámečku zavaknuta středová část. Takže jednoduchý zorník se do obruby jednoduše vsadí svými horními koncovými výčnělky a jeho střed se pouze zamáčkne. Maximálně praktické a funkční řešení.

Swiss Eye F-16 jsou zkrátka luxusní brýle za příznivou cenu, jejichž největší výhodou je jednoznačně univerzálnost. (kad)

- + usazení na obličej, pečlivé zpracování, kvalita skel
- nenalezi jsme



s vertikálním uložením tlumiče patří mezi nejlépejší kola. Na testovaném modelu Reign 1 najdeme kromě rámu z ultralehkého duralu AluX také vespělý vzduchový tlumič Fox DXH 4.0, jehož chod je možné umravit modrou páčkou systému ProPedal, či vidlici Float F32 RL od stejného výrobce.

### Systém

Maestro je jeden z nejpovednějších systémů. Zadní stavba je k přednímu rámovému trojúhelníku připevněna pomocí dvou vahaclů, v jejichž průsečíku najdeme imaginární střed otáčení zadní kyvky. Poloha virtuálního čepu se však v průběhu pružení pohybuje v závislosti na pohybu vahaclů. Citlivým uložením těchto dvou ramen je možné při vývoji systému nastavit trajektorii chodu čepu a potažmo i zadní stavby tak, aby v každém okamžiku průběhu zdvihu byla zadní stavba imunní proti tahu řetězu a přitom reagovala na impulsy od terénu. Tolik teorie.

### Praxe

Letos jsme již měli v testu XC model Anthem X, jenž využívá služeb téhož systému odpružení, pouze tento stroj disponuje o pět centimetrů nižším zdvihem (100 mm) a o skoro dvě kila nižší hmotností (11,5 kg). Kdybychom obě kola měli

WWW.ROGELLI.CZ
WWW.ROGELLI.SK

**Forli**  
Dynamický cyklistický dres s krátkým rukávem - vzdušný letní materiál Airlite.  
**719 Kč**

**Carpi**  
Lehce zateplený cyklistický dres s dlouhým rukávem v nestárnoucím designu.  
**929 Kč**

WWW.ROGELLI.CZ

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

# NAŠE KOPCE



Výhled z rozhledny jihozápadním směrem je krásný, Beroun budeme mít jako na dlani.

Město Beroun leží přesně na pomezí chráněných krajinných oblastí Krávkolátsko a Český Kras, podmínky pro horskou i silniční cyklistiku, stejně tak pro cykloturistiku, jsou v této lokalitě naprosto dokonalé.

Vedle celé řady pamětihodností a krásných přírodních scenérií zde nalezneme také spoustu silniček s celkem minimálním provozem a především množství skvěle značených turistických tras, ve většině případů vhodných pro horská i krosová kola.

Kopec, na který se tentokrát vydáme, není vlastně ničím výjimečný. Prostírá se nad vsí Lhotka u Berouna, pouhých pár kilometrů severovýchodně od města, proslulého svým medvědíarem. Výjezd nepatří do kategorie náročných a s přehledem ho zvládnou i méně zdatní cyklisté. Proč vás tedy na tento kopec vlastně táhneme? Z jediného důvodu, a tím je krásný výhled ze zdejší rozhledny, která zde stojí pouhých tři roky. Zde budete mít Beroun a Krávkolátské lesy jako na dlani.

Rozhledna samotná je vlastně typickou šedesát pět metrů vysokou telekomunikační věží mobilního operátora, doplněnou o vylučkovou plošinu ve výšce třiceti metrů nad zemí. Vystoupení 162 schodů rozhodně stojí za námahu, tedy v případě, že zrovna nepříliš nebo není mlha jako mlha... Rozhledna je přístupná veřejnosti pouze od jara do podzimu, tedy od dubna do října, a to v pátek, v sobotu a v neděli. V době

letních prázdnin pak denně mimo pondělí. Zpřístupnění rozhledny v jinou dobu si lze ale dohodnout buďto u jejího správce či na obecním úřadě v Chyňavě (viz. tabulka).

### Mnoho cest k vrcholu

K rozhledně Lhotka u Berouna se dá vydat z několika stran. Jednou z možností je modrá turistická značka přímo z Berouna, která křížuje asfaltovou serpentinu, známou všem milovníkům automobilových závodů do vrchu. Z naší vlastní zkušenosti ale spíše doporučíme ostatní turistické značené cesty, především úseky zkracující samotnou serpentinu nejsou příliš sjezdové a příjezd z tohoto směru bychom raději volili po asfaltu, tedy za předpokladu použití krosových kol. Po zdolání asi tři kilometry dlouhého výjezdu stačí zahrnout doprava, projet vesničkou Lhotka a pokračovat necelý kilometr dále na Vráž.

Odbočku k rozhledně nelze minout. Vpravo vedle silničky se nachází malé odstavné parkoviště, cesta k rozhledně vede doleva kolem závoru, brání vjezd autům. Odtud je to k rozhledně už jen necelý kilometr po zpevněné lesní cestě. Zpočátku je stoupání velice pozvolné, po třech stech metrech je možné pokračovat podobnou cestou doleva a následně se vrátit k rozhledně jakousi oklikou s nepříliš náročným sklonem. Bikeři si ale mohou vyzkoušet svou jezdeckou techniku a pokračovat k rozhledně přímo, kolmo na vesnici. Asi sto metrů dlouhý, hodně prudký výjezd je plný kořenů a kamenů, nicméně za sucha je s dobrou jezdeckou technikou zvladatelný.

## Lhotka u Berouna (462 m n. m.)



Další možnost přístupu k rozhledně je z modré turistické značky, směrem od Chrustenic. Doslova prospikování turisticky značenými cestami ale nabízí i další varianty, jak se dostat do vesnice Lhotka. Jednou z možností je žlutá značka, stoupající z Hýskova, nádherná cesta pak vede po zelené z Ptíc u Prahy, kolem Svárovské Lípy s celkem adrenalinovým, hodně prudkým následným sjezdem. Dál tato cesta pokračuje po zelené Zabitou kóli přes Malé Přílepy, z nichž je to k rozhledně už jen něco přes dva kilometry. Sem je možné dojet také po žluté značce z Rudné u Prahy, s krásným sjezdem do Nenačovic.

Za Malými Přílepy uhybá zelená značka doleva, pokračuje sjezdem přes louku a následným stoupáním lesem. Na začátku Lhotky, jakmile mineme dřevěnou ohradu, je nutné odbočit doleva na lesní cestu po modré značce. Po čtyřech stech metrech nelze minout značnou odbočku k rozhledně, k níž je to už pouhých 370 metrů do kopce. Ovšem pozor, asi dvacet metrů z tohoto výjezdu má docela brutální sklon, takže je potřeba nejen sucho, ale i trocha té jezdecké techniky.

### A kam v okolí?

Tato otázka je snad úplně zbytečná, vlastně kamkoli, hezky je v této lokalitě

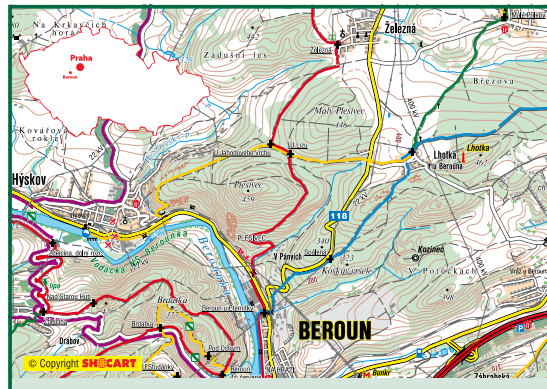
všude. Malebná je cesta vedoucí přes Dolní Podkozí a Malé Kysice na Unhošť, nejprve po červené a následně modré turistické značce. Zdejší údolíčka s původními mlýny jsou kouzelná po celý rok. Ze Lhotky u Berouna můžeme jet také po žluté směrem na Hýskov a poté odbočit doleva na červenou, tuto cestu si určitě vychutnají vyznavači ostřejších sjezdů.

Samotný Beroun je pak ideálním výchozímkem na projezdění kopců nad Stradonicemi, v okolí historické rozhledny Děd. Za návštěvu stojí i Stradonické oppidum nad Nižborem. Na druhou stranu od Berouna pak můžeme vyrazit ke zfi-

cenině hradu Tetín na skalnatém ostrohu na Berounkou, extrémnější povahy si zde mohou zkusit výjezd na vrch Damil. K vyhlášeným místům patří také lokalita Koda, která bude svým názvem jistě sympatická milovníkům amerických kol Cannondale. A samozřejmě musíme doporučit návštěvu Svatého Jana pod Skalou, s tamním klášterem a záračným pramenem. Pokud zatoužíte okusit nádherný výhled ze skály nad Klášterem, tak jedinou, pro bikery schůdnou cestou je zelená naučná stezka kolem Solvayových lomů. Rozhodně nepodporučujeme červenou značku nahoru od kláštera, nést skoro půl hodiny kolo na rameni od prudkého kopce, to asi nepatří k nejpříjemnějším zážitkům.

Přejeme krásné jarní kilometry.

(kad)



### Základní údaje:

**Délka výjezdu:** od závoru (u malého „parkoviště“ u silnice za obcí Lhotka) necelý jeden kilometr, stoupání z Berouna po silnici a následně lesní cestě asi pět kilometrů, po modré značce z vesnice Lhotka u Berouna 900 metrů

**Nejčastěji používané převody:** skoro všechny

**Vhodné pro kola:** MTB, kros

**Vhodné pro jezdce:** všechny výkonnosti i věkové kategorie

**Možnost občerstvení:** několik restaurací v Berouně, pizzerie v Loďenicích (doporučujeme)

**Nejbližší servis kol:** Kola Šírer, Beroun

**Naše doporučení:** zámek na kola a dalekohled s sebou

**Ostatní:** objednávka rozhledny mimo běžnou otevírací dobu na telefonních číslech 311 691 122, 724 190 208

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

**MODEL 2011 PRAVĚ NA PULTECH**

**YETI AS-R 5**  
Váha rámu: 215 kg  
Kategorie: XC / All-mountain  
Velikost: S, M, L  
Barvy: Black/Turq, White/Black

SVITAVY BRNĚNSKÁ 24 ★ PRANA KLIMENTSKÁ 34 ★ BRNO KOUNICOVA 13

**YETI CYCLES**

www.ultrasport.cz

ultrasport

Doba pokročila natolik, že si dnes můžeme svůj oblíbený trail či jízdní umění natočit díky miniaturním kamerám typu Go Pro či Contour, které se snadno připevní na helmu, paži, ale i na vidlici, zadní stavbu, prostě kamkoliv.

Tyto kamery však mají dva neduhy – pokud neinvestujeme deset tisíc do verze s velkým rozlišením HD, obraz není nijak extra kvalitní a také díky absenci displeje nemáme možnost náhledu a vizuální kontroly toho, co točíme.

Pro konzervativní filmaře, kteří upřednostňují kvalitní obraz, je na trhu nový držák Airbone pro upevnění kamery na řídítka. Držák je vybaven objímkou vnitřního průměru 31,8 mm. Destička se šroubem pro kameru je k objímce připevněna pomocí kulového čepu, který umožňuje přesné nastavení úhlu sklonu kamery. Ta se k držáku připevňuje pomocí tradičního stavivového šroubku. Nosnost držáku je však pouhých 700 gramů, takže na něj můžeme připevnit pouze kom-

## Fellini za řídítky



paktní foták či menší mini DV kameru, na třičípové poloprostí stroje můžeme rovnou zapomenout.

Upevnění objímky k řídítkům zajišťují dva šroubky na imbus číslo pět,

takže spojený je velmi pevně a stabilní. Pozice kulového čepu se zajišťuje mohutnou pákou. Je pravda, že po nastavení odpovídající polohy za jízdy nedošlo k jakémukoliv pohybu kamery. Pro

dokonalé utažení bylo však třeba kameru po nastavení pozice ještě sundat, aby se páka mohla volně pohybovat dokola, neboť zadní část kamery jí v pohybu překáží. Poté stačí kameru opět přišroubovat k držáku, stisknout tlačítko Record a vyrazit.

My jsme držák vyzkoušeli na hliněné stezce, linoucí se nad řekou. Použil jsem kameru se záznamem na kazetu Mini DV, která slibovala výtečný obraz. Hodně nadějí pro klidný záznam jsme vkládali do zdvihu odpružené vidlice 150 mm s velmi citlivým chodem. Ovšem ani tak velký zdvih nezajistí v rozbitém terénu jízdu jako na létajícím koberci, což se projevilo na častých tzv. dropoutech, kdy rázy od terénu způsobí poškočení pásku v kameře a záznam tudíž není stoprocentní. Mnohem lepších výsledků tedy dosáhneme, použijeme-li klasický kompaktní fotoaparát s ukládáním na Flash paměť, která na otřesy není háklivá. Foták ale musí mít odpovídající rozlišení obrazu.



Jako nevýhodu u testovaného držáku Airbone vidíme fakt, že objímka je určena pouze pro řídítka. My bychom ocenili držák s variabilní velikostí objímky, aby šel připevnit třeba na kluzáky, odkud je záběr nejatraktivnější, nebo na zadní stavbu. Kulový čep by však musel mít mnohem větší rozsah vysohy, aby kameru bylo možné upevnit ve větším úhlu. Cena tohoto 235 gramů vážícího držáku je 550 Kč. (mig)

## Luxusní rukavičky

Letní model **Chiba Gel Racer** je v podstatě takovým Rolls-Roycem mezi cyklistickými rukavičkami.

Po stránce nabízeného komfortu, kvality materiálů a celkového zpracování snad ani nelze požadovat více.

Dlaň ze syntetické kůže a pevné síťoviny nabízí optimální kombinaci pohodlí a ventilace. Velice měkká výstelka se nachází v oblasti prstů, na vnější straně dlaně je pak gelové, vroubkovitě profilované polstrování, snižující tlak na ulnární nervové zakončení. Svrchní panely rukavice jsou poskládány z neoprenového pásku okolo zápěstí a vysoce pružné síťoviny, doplněné o efektní bílé pružky z umělé kůže. Celkovou životnost rukavice zvyšuje výztuha mezi ukazovákem a palcem, vybaveným froté materiálem pro utírání potu z obličejů.

Celkový tvar dokonale odpovídá anatomii ruky, tvarová a částečně i velikostní přizpůsobivost použitých materiálů mají zásadní podíl na nabízeném

mezi prsty, ale i červené poutko zespodu na zápěstí, s jehož pomocí se rukavice snadněji navléká na ruku. Bílé pružky na svrchním panelu vypadají užasně, nijak nesnižují celkovou ventilaci a v případě pádu lehce ochrání klouby prstů.

Tyto rukavice byly evidentně vyvinuty zaprvé pro závodníky, zadruhé pro fajnšmekry a zatřetí pro snobby, kteří prostě chtějí mít to nejlepší. Nicméně cena 899 korun zcela odpovídá nabízeným kvalitám a rukavice Gel Racer nabídno vedle nadstandardního pohodlí i velice dlouhou životnost. My je rozhodně doporučujeme! Vedle černobílých variant je nabízena také kombinace bílé s šedou nebo červenou. (kad)



komfortu. Dlaň se při stisku gripu nijak nadměrně nekrabátí a použité gelové polstrování je vyložené návykové. Tyto rukavice dokáží výrazně potlačit tvarové nedostatky samotných gripů a zároveň zjemnit otřesy od terénu. Velice praktická jsou nejen stahovací poutka

- + zpracování, polstrování dlaně, design
- nenalezli jsme

### Nabito na první kilometry!

Dárek v hodnotě 400 Kč ke každému kolu modelové řady 2010

Sportovní výživa Aminostar Xpower



### Superlite 11.400 Disc

Rám | Alloy 7005 T6 Superlite Exo | Vidlice | RockShox Tora SL CL 100 mm  
Razení | Shimano SLX | Měniče | Shimano SLX/Deore | Brzdy | Avid Elixir 5

Váha 11 700 g Cena 27 299 Kč



**AMULET**  
Bicycles

## MALOOBCHODY

**KERN**  
CYKLOSPORT

[www.cyklo-kern.cz](http://www.cyklo-kern.cz)

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

### AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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



### CYCLESTAR bicycles

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

### KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

**CE CYKLO EMAP**  
[www.emap-praha.cz](http://www.emap-praha.cz)

Prodej – servis  
tel. 261 911 452  
mob. 721 414 810

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

po – 10–18  
út – 10–18  
st – 10–18  
čt – 12–20  
pá – 10–18  
so – 9–14  
soboty od listopadu  
do února zavřené

**Kola Štorek**  
Revnice

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

pospá 8-18  
... 11-20  
... 11-12  
... 14-17 (duben-srpen)

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

### DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

[WWW.KOLANASTATKU.CZ](http://WWW.KOLANASTATKU.CZ)  
značková prodejna  
servis kol  
APACHE GIANT SUPERIOR

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

## ZERO

SUSPENSION SYSTEM

Dnes již dříve nestojí, aby zadní stavba dobře pružila, dnes musí mít i plno dalších vlastností podstatných pro perfektní jízdu ve všech směrech. Zero je jednou z nejdůležitějších inovací v oblasti odpružení. Vývojové oddělení Mondraker se při jeho vývoji spojilo se dvěma významnými osobnostmi MTB: první je César Rojo, nadaný inženýr, který má za sebou práci pro závodní týmy Honda nebo KTM, a také nadšený jezdec, který se dokonce dostal až na stupně vítězů ve Světovém poháru. Druhým je legenda a dvojnásobný světový šampion Fabien Barel. Po 2 letech vývoje a testování ve Světovém poháru uvádí ZERO (anglicky "nula") systém, založený na Virtual Pivot řešení, kde je tlumič umístěn v optimalizované pozici mezi dvěma pákami systému. To spolu s perfektním vyvážením dráhy a intenzivní působení jednotlivých sil umožňuje dosáhnout výborné vlastnosti ve srovnání s ostatními systémy odpružení. (Lze je shrnout do tří nul - ZERO -)

### ZERO POWER LOSS - NULOVÉ PROPRUŽOVÁNÍ

Díky přesnému vybalancování působení síly šlapání a síly pružení, má Zero systém prakticky nulové propružování při šlapání a tedy maximální efektivitu přenosu síly.

### ZERO PEDAL KICK - NULOVÉ PROPÍNÁNÍ ŘETĚZU

Děka řetězu je v celé dráze pružení takřka stabilní a nedochází k žádnému nechtěnému tahu dozadu, který by mohl snížit efektivitu nebo narušit kadenci.

### ZERO BRAKE INFLUENCE - NULOVÝ VLIV BRZD

Průběh a efektivita zadního pružení u Zero je naprosto nezávislá na brždění. Díky tomu nedochází k žádné změně charakteristiky pružení a nechtěnému polybu.

### ZERO BUMPS - NULOVÉ ZPĚTNÉ RÁZY

Díky perfektnímu vyvážení působení jednotlivých sil a částí systému má Zero výbornou schopnost "samoabsorbce" zpětných rázů. Zero je kromě toho designována, aby optimální výkon dosahovala při minimálním SAG mezi 30-35%.

## stealth

wide stay struktura

Stealth profílare a struktura trubek pro rámové sady Mondraker umožňuje postavit technologicky vyspělé, odolné a přitom velmi lehké rámy. Úspěšná šlína Stealth technologie s vanalími tloušťkou stěn a takřka neomezenou možností modelace trubek umožňuje maximálně optimalizovat každou hranu a plochu rámu a tak dosahovat bezprecedentní torzní tuhosti, nízké váhy a efektivní přenosu sil. V neopřední řadě rámu dávají také nezaměnitelný Mondraker vzhled.



**MONDRAKER**

www.mondraker.cz



### DEORE/ALIVIO

**velikost 16", 18", 20", 22", 24" rám ALU 6061 barevné kombinace** MYTHOS černo-červený matný, černo-modrý matný, ZOOM modrý, červený, PROFESSIONAL černý, zelený, PLATINUM červeno-černý, zeleno-černý, DIGITAL bílo-červený, šedo-šedý **vidlice** SUNTOUR NCX-D-LO **měníč** SHIMANO DEORE **řazení** SHIMANO DEORE **klíky** SHIMANO DEORE **kazeta** SHIMANO DEORE **brzdy** SHIMANO ALIVIO **náboje** SHIMANO ALIVIO **představec** ZOOM **řídítka** ZOOM **sedlo** ACTIVE 3252 **sedlovka** ZOOM **pláště** CST **pedály** POINT 855

doporučená cena: **13.200,- Kč**

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

## WINORA GROUP PRO BIKE PARTS.

Vše k objednání snadno a rychle.

- Více než 12 500 druhů příslušenství
- Dodání do 48 hodin
- Výborné obchodní podmínky

Logistické centrum Wiener Group pro Bike Parts – nejmodernější logistický systém, včetně skladování a zásilkových služeb, zajišťuje dodání cyklistického zboží přímo na prodejny našich obchodních partnerů.

Pro spolupráci s prodejci v ČR a na Slovensku nabízíme zcela spolehlivý dodací servis. K dispozici je vždy aktuální výběr produktů pomocí XLC Online-shopu.

Velmi snadno a rychle = to je náš 24-hodinový servis (www.bike-parts.de).



Dotazy pro obchodní spolupráci směřujte na e-mail: vsvadlenka@gmail.com