

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

CYKLOSERVIS

12
2010
Ročník XVIII.
Cena 12 Kč

...a kolo zas jak ze škatulky



Čtěte na str. 11

OLYMPIA Nitro Team



Čtěte na str. 2

Ritchey WCS atypicky

Silniční zapletená kola Ritchey WCS Zeta jsme vám již kdysi představili, a to ve stádiu testovaného prototypu. Nyní jsme je ale podrobili dlouhodobému testu již ve fázi zcela sériového produktu. A nutno uznat, že se předvedla v tom nejlepším světle.

Atypická konstrukce Tomovy silniční novinky spočívá v systému zapletení zadního kola označeném Trifecta. Zatímco u levé přírubky je vše tradiční, tedy zcela běžné dvojití křížení, vpravo u kazety je každé křížení dvojice drátů doplněno o jeden radiálně umístěný drát vedený zcela zvenku, tedy co nejbližší největšímu pastorku kazety. Teorie je jednoduchá, požadavkem zde bylo samozřejmě maximální navýšení tuhosti kola při záběru. Když se k tomu přičte asymetricky tvarovaný průřez zadního ráčku OCR, který alespoň částečně eliminuje rozdíl v napnutí drátů

na pravé a levé straně kola, výsledek je nejen nadprůměrně pevný, ale navíc je zde sníženo riziko předčasné únavy drátů a konstrukce ráčku vlivem nestejnomyšerného utažení vpletu.

Ve všech dalších ohledech už by se kola dala označit za klasiku, at' výškou průřezu ráčku, ne nepodobného konkurenčního typu Mavic Ksyrium, či použitím plochých drátů. Celková hmotnost páru 1540 gramů je velice slušnou hodnotou, zvlášť když vezmeme v úvahu, že konstruktéři nešli za každou cenu po maximální redukci gramů a vzdali se například radiálního vpletu na předním kole, jenž by třeba ve spurtu zbytečně snižoval jeho torzní pevnost. Gramová úspora se ovšem odehrála v tom nejzásadnějším místě pro snížení obvodové hmotnosti, a sice u ráčku. Ne že by se, jako u celé řady konkurenčních kol, odřezovával materiál v prostoru mezi dráty, gramaření zde proběhlo především vlivem použitého materiálu, jímž je speciální vanadiová slitina. Profil ráčku, mimochodem s vysoce pevným svařovaným spojem, byl dokonce při vývoji testován v aerodynamickém tunelu.

► Pokračování na str. 3



ERA 2.0, která je určená pro bezpečnou jízdu náročným terénem, můžete zažít velkou dávkou adrenalinu, spolehlivostí a komfortu.

Akční cena: 29.990,-

KTM
BIKE INDUSTRIES
www.ktm-bikes.cz

ERA 2.0

Doporučená cena: ~~35.990,-~~

www.author.eu

Author kol

A AUTHOR



4EVER
Při zakoupení nového kola 4EVER získáte jeho pojištění zdarma!!!
WWW.4EVER.CZ

OLYMPIA Nitro Team



možřejmě vyložené říkají o montáži rohů, které ještě více pomůžou při laborování s těžištěm v hodné prudkých stoupáních.

Mez sjezdů nepatří testovaný bike mezi kola, která musí jezdec složitě krotit, jeho povaha zde má bližší ke klasickým bikům s duralovým rámem než k superlehkým karbonovým závodním strojům. Je to dáno jak celkovou robustností konstrukce, tak i širokým a na svou kategorii hodně hrubým obutím.

Pokud se zaměříme na celkový komfort jízdy, tak přední vidlice Reba Race odvádí maximum. Dvojice vzduchových komor zde dovoluje nastavení na vysokou citlivost zkraje zdvihu, aniž by tím utrpěl celkový průběh pružení. Oproti tomu zadní stavba rámu nedokáže svou povahou příliš zpracovávat otřesy, i když jejich ostrost alespoň částečně ztlumí. **Vzhledem k nabízené nadprů-**

Pokud si někdo myslí, že tradiční italské značky jsou silné pouze v silničním sektoru, nabídka značek Olympia ho může přesvědčit o opak. Nebo že by byla Olympia, značka s více jak stoletou tradicí, onou bílou vránou? Dost možná. Každopádně testovaný bike Nitro, s náherně propracovaným karbonovým rámem a čistě závodní povahou, je důkazem, že Itálie umí vyrobit i něco jiného než elegantní superychlé silniční kolo. Ostatně Olympia má v nabídce několik celoodpružených MTB modelů včetně karbonového a hned tři karbonové hardtaily s tvarově zcela odlišnými rámy. Typ Nitro Team je navíc absolutní novinkou, kombinující v sobě do detailu dotažené prvky konstrukce a nepřehlédnutelný design, jasně vycházející ze světa silničních kol.

Idea značky Olympia chce uspokojit nároky zákazníků na určitou exkluzivitu. Každý model je totiž alternativně nabízen v šesti až devíti verzích, z nichž ke každé je možné nakombinovat vidlici a zapletená kola. Pokud se třeba u testovaného modelu Nitro vynásobí všechny možné nabízené kombinace, dojdeme k nesutečinnému počtu 252. Takže je dost nepravděpodobné, že si náš soused nechá postavit tentýž bike Olympia...

Námi testovaná verze s kompletním iktéčkem, rebou s lockoutem na řídítkách a s koly Fulcrum Red Metal 5 přijde na 66 200 korun. Ovšem základní varianta téhož modelu, se skvělou vidlicí RST F1 Platinum, koly Mavic CrossRide a mixem Deore a Deore XT, vyjde na podstatně dostupnějších 47 300 korun.

Masivnost nejen na oko

Přestože na několika místech rámu najdeme nápis „LC“, tedy Light Construction, primárním cílem konstruktorů byla očividně především tuhost a celková vysoká odolnost. Hmotnostně bude tento rám patřit k průměru své kategorie. Díky tomu, že stěny trubek připomínají skutečně rám kola a ne list papíru, jsou obavy z výraznější zranitelnosti karbonu při jízdě v hodně náročném terénu v tomto případě zbytečné.

Po stránce tuhosti patří Olympia Nitro mezi karbonové hardtaily rozhodně k tomu nejlepšímu, co kdy prošlo našim testem. A přestože je velké procento závodních karbonových kol koncipováno především pro vyššíhane jezdecke, nitro bychom s klidem doporučili i stokilovému dobrodruhu. Toho uspokojí nejen pocit z celkové robustnosti rámu, ale i tuhost zapletených kol Fulcrum Red



měrné tuhosti jsme však vyšší stupeň jízdního komfortu celkem rádi oželeli. Kompromisy nebývají často ideální a klíčovým slovem u modelu Nitro je prostě tuhost. Pohodlí jezdecke by zde ale jistě navýšila instalace kvalitnější, třeba i karbonové sedlovky. Model Ritchey Comp je sice takřka nezničitelný, ale jeho silná stěna nedovoluje příliš propužit.

Vždy ale bývá něco za něco a v případě nitra na celkovou masivnost rámu, kol i obutí trochu doplatila váha. U testovaného elka se ručička vyšplhala na hodnotu 11,2 kilogramu. Jsou to ale především pláště, které negativně ovlivňují akceleraci. Schwalbe Nobby Nic v šířce 2,25" jsou ideálním společníkem pro all-mountain stroje, zde ale představují zbytečnou váhu navíc a výrazné zhoršení ovladování na tvrdém podkladu. Nám by se zde líbil oblíbený typ Racing Ralph, případně i o něco málo hrubší, maximálně univerzální Rocket Ron.

Celkově nás ale model Olympia Nitro Team přesvědčil jak svou konstrukční výjimečností, tak vyzrálostí jízdního projevu. Pokud někdo pošlívá po něčem neokoukaném, nitro je rozhodně dobrou volbou. A klidně bychom sáhli i po jeho základní, tedy nejdostupnější verzi. Ostatně dovolce značky, firma BikeMarast, má v nabídce kompletní kolektiva Olympia, takže je z čeho vybírat. ■

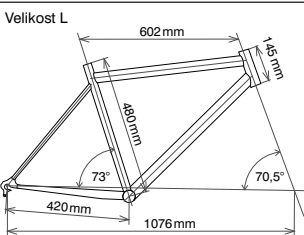
Model 5 a bezchybný záběr klik Deore XT. Po stránce výkonnosti jsou všechny tyto díly v ideální symbióze.

Ale teď již k chování kola v terénu, které je samozřejmě u každého závodně koncipovaného XC modelu nezájmadnější. Vedle příkladného přenosu energie, který vynikne především ve stoupáních či při nástupech ze sedla, je charakteristickou vlastností typu Nitro dobrá ochota zatáčet a proplétat se terémem. I přes závodně střížený posed nabízí solidní dávku požadované ovladatelnosti, svým projevem můžeme testovaný bike označit za absolutní XC klasiku. O tom ostatně vypovídají nejen použité úhly hlavové a sedlové trubky, ale třeba i zadní stavba délky 420 mm.

Silnou stránkou modelu Olympia Nitro jsou výjezdy, v nichž přijde ke slovu delší přední trojúhelník i 120mm představec (při testované velikosti L). Rovná řídítka si sa-

Technická specifikace:

Rám: UD Carbon monocoque
Vidlice: Rock Shox Reba Race 100 mm
Klíky: Shimano Deore XT 22/32/44
Brzdy: Shimano Deore XT
Razení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Presmykač: Shimano Deore XT
Kazeta: Shimano Deore XT 11-32
Kola: Fulcrum Red Metal 3
Pláště: Schwalbe Nobby Nic 2,25"
Řídítka: Ritchey Comp
Představec: Ritchey Pro
Sedlovka: Ritchey Comp
Sedlo: Selle Italia SL
Pedály: Shimano PD-M540
Hmotnost: 11,2 kg (vel. L)
Cena: 66 200 Kč



- +** tuhost rámu, ovladatelnost, široká nabídka variant osazení, „neokoukanost“ značky
- těžké a zbytečně hrubé pláště

Solární průvodce tmou

Solární panely v naší krajině rostou rychleji než houby po dešti a ani výrobci cyklistických či outdoorových doplňků nezahájejí v použití solárních technologií.

Světlo **Owleye Solar Power** patří k těm, která využívají velký dobíjecí solární panel na horní straně v kombinaci s kvalitním Li-ion akumulátorem uvnitř. Větší rozměry 100x50x25 mm z něj sice nedělají zrovna závodní kousek, ale jde o technologii, design a hlavně úsporné řešení spotřeby energie.

Plastový kryt světla je z čirého materiálu a uvnitř se skrývá barevný základ s trojicí Led diod Nichia a Li-ion akumulátorem s kapacitou 610 mAh. Spinač pro režim stálého svícení nebo blikání je umístěn na zadní straně a i přes drobný tvar jej lze dobře nahnmat i v dlouhoprstých rukavících. Pro jeho aktivaci je ale třeba trochu silnější stisk, takže objímka světla na řídítkách musí být dobře zajištěna.

Stahuje se šroubem a samotný držák světla nabízí jeho natočení do stran v rozmezí 180°, takže není problém si v případě potřeby při zastávce okamžitě posvítit někam bokem do křoví, aniž bychom hýbali řídítky.

Podle výrobce by mělo světlo vydržet svítit na jedno dobíjení až osm hodin a blikat až dvojnásobek času. My jsme jej nechali se zakrytým solárním panelem svítit naplno. Vydrželo kolem devíti hodin a po deseti hodinách zcela zhaslo. Jakmile jsme pak na světlo odkryli panel a světlo zapnuli, okamžitě začalo svítit na plný výkon. Po opětovném zakrytí panelu asi po pěti minutách však



takřka okamžitě zhaslo.

Solární energie jde tedy okamžitě na svícení a baterie se dobíjí pouze zbytkovou energií. Jakmile ale světlo necháme chvíli na slunci vypnuté, všechno jde do baterie. Nicméně je k tomu třeba silnější sluneční svit. Doma na stole se rozhodně nenabije.

Výkon světla patří i přes značkové diody ke středním, takže osvítil cestu do vzdálenosti pěti metrů, ale pro extrémní noční blikování to nebude. Jde hlavně o design a použité technologie, takže je to světlo vhodné spíše pro každodenní dojíždění. Za cenu 650 korun jej lze mít v oranžovém, stříbrném nebo zeleném provedení. (už)

- +** design, výdrž baterie, okamžitě svícení
- rozměry

Rogelli Genova

Pod značkou Rogelli nalezneme nejenom upnuté oblečení pro silničáře a jezdecke cross-country, ale i volně střižené dresy či šortky pro enduro nebo all mountain styl. Jedním z příkladů může být i náš Rogelli Genova, jehož volný střih i nadprůměrná pružnost použitých materiálů bez problémů dovolí použití páteřového chrániče či rovnou celého ochranného krunýře. Zároveň ale může tento dres oblékat i běžný XC jezdec, upřednostňující civilnější vzhled před pestrobarevnými designy a staženými lemy v pase či u rukávů.

Hlavním kladem dresu Genova je velice nízká gramáž základního materiálu Dynacool zajišťující optimální termoregulaci, tedy prodyšnost a odvod potu. V kombinaci s vysokými bočními panely, tvořenými šedým síťovaným materiálem, nabídne tento dres maximální komfort i v parném létě.

Síť s lehké protaženým zadním dílem lze v této kategorii označit za klasiku. Velice se nám líbil provedení límečku opticky do věčka. Nabízí maximální volnost kolem krku, aniž by pod dres foukalo. Atpický, ovšem maximálně praktické je provedení zadních, asymetricky řešených kapes. Právě je větší se zapínáním na zip, levá pak o něco užší, ovšem s ideální hloubkou.



Celkově nás dres Rogelli Genova nadchl svou univerzálností. Navíc nevytváří nijak nevhodné ani při zcela civilním nošení, což jistě řada bikerů uvítá. Cena 899 korun je vzhledem ke zpracování i použitým materiálům vyloženě příznivá. (kad)

- +** elasticita a prodyšnost materiálu, provedení límečku a kapes, cena
- nenalezli jsme



YETI AS-R 5
 Váha rámu: 2,15 kg
 Kategorie: XC / All-mountain
 Velikost: S, M, L
 Barvy: Black / Turq, White / Black



Canard Revolt

Domácí značka Canard neustále rozšiřuje nabídku svého cyklistického textilu. Pánské cyklistické kraťasy Revolt jsou jednou z novinek. Jejich základem se stal klasický šestipanelový stříh, jehož boční díly jsou pro co nejlepší usazení na těle zahnuté dozadu, a i při výrazném předklonu je tedy obepnutí materiálu ve všech partiích rovnoměrné. Příkladně zpracování podtrhuje vsudypřítomné ploché švy a protiskluzové vnitřní olemování nahohvíček pomocí silikonového proužku.



Základním materiálem se stala lycra s celkové nižší gramáží 190 g/m², která zaručuje ideální ventilaci i ve vysokých letních teplotách. Široký lacl z elastické síťoviny umožňuje rychlý transport potu do svrchní vrstvy. Vnitřní nadstandardně polstrovaná vložka s antibakteriální úpravou a perforovanou krycí vrstvou se zdá být zprvu až zbytečně rozměrná, v praxi ale dobře kopíruje tvar těla, nijak nepřekáží a především díky svému vyššímu profilu velice dobře tlumí otřesy a rozkládá tlak mezi sedací partií a sedlem. Ocenili jsme také její husté obvodové obšíř plochým

- usazení na těle, nižší gramáž materiálu, komfortní vložka
- tužší olemování laclu, chybějící reflexe

Blackburn AirTower 3

Doslova nezničitelné se tváří novinka značky Blackburn, dilenská pumpa AirTower 3. Tento dojem je dán velice bytelnou konstrukcí s ocelovým tělem a stabilní základnou, vyřisovanou z tlustého ocelového plechu. Hodně pevná je i samotná pištinice s anatomicky tvarovanou rukojetí, jejíž útroby slouží k uložení různých nástavců. Ukazatel dosaženého tlaku je umístěn nahoře, u vstupu pištinice, takže je stále na očích. Hlavice je uzpůsobena pro oba typy ventilů, odpadají tedy jakékoli redukce či otažení vnitřnosti koncovky podle aktuálního foukaného kola.



i pro některé silničáře navykklé vozit pláště „jako šůtr“. Celkovou kvalitu dokládá také celkem vysoká přesnost manometru. Praktickým prvkem je vyvedení hadice nahoře, tedy pod manometrem, díky čemuž má dostatečný dosah, a pumpou je možné natukovat i kolo upnuté v dilenském stojanu. Ve velice dobrém světle se předvedla hlavice s automatickým přepínáním mezi jednotlivými „výdechy“. S aretační páčkou se jednoduše manipuluje a utěsnění kolem ventilku je stoprocentně funkční.

Náš verdikt v případě hustilky Blackburn AirTower 3 zní: „Doporučujeme.“ Cena 999 je sice trochu „batovská“, ale celkem adekvátní.

- pevnost konstrukce, přehledný manometr, manipulace s hlavici
- nenalezli jsme



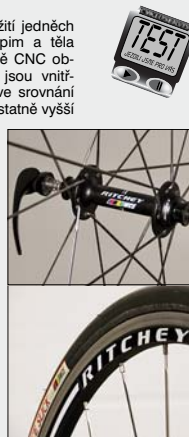
rám	AL 7005 SL
vidlice	Suntour XCR LO
vybavení	Shimano Deore/Thrustv
doplňky	Zoom lite RED
hmotnost	13,20 kg
cena	15.400,-



Ritchey WCS atypicky

► Dokončení ze str. 1

Sázkou na jistotu je použití jedněch z nejvyšších drátů Sapim a těla nábojů z kované a následně CNC obráběné slitiny. Zcela nové jsou vnitřnosti ořechu, jenž by měl ve srovnání s předchůdcem vynikát podstatně vyšší životností, kterou zajistí také šestice praporků. Díky nim je záběr vždy okamžitý a s mnohem méně agresivní k vnitřnímu ozubení pláště ořechu. Průmyslová ložiska jsou u Tomových kol již po dlouhá léta samozřejmostí, výrobce zde slibuje vysokou odolnost a bezúdržbovost. Nové rychlouplínáky s dokonale vytvarovanou páčkou a titanovým táhlem jsme chválili již u nových biko- vých kol Ritchey, tak se zde nebudeme opakovat.



Lízní vlastnosti kol WCS Zeta vlastně ničím nepřekvapily, nabídl nadprůměrnou tuhost při záběru a do- slova raketové zrychlení. Oproti řadě kol podobné hmotnostní kategorie jsme zde zaznamenali o něco vyšší tuhost předního kola, i přes použití nizouč- kých přírub se zde dvojí křížení drátů po praktické stránce vyplatilo. Kola ne- jenže velice rychle získávají rychlost, ale celkem ochotně si ji i drží. Odolnost vůči bočnímu větru je díky standardní výšce profilu bezproblémová. Po nece- lých dvou tisících kilometrech bylo sice nutné lehce dotáhnout výplet kvůli jeho usazení, neboť jsme kola do testu přebírali úplně nová, žádné výraznější do-

centrování ale nebylo potřeba. V tento okamžik jsme uvítali použití klasických niplů, zasazených zcela standardním způsobem do rádku, nebyly tedy potřeba žádné speciální nástroje.

Kola Ritchey WCS Zeta doporučíme závodníkům a výkonnostně orientova- ným jezdcům, kteří ocení nejen vyni- kající akceleraci, ale i celkem snadné servisní úkony. V případě, že se na zá- vodech připelete do skupinového pá- du a vyčesáte při něm pár drátů, lze je přechodně nahradit i úplně obyčejnými. Rozhodně nebude nutné čekat, než vám odněkud pošlou originální díl a vy-

zatím nebudete na kolech moci jezdit. V jednoduchosti je zkrátka krása.

Cena páru 13 900 korun není samo- zřejmě zrovna nízká a nejen v dané ce- nové, ale samozřejmě i váhové relaci, je konkurence řádně našlapána. WCS Zeta ale jednoznačně patří k tomu ab- solutně nejlepšímu, co lze za částku okolo čtrnácti tisíc korun získat.

- nízká obvodová hmotnost, tuhost, rychlý záběr ořechu
- nenalezli jsme



Giordana Technical Arts 117

I talská Giordana již více než 25 let čerpá při výrobě cyklistického obleče- ní z dlouhodobě spolupráce s profesionálními cyklisty. Společnost vlastní moderní továrnu v Mantově, kde vznikají její výrobky od návrhu přes tisk až po šití, čímž je zaručena neustálá kontrola každého kroku a vysoké kvalitativní standardy.

Pánský dres s označením Giordana Technical Arts 117 potvrzuje výše uve- dené skutečnosti. Použitý materiál Michron, vyrobený z polyesterového mikro- vláknna, představuje špičku ve své kategorii. Jeho unikátní plástvová struktura zajišťuje optimální proudění vzduchu a odvod potu i přebytečného tepla od tě- la. Dres s krátkými rukávy má spíše volnější střih, je opatřen celopropínacím zipem a na bocích také vsadkami ze síťoviny pro lepší ventilaci. Na zadní části jsou umístěny tři kapsy s pružnými lemy, přičemž prostřední je zdvojená ještě jednou menší kapsičkou na zip. Co se týče barevného provedení, Giordana vsadila na střizlivý design. Dres je k dostání ve třech barevných variantách, červené, modré a zelené, s bílo-černým základem. Na hrudi, zádech, ramenech, bocích, límečku i kapsách se vyjmá ná- pis Giordana v různých velikostech. Rozpětí M-XXXL jistě uspokojí všechny jezdce, za model Giordana Technical Arts 117 potom zaplatí 1499 korun.

4EVER logo

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

ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)ADY



AUTHOR Master

maximálně vypilovat jezdeckou techniku.

Extrémní terén a hodně prudké sjezdy ale nepatří do běžného repertoáru tohoto kola, master je suverénním rychlých XC trati s klikacími se pšinami, dlouhými stoupáními i krátkými, hodně příkrými výjezdy.



Rychle, ale pohodlně

Postavit rychle lehké kolo není se současnými možnostmi materiálů a komponentů nic až tak složitého. Dát mu ale do vinku vedle tuhosti také určitou míru pohodlí, znamená najít optimální poměr mezi danými vlastnostmi. Zde se to skutečně podařilo, i když se zmiňovaná míra pohodlí samozřejmě musela podřítit tomu zásadnímu, a sice výkonu. V praxi ale **nadstandardně tuhý rám** **mastera zhlazuje celkem ochotně znalou část otrusů, v čemž mu samozřejmě nemalou měrou pomáhá také karbonová sedlovka Ritchey Pro**, a to i přes svůj výrazný průměr. Každopádně konstrukce zadní stavby, s dvojicí sedlových vzpěr vedoucích samostatně až k napojení na sedlovou trubku, po této stránce přinesla své ovoce. Monostay konstrukce by zde byla z výrobního hlediska logicky jednodušší, použité pro-

vedení je ale výhodnější jak v případě boční tuhosti rámu, tak i komfortu.

Z dalšího vybavení si od nás samozřejmě odnáší pochvalu vidlice Fox za svůj chod. Vzhledem k závodnímu zaměření kola nám u ní ale trochu chyběl dálkový lockout z řídítek a otázkou je důležitost použití pevné 15mm osy při zdvihu sto milimetrů. Vyšší tuhost spoje je určitě výhodou, nicméně ji vyvažuje zdlouhavější vjímatí a nasazení kola při defektu. Maximálně spokojeni jsme byli s funkcí svou tvrdší povahou, někomu jinému ale třeba bude vyhovovat. Dily Ritchey WCS na postu řídítek a představce jsou pak jednoznačně nadstandardní a v dané cenové relaci se s nimi rozhodně často nesejtáme. To ale platí třeba i u klik FSA Afterburner, zkrátka poměrně ceny kola a jeho vybavení je v modelu Master hodně lákavý.

Nová generace karbonových bikových rámu Author si v Cykloservisu odbyla premiéru již loni, při testu nového topmodelu Magnum kolektce 2010. A již tehdy jsme nešetřili chválou, oproti v dnešních měřících stále velice dobrému předchůdci si novinka polepsila takřka ve všech parametrech. V případě modelu Master tomu nebude jinak, již samotné odlehčení o více než tři sta gramů je ve třídě „desetikilových“ biků vynikajícím výsledkem. **Hmotnost samostatného rámu na hodnotě 1100 gramů, celková váha 10,48 kilogramu, příkladná tuhost a solidní schopnost pohlcovat část otrusů, to vše dělá z modelu Author Master velice schopný stroj pro závodní cross-country.** Navíc i současná akční cena 45 990 korun je vedle samotných parametrů hodně lákavá. Projev kola je přitom v podstatě totožný jako u výrazně dražších typů Introvart a Magnum, s nimiž sdílí model Master tentýž rám.



vynikající propojení jezdecke s kolem. Odezva na každý impuls je zde zkrátka příkladná.

Celková váha i nízká obvodová hmotnost kol, zapletených na 380 gramů vážících ráfících Author Helium, jsou skutečně znatelné při každém šlápnutí. Akcelerace je hodně silnou stránkou mastera, zvlášť ve spojení s vysokou torzní tuhostí rámu, přední vidlice, samotných kol či třeba klik. Teorii, že se vynaložená energie nemá pokud možno nikam ztrácet, splňuje master takřka do puntíku, a to i pod devadesátkilovým ježděcem.

Použití geometrie se liší od níže postavených karbonových modelů Revolt či Modus. Nejenže je zde použita vyšší hlavová trubka, zasluhující se o trochu výraznější sroping, ale především délka předního trojúhelníku narostla bezmála o dva centimetry. Zvýšení směrové stability je zde jasně cítit, stejně tak o něco nateženější celkový posed, jakékoli okleštění točivosti však jezdec bez přímého porovnání obou generací rámu nepostřehne.

V praxi se prodloužení rámu kladně projeví především ve výjezdech, kde je najednou o něco více prostoru k práci s těžištěm a není problém zdotat ani extrémně prudké pasáže. Limitem zde pak budou spíše pláště a kontakt s terénem, nežli jakékoli nadměrné tendence ke zvedání předku.

Ve sjezdech je pak master závodní XC klasikou. Z toho v případě hodně náročných pasáží vyplývá nutnost zkušeného vedení, lehoučké kolo se na kamenech či kořenech přece jen o něco snáze rozskáče.

Mistr rychlých tratí

Autorem používaná geometrie patří ve světě čistě cross-countryových kol k těm lépe ovladatelným, ovšem při zachování závodních parametrů a zaměření na maximální výkon. Přesně takový je i master, jeho reakce na požadovanou změnu směru je stejně rychlá, jako odpověď na každý silnější záběr do pedálů. **Testovaný bike je zkrátka přesně takový, jaký by měl být pro vložení závodní nasazení. Žádná rozváznost, žádný prodlevy v reakcích na podněty, jen**

Těto vlastnosti se dá ale skvěle využít a většinu překážek jednoduše přeskóčit, dostat mastera do vzduchu je totiž díky jeho nízké hmotnosti výloženě snadné a dá se říci, že i návykové. Zatímco celoodpružený bike vám skoro všechno odpustí, ať s ním vymeteš cokoli, se spíčkovým hardtailem, jímž Author Master bez diskuse je, lze skutečně

SPORT ARSENAL

Cyklistické brašny a nosiče

KOLENÍ MALÝCH BRAŠEN SMC
ART 501 - BRAŠNA POD SEĐLO S NÁVLEHEM

- 29 literová kapacita (včetně příslušenství)
- reflexní prvky pro bezpečnost
- brzdy pro bezpečnější jízdu
- odolná konstrukce
- odolná konstrukce

KOLENÍ VODOTĚSNÝCH BRAŠEN EXPEDITION
ART 312 - VODOTĚSNÁ BRAŠNA A VELKOPRŮMĚRná ART 310 - VODOTĚSNÁ BRAŠNA NA ŘÍDÍTKA

- reflexní prvky pro bezpečnost
- reflexní prvky pro bezpečnost
- reflexní prvky pro bezpečnost
- reflexní prvky pro bezpečnost
- reflexní prvky pro bezpečnost

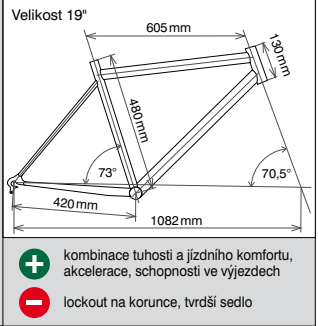
ART 309 - BRAŠNA NA NOSIČ VELKOPRŮMĚRná
včetně nové ALU držáky s vysokou kapacitou a příslušenství

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

... více na www.sportarsenal.cz

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

Technická specifikace:
Rám: High Toughness Resin Carbon
Vidlice: Fox F100 RL, 15mm osa (100 mm)
Kliky: FSA Afterburner 22-32-44
Brzdy: Hayes Stroker Trail
Razení: Sram X.9 Trigger
Přehazovačka: Sram X.9
Presmykač: Sram X.9
Ráfky: Author Helium
Náboje: Author Xenon Disc
Kazeta: Sram PG-970 11-32
Pláště: Author Trail Master Kevlar 2.0
Řídítka: Ritchey WCS
Představce: Ritchey WCS
Sedlovka: Ritchey Pro Carbon
Sedlo: Fizik Tundra
Pedály: Shimano PD-IM540
Hmotnost: 10,48 kg (vel. 19")
Akční cena: 45 990 Kč



BBB CYKLOCOMPUTER MICROBOARD

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

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



Více informací o produktech BBB najdete na www.jmctrading.cz / www.skprofibike.sk

Prázdniny jsou za dveřmi a celodenní biking nebo dokonce vícedenní přejezdy hor budou na denním pořádku. Na to je ale zapotřebí mít budto brašny a nosič, anebo batoh. Tedy pokud toho máme jen tolik, abychom večer dorazili někam do civilizace, kde máme ubytování.

Batohy pro půldenní výjízku mají větší objem do deseti litrů a kromě vodního rezervoáru v nich vezmeme svačičnu, duši, nějaké nářadí nebo foták. Batohy pro celodenní přejezdy, kdy je třeba počítat se změnou počasí a na večer musíme mít oblečení pro pobyt na chatě, už mají kolem dvaceti litrů a více. Tricet litrů už je asi hranicí objemu, který by chtěl cyklista vzít celý den na zádech, ale právě kategorie zmíněných „dvacetik“ je velmi oblíbená a my jsme se rozhodli podrobit několik kousků srovnávacímu testu v terénu.

Znamenalo to jediné, vizit batohy jeden po druhém na výjízku, naplnit je stejným obsahem a pak už jen testovat, propolit záda, trochu si poskákat a sjet prudké pasáže, abychom zjistili, jak se každý model vypovídá s danou situací.

Acor



Tento batoh s objemem dvacet litrů působí na první pohled poměrně civilním dojmem. Ovšem, když jsme začali objívat všechny úložné prostory, vstupy do nich i další drobné vychytávky, rozhodně jde o nápaditě prapracovaného společníka.

Menší velikost sice nemožno převážet takové objemy nákladu, ale na druhou stranu lze všechny věci velmi dobře rozdělit do jednotlivých prostor. Hlavní kapsa má velký vstup s nesouměrně vysoko umístěnými zipy na obou stranách. Na přední stěně má dvojici kapes na drobnosti a doklady, na zádočku pak oddělený prostor pro rezervoár s vývodem hadičky skrz otvor za krkem.

Zádočka má čtyři polstrované plochy, přičemž mezi nimi je ventilační prostor do kříže. Výška polstrovaní nabízí výrazné pohodlí a ventilace je na slušné úrovni. Bederní popruh má polstrované výšce kyčle, ovšem kvůli menší celkové výšce batohu je třeba jej na zádech výškově přesněji nastavit. Vyhovovat bude spíše menším jezdcům, kterým bude na zádech z hlediska k proporcím sedět mnohem lépe.

Jednoduché provedení ramenní popruhy má pouťko pro hadičku a hrudní pás. Ten jsme díky poměrně širokému rozchodu popruhů používali ve více stařené pozici. Střih batohu tedy bude sedět menším jezdcům se spíše širšími rameny.

Celní strana batohu má nahoře kapsu na drobnosti, pod ní je další a pod tou se skrývá ještě jedna prostornější na mapy a ploché věci, do níž vedou vstupy skrz zipy z obou stran. Na spodní straně je pod zipem ukrytá srolovaná síťka na přilbu, která se jednoduše vyndá a na čtyřech místech uchytí plastový háček do ok na batohu. Její spodní konec je napevno přišitý dovnitř vlastní kapsy. I s přílbou v síťce je dobře přístupná horní kapsa a také spodní s bočními vstupy. Na bocích jsou dvě kapsy na bidon a jedna na drobnosti, hlavní prostor se dá navíc stáhnout pro regulaci objemu popruhy.

Acor osloví díky velikosti a civilnímu vzhledu takřka kohokoliv, kdo nepotřebuje hodné velký prostor, ale chce náklad dobře a logicky rozmístit. Na zádech pak bude lépe sedět menším jezdcům a bude vyžadovat výraznější stažení obou popruhů pro jistější spojení s tělem, aby se při rychlejších pohybech na zádech nebhýval.

Chválíme pogumovaný spodní část batohu a všechny technické detaily. Tento batoh stojí bez rezervoáru 999 korun a jeho hmotnost je 820 gramů.

BIKOVÁNÍ NATĚŽKO

Author Breeze



Téměř neobjemnější model v testu patří k poměrně technicky povedeným kouskům.

Jeho obsah je 25 litrů, a přestože má jednoduše členěný hlavní vnitřní prostor, kombinace oddělených vstupů z něj dělá dobře využitelný a prapracovaný kousek. Hlavní prostor má v sobě malou nepromokavou kapsu se suchým zipem. Druhá, objemnější kapsa ze síťoviny pojme třeba větrovku a svačičnu, případně nářadí a duši. Tato kapsa má široký samostatný vstup z horní části batohu.

Pod pouťkem je za popruhový otvor do samostatné kapsy pro rezervoár, ten lze tedy vyměnit i při naplněném batohu, ovšem tento otvor není výrazně překrytý materiálem, takže při silném dešti se jím dovnitř dostane vlhkost. Hadička rezervoáru je vyvedena tímto otvorem na ramenní popruh.

Zádočka má široký středový ventilační pás podél páteře, který ale nevede až dolů, protože tam je třetí plocha polstrovaní na bedrech. Boční plochy jsou dobře uzpůsobeny, bohužel tato spodní je kvůli trojúhelníkové vrchní části při předklonu na kole trochu cítit na páteři. Při delší jízde s naplněným batohem to jezdecky výraznějším předklonem může trochu obtěžovat.

Ventilace a usazení na zádech jsou jinak solidní, široké bočnice bederního popruhu vše zajistí. Navíc jsou vybaveny každá kapsičkou na drobnosti. Ramenní popruhy mají střední síťku, takže nikde netlačí, navíc je lze v horní části regulovat stahovací páskem a tím přizpůsobit výškové nastavení batohu. Stahovací pásek na hrudi je samozřejmě a nechybí dvojice reflexních prvků.

Celní část batohu nese velkou otvřenou kapsu na přilbu a zajišťuje se přezkou na horní straně. Nechybí na ní reflexní pouťko na blikáčku. Další dvě menší kapsy jsou na bocích a přes ně je stahovací pásek pro regulaci celkového objemu batohu.

Batoh Breeze je díky svému objemu ideální pro delší cesty a je třeba v něm obsah dobře rozmístit, protože velká zádočková plocha má tendenci se v dolní třetině snažit vybořit. Vhodně naplněný na zádech sedí dobře a stabilně, vhodou je výšková regulace ramenních popruhů. Dobrý přístup do všech prostor usnadní rychlé vybalování v případě defektu nebo doplnění tekutin. Trochu nás omezovala barva poutek na jezdeckých zipů, která je ve stejné barvě jako materiál batohu, takže nejsou hned vidět.

Všechny detaily a střih jasně ukazují určení hlavně pro cyklistiku. Velká zádočková plocha pak dobře rozloží objemnější prostor pro rezervoár, prostě jednoduchost a účelnost. Přístup k rezervoáru je ovšem při plně naloženém batohu kvůli doplnění tekutin trochu obtížnější.

Camelbak Blast

Synonymum pro cyklistické batohy s rezervoárem, to je Camelbak a typ Blast patří v tomto designu mezi trochu nevěsední modely.



Batoh s objemem 17 litrů se nakonec ukázal tím, čím by měl podle výrobce být. Ideálním modelem pro delší jízdu s nákladem odpovídajícím jeho střednímu objemu.

Jednoduchý hlavní prostor má velký vstup na zip. Prostor pro rezervoár je zcela oddělený a má samostatný vstup z boku zádočkové části, což je při jeho plnění naprosto ideální. Rezervoár s objemem dva litry je součástí batohu a hadička je vyvedena otvorem za krkem.

Zádočka má tři panely polstrovaní, které nabídl i přes menší výšku batohu perfektní usazení na zádech a hodně slušnou ventilaci. Menší sířka zde byla plusem právě pro celkovou ventilaci a ani s těžším nákladem nebýlo jeho rozložení na zádech nijak omezující.

Ramenní popruhy jsou nahoře celkem blízko u sebe a i přes výraznější sířku jsou dobře střižené, takže netlačí. Navíc je lze regulovat hrudním páskem. Navíc je spolu s jednoduchým bederním pásem nabídl dokonalé usazení batohu na zádech v prudkých pasážích i při rychlém pohybu.

Celní strana je nahoře vybavena kapsou z jemného pláse, určenou na brýle nebo telefon, a větší kapsou vpředu. Ta má navíc dvě síťové kapsy a klips pro zajištění klíček. Velká kapsa na spodní straně je pouze ukrytá pro síťku na přilbu, která se vydává spodem. Výřez v síťce navíc odkrývá pouťko pro blikáčku, takže tu lze vozit i při nasazení síťce. S helmou je horní přední kapsa volně přístupná. Vespod je pak kapsa s pláštěnkou, na bocích je už pouze stahování pro regulaci objemu.

Celkové provedení tohoto batohu je ideální jak pro kratší výjízku, kdy díky sířce nijak neomezuje, tak pro delší putování, kdy ale menší objem nenabízí takové přepravní kapacity. Perfektní je ale zpracování, usazení na zádech a provedení všech detailů, které jasně ukazují na cyklistickou specializaci této značky. Pouze zip hlavní komory by mohl mít překrytí proti vodě nebo voděodolné provedení. V praktičtějším barvě pak batoh nemá takřka žádné omezení. Jeho cena je včetně rezervoáru 1890 korun a hmotnost 1040 gramů.

Doldy Skialper XC 20



Zástupce domácí produkce z Východních Čech není primárně určen pro cyklisty, ale fakt, že si jej do své vybavy zvolila Horská služba, je jasným důkazem kvality.

Obsah 20 litrů, jednoduše členěný vnitřní prostor s jednou síťovou kapsou na drobnosti a přepážkou oddělující prostor pro rezervoár, prostě jednoduchost a účelnost. Přístup k rezervoáru je ovšem při plně naloženém batohu kvůli doplnění tekutin trochu obtížnější.

Záda mají na stranách dvě svíselé polstrované plochy a mezi nimi větrací prostor přes páteř. Další polstrovaní je na bederním páse, v místě, kde dosedá na kyčle, aby při výraznější stažení netlačil. Samozřejmě je i hrudní pás a pouťka pro uchycení hadičky rezervoáru. Ta je zevnitř vyvedena otvorem za krkem, který je dobře překrytý, takže do něj nepřsí.

Přední část má kapsu se svíselým zipem, což z praktického hlediska musíme zkritizovat, protože při rozepnutí z ní drobnosti rády vypadávají. Všechny zipy jsou ve voděodolném provedení a na jezdeckých materiálových pouťkách, takže se dobře ovládají.

Na celní straně jsou pružná pouťka pro trekové hůlky a dle dvojice pojistných čteček. Čtečkové drobných poutek po obvodu pak slouží pro uchycení odnímatelné síťky na přilbu. Poslední dvojice kapes ze síťoviny je na bocích a jejich velikost je ideální třeba na bidon nebo náhradní duši a drobnosti. Díky zakončení gumou je vstupní otvor poměrně dobře zajištěn. Logo Doldy na celní straně je z reflexního materiálu. Pouťka na kapsu jsou kvůli svíselé poloze pro blikáčku trochu méně jistá.

Naplněný batoh se v první řadě ukázal jako jeden z nejjistějších v usazení na zádech. Vykrojený tvar bočnic a polstrovaní na bedrech byly i při slabším stažení popruhů hodně jisté. Batoh sedne naprosto perfektně a ani při ostrější jízdě nebo rychlé chůzi na zádech neposkakuje a nikam se nevyklučuje. Popruhy díky sířce jen mírně tlačí přes podpaždí, ale jinak o nich jezdec neví. Jejich sířka je díky kruhovému vykrojení za krkem, a tudíž stabilnější pozici, vhodnější pro jezdecky s trochu širšími rameny. Pro drobné postavy bude možná potřeba více přitáhnout hrudní popruh. Nicméně zádočková část je univerzální a sedí perfektně.

Pro celodenní putování jde tedy o velmi dobře zpracovaný kousek, bohužel méně členité provedení kapes a některé necyklisticky zaměřené detaily nemusí všem cyklistům vyhovovat. Cena tohoto batohu je 1290 korun, hmotnost pak 650 gramů.

Ergon BC3



Ergon je značka kladoucí důraz na maximální přizpůsobení se jezdeckým požadavkům a kromě gripu to funguje i u batohů. Tento model s objemem 25 litrů má voděodolné zipy a hlavně voděodolný materiál, aby byl dostatečně ochrannou v jakémkoliv počasí.

Základem celého systému je pevná plastová zádočková část Flink Link, vybavená kloubem nesoucím ramenní popruhy. Ty tak perfektně objímají ramena a těsně pod podpaždím vedou opět k zadům. Spodní bederní úchyt má plastový základ, který drží celou zádočkovou část výrazně od těla, aby byla zaručena dokonalá ventilace. Kloub popruhů lze nastavit na výšku a batoh tak přizpůsobit, důležitý je hrudní a bederní pás, které je třeba mít díky oddělení batohu od zad dostatečně utažené.

Bederní popruh je polstrovaný na bocích, takže při výraznějším stažení netlačí. Celní část batohu má velkou vnější kapsu na přilbu, hlavní kapsa má dobře přístupný zip a několik menších úložných prostor. Nahoře je menší kapsa na drobnosti, takže členění úložných prostor je dostatečné, ale ne přehnané. Rezervoár má samostatnou kapsu s vývodem nahoře a hadičku lze samozřejmě uchytit na popruh.

Hlavním rysem tohoto batohu je maximální ventilace zad, o nějakém propočení nemůže být řeč, snad jen nahoře pod kloubem popruhů. Pohyb v ramenní není ničím omezen a s batohem by byla radost snad i plat, jak je nahoře flexibilní. Při jízdě je ale nevhodou oddělení od zad, kdy se může při slabším stažení bederní popruh vykytovat do stran, to by chtělo vyřešit asi větší stýčnou plochou v bederní oblasti.

Pro celodenní výjízku je stejně vhodný, jako pro běžné nošení, pouze přeprava prázdného batohu je díky pevným zádom a tudíž větší velikosti trochu omezená. Hmotnost batohu je 1600 gramů a cena je 5599 korun včetně rezervoáru. Lze jej mít i ve dvou provedeních zádočkové části pro muže i ženy, z nichž každou ve dvou velikostech.

Merida

Tento model s objemem 25 litrů vypadal na první pohled jako ideální pro delší jízdu, ovšem nakonec jsme u něj bohužel postrádali několik hodně důležitých detailů.

Hlavní prostor má téměř celovododivný zip, díky němuž lze celý batoh rozepnout na dvě poloviny. Vpředu je pak samostatný zipem uchycena středová přepážka s dvojitou kapsou. Pro civilní použití je ideální, na turistiku ji lze zcela vyjmout a udělat tak z hlavního prostoru jednu kapsu. Ta má na zádočkové části samostatný prostor pro rezervoár, který se vkládá hlavním vstupem nebo shora vlastním otvorem se zipem. Hadička je vyvedena otvorem na vrchní straně.



Zádočková část má tři polstrované panely, které nabídl výbornou ventilaci a celkem slušné usazení na zádech. Díky výšce batohu je rozložení hmotnosti nákladu na zádech slušně rozděleno. Ramenní popruhy mají výraznější sířku, ale nakonec díky dobře zvolenému rozestupu nijak výrazně netlačí. Vyktnout ovšem musíme absenci jak bederního, tak hrudního popruhu, které u takového batohu chůzi nemá batoh šanci držet na zádech jistě a má tendenci se vysouvat ve sjezdech nahoru a v technických pasážích popojíždět do stran.

Celní strana má horní a spodní kapsu na drobnosti, na dně jsou potom dva zipy skrývající každý kapes se sítkou na přilbu a pláštěnku přes batoh. I s nateženou sítkou je horní kapsa dobře přístupná. Nechybí popruhy pro regulaci objemu, které zároveň drží výrazný pruh materiálu kryjící hlavní zip. Na bocích jsou dvě síťové kapsy na bidon a drobnosti. Pouťka na blikáčku jsou umístěna vsvisle, což je trochu méně šťastné řešení.

Celkové zpracování batohu je podle všech detailů pro cyklisty dobře promyšlené a pro dlouhé výjezdy by bylo ideální, nebýt zmíněné absence popruhů, která z tohoto modelu vzhledem k malé jistotě na zádech činí kousek vhodný spíše pro turistické nebo civilní použití. Jeho cena je 1490 korun a hmotnost včetně středového dílu je 1540 gramů.

S kým na výlet?

Snad bychom to jednoduše shrnuli, kdo je adeptem na výjezdy pro vícedenní putování. Díky velkému objemu v kombinaci s cyklistickými detaily je asi nejlepší univerzálem **Author Breeze**. Ten až na omezení dané spodním spicovým polstrovaním sedí perfektně a nabídně dostatek prostoru pro velký náklad i drobnosti.

Technickou prapracovanost a členění prostoru asi nejlépe pro **Acor**, který bude lepší pro menší jezdecke, ale díky rozmanitosti vnitřních prostor je dobrý i pro civilní použití.

Nejlépe usazení na zádech nabídl domácí Doldy Skialper, který sedí naprosto přesvědčivě a na zádech se ani nehně. Trochu bychom upravili vstup do přední kapsy a přidali nějaké kapsičky na díly a byl by nedostupný.

Merida má velký objem a nápaditě zpracování, které nabízí dobré využití všech prostor, rovněž překrytí zipu je dobře zpracované. Bohužel jej pro cyklisty znevýhodňuje absence bederního a hrudního popruhu, které by měly být samozřejmostí.

Camelbak Blast tradičně splnil všechny na očekávání, protože je okvěle zpracovaný a na zádech jistě sedící batoh. Všechny detaily a prostory jsou dobře využité, navíc perfektní je boční vkládací rezervoár.

Ergon vyhrál s volností pohybu v ramenní a ventilační, jistotu usazení patří k průměru. Cena ho ovšem osloví do zcela jiných hladin.

Při výběru batohu na delší trasy bychom tedy měli dbát hlavně na dokonalé usazení na zádech, protože není nic horšího, než se celý den všelijak kroužit a přizpůsobovat batohu, aby nám vůbec na zádech držel.

Pohodlný přístup do všech prostor je rovněž zásadní a překrytí zipů proti vodě nebo jejich voděodolné provedení jsou také důležité. Pláštěnka dokáže hodně zachránit, ale lze ji koupit i samostatně, takže není třeba mít ji jako součást batohu. Síťka na přilbu je ceněna hlavně při přesunu pešky nebo vlakem či v dlouhých stoupáních. Při výběru bychom měli zkusit i regulaci ramenních popruhů, protože jejich rozchod může na ramenu při jízdě způsobit hodně nepříjemných okamžiků, kdy budou dířit. Někdy hmotnost batohu pak oceníme při delší jízdě, kdy každý gram navíc nesकुtčně tíží.

Přijíme tedy šťastnou ruku při výběru a mnoho kilometrů bez jakéhokoliv omezení pohybu při delších cestách s kvalitně rozloženým nákladem na zádech.

V minulém díle jsme se věnovali upevnění a vystředění třmene kotoučové brzdy na rám a vidlici. Ovšem ani v případě nového třmene nemusí být oba pístky souměrně vysunuté, takže je třeba jejich chod lehce upravit.

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Jak na pístky



Pístky uložené ve třmenu jsou utěsněny gumovými „O“ kroužky a ty nemusí být vždycky úplně stejné, vyšší tření jednoho může znamenat výraznější vysunutí toho pístku, který má tření nižší. Nestejnoměrně vysunuté pístky tak nelze nikdy jednoduše seřadit vychylením třmene do stran, protože pak může kotouč drhnout přímo o stěnu třmenu. Je tedy třeba pístky rozchýbat tak, aby se oba pohybovaly stejným směrem a do stejné vzdálenosti od třmenu.



druhý pístek na zhruba stejnou úroveň 5. Nikdy nenecháme pístky vyjet ven až zcela k sobě, to už by nám mohla pod těsněním unikat náplň, vždy by mezi nimi měl zůstat volný prostor alespoň na tloušťku šroubováku 6, abychom je mohli postupně zasouvat zpátky.



Ať už pro novou, nebo hodně používanou brzdou, vždy bude platit, že musíme pístky promazat. V první řadě tedy ze třmene vyjmeme kolo s kotoučem a následně vytáháme destičky 1. Ty se samozřejmě u každé brzdy vyndávají jinak, podle zajištění a do stejné vzdálenosti od třmenu. Ať už pro novou, nebo hodně používanou brzdou, vždy bude platit, že musíme pístky promazat. V první řadě tedy ze třmene vyjmeme kolo s kotoučem a následně vytáháme destičky 1. Ty se samozřejmě u každé brzdy vyndávají jinak, podle zajištění a do stejné vzdálenosti od třmenu.

Ukročujeme je na zhruba stejnou úroveň 5. Nikdy nenecháme pístky vyjet ven až zcela k sobě, to už by nám mohla pod těsněním unikat náplň, vždy by mezi nimi měl zůstat volný prostor alespoň na tloušťku šroubováku 6, abychom je mohli postupně zasouvat zpátky.

Vysunuté pístky lehce otřeme hadrem, budeme muset použít slabý šroubovák, abychom se dostali do všech zdvihů třmene. Jakmile máme očistu provedenou, prostříkáme celý prostor třmene kolem pístků silikonovým olejem ve spreji 7, abychom celou plochu pístků pořádně promazali. Silikon nám totiž konzervuje gumové těsnicí kroužky a není vůči tomuto materiálu agresivní. Pístky neotíráme, ale naopak promazané je postupně oba zasuneme šroubovákem zpátky do třmenu 8. Musíme dbát na to, abychom pístky zasouvali rovnoměrně s otvorem a nikoliv silko, aby se nevychýlily ze správné polohy. Opět by mohlo

docházet k úniku náplně systému. Pozor na materiál pístků, abychom jej neopatrnou manipulací nepoškrábali nebo neulomili čep pro pružinky destiček. Dobrým nástrojem jsou kleště na seger pojistky, jejichž čelisti se po stisknutí rukojeti roztahují od sebe. Těmito kleštěmi dostaneme do výchozí polohy oba pístky najednou.

Pístky bychom měli mít zároveň se stěnou třmenu 9, můžeme zkusit stiskem páky, jak stejnoměrně se budou oba vysouvat. Jestliže je jeden z nich stále pomalejší, postup opakujeme, případně ten druhý přidržíme šroubovákem a vysuneme stiskem páky kvůli promazání pouze tento jeden. Celý postup můžeme několikrát opakovat, abychom dosáhli stejnoměrného chodu pístků a mohli se tak při regulaci třmenu spolehnout na to, že budeme mít destičky opravdu uprostřed 10.

Před samotným vložením destiček do třmenu je musíme důkladně vyfrot a vysušit, abychom jej zbavili veškerého maziva. Vlivem teploty při brzdění by totiž mohlo dojít k jeho kontaktu s materiálem destiček nebo kotouče, což by mělo negativní následky na výkon brzdy.

Tento postup patří nejen k základům seřízení stejnoměrného chodu nových pístků, ale je to zároveň nutná údržba pístků brzd často ježděných v blátě, kdy se nečistoty pod těsnicí kroužky chtě nechtě dostávají. Výhodou mají brzdy s třmenem otevřeným shora, protože u nich je na pístky skvěle vidět a jsou nejlépe přístupné.

Cannondale se vloni kasal, že když se prakticky neprodávají vysokozdvíhová kola Judge a Parp, že nemá cenu je vůbec vyrábět. Právě tímto způsobem může být odhalen freeridového modelu Claymore s osmnácti centimetry chodu, který byl v době psaní této pavlače právě čerstvě odhalen. Druhým novinkou je znovuzrozený Jekyll, který nově disponuje 150mm zdvihem.

Sledování snad celosvětové diskuze na téma podpůrného elektromotoru v kole Fabiana Cancellary je docela zábavné. Slavný švýcarský závodník své obvinění samozřejmě odmítá a i nám připadá směšné, jak jeho výkonnostní nadvládu nad ostatními jezdci chtěl někdo jednoduše očítnit. Triumf sil, který demonstroval na jarních klasikách a později na Roubaix, mohl jistě svádet k mnoha domněnkám. Obvinění z použití motorového kola se Cancellara jednoduše vysmál. Nicméně současné technologie skutečně podobné vychytávky umožňují, vzpomeňme například systém německého výrobce Gruber Assist, s pomocným elektromotorkem zcela ukrytým v sedlové trubce rámu kola. Udaňný by podobná koncepce doplňkového pohonu měla přinést až sto wattů výkonu k dobru, což určitě stojí za nějakou tu váhu navíc. Ale pokud se do budoucna vedle převažování kol závodníků bude také pečlivě hledat případně ukrytý elektromotor s bateriemi, tak kam jsme se to dostali???

Zahraniční sportovní média si začínají uvědomovat, že ač je Česká republika jen nepatrný trpaslík, ve sportu stále častěji poráží i mnohem vyspělejší a tradičnější státy. Nejen mistrovský titul hokejistů, ale i zlatá medaile Michala Marošho ve světovém poháru 4X, bronzová medaile Kulhavého ze světového XC, průběžné vedení světového poháru 4X Janou Horákovou, několik druhých a třetích míst Michala Prokopa a Tomáše Slavika a hlavně zlatá medaile Mistryně Evropy ve four-crossu Romany Labounkové, všechny tyto úspěchy našich bikerů dokládají, že Čechy rozhodně nelze brát na lehkou váhu. Také silniční Roman Kreuziger hlásí průběžným druhým místem (v době uzavírky tohoto čísla) na etapaku Okolo Švýcarska skvělou formu před Tour de France... Jestli další závody povedou i nadále tímto vzestupným tempem, budeme mít letos jistě hodně medailí, což přinese do předolympijského roku mnohem větší podporu cyklistiky. Takže závodníci, snažte se dál!

Celkem nás baví tu a tam zalistovat v „odborně“ zpracovaných cyklistických přílohách různých novin či časopisů. A často se nestíháme dívat, co se dočteme. Přestože se mnohdy jedná o známé tituly, tak nás doslova překvapí úroveň zpracování článku, který by měl nezavádět člověka alespoň základně uvést do problematiky výběru kola a cyklistiky všeobecně. Užívání pojmu jako šlapky či sedátko, na to už jsme si zvykli, ovšem nedávno jsme se v nejmenovaném, ovšem hodně známém domácím titulu dovedli o doplnku nazvaném „špachtle“. Poté, co jsme se dále dočetli o jeho užítí pro demontáž pneumatiky, bylo jasné, že měl autor na mysli montpáky. Ale představa si situaci, kdy si jede článkem „vzdálaný“ cyklista-záčetník do maloobchodu pro špachtle. Prodejce si bude myslet, že je zákazník blázen, a zákazník samotný nabude dojmu, že prodejce nestojí za nic, když nemá na skladě špachtle a prodává o takové věci nikdy neslyšel...

Jak jsme již informovali dříve, bikeri mají díky stránkám www.nahovno.cz spoustu příležitostí, jak vtipně propagovat svůj sport. Tak například místo Nike si můžeme koupit tričko se stejným grafickým logem „fajtky“,



ale s nápisem Bike. Ovšem některá trička z provenience Nahovno.cz si z různých značek dělají přímo legraici. Vyložené totiž pobaví přesmyčka Satan Cruz nebo úpravy log Socialized místo Specialized či Coocott USA místo Scott USA. To se prostě musí vidět.

Pells Gripper

Dlouhoprsté rukavice Gripper mají za úkol jezdcům poskytnout maximální kontakt s řídítky (anglicky grip). O pevné spojení se starají přínavné pryžové panely, které jsou umístěny na dlani pod palcem a polštářky prstů. Spodní dlaněvo část je vyrobena ze syntetické kůže Amara, která si za dobu jejího používání vybudovala pověst odolného a zároveň celkem prodyšného materiálu. Svrchní část rukavic tvoří prodyšná síťovina, která za jízdy celkem dobře propouští vzduch k pokožce, takže se dá v rukavicích dobře existovat i v teplejším počasí. O ochranu ruky a prstů při kontaktu se stromy se částečně postarají zajímavě tvarované pryžové panely, které kryjí pr-



ty už od konečků až do středu ruky. Rukavice se zajistí páskem na suchý zip, kterým se opepne zápěstí shora. Pružnost pak přináší neoprenová manžeta. Na svrchní části palce najdeme panel z jemného froté, jenž umožní si otřít čelo, aniž bychom si odřeli pokožku. Rukavice padnou jako ulité a ihned po jejich nasazení jezdec zapomenou, že nějaké rukavice má, což je dobrá známka dostatečného komfortu. Švy spojující horní a spodní část na koncích prstů jsou sice zašity dovnitř, nastěti jsou ale rukavice dostatečně dlouhé, takže při jízdě tyto švy do konečků prstů netlačí. Cena těchto rukavic je příznivých 399 Kč a dostupné jsou nejen v černé, ale také v červené barvě. (mig)

- + cena, ochrana, odvětrání
- nenalezli jsme



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



WWW.NACHAZEL.CZ



JUNGMANNOVA 11
563 01 LANŠKROUN
INFOTEL.: 603 587 688
SALE@DANDY-ALEA.CZ
WWW.KOLA-DANDY.CZ

Zámky na kolo ABUS jsou u nás velmi známým pojmem kvality a skvělého zpracování. Co na tom, že musíte občas sáhnout trochu více do kapsy, abyste si pořídili opravdu kvalitní zabezpečení vašeho drahého kola.

Kupovat levné a pochybné výrobky, na jejichž překonání stačí nějaký obyčejný nástroj, nemá asi smysl. Nebo má, ale leda tak pro zloděje. Ten takové výrobky, přes které se dostane snadno, během pár sekund, doslova miluje a obiluje se blahem, když něčím takovým spatří uzamčené kolo před smůškou.

Jedním z dalších zámeků na kolo od ABUSu je kabelový zámek 860/110. Jeho jádrem je vysoce flexibilní ocelové lano, které překrývá ocelové kroužky, jejichž osazení zapadá přesně do sebe. Podobné kroužky můžete nalézt i na zámcích jiných firem, ale přesvědčte se, že kroužky jsou skutečně ocelové. Bývají často z nějaké slitiny hliníku, kterou přefinujete za krátkou chvíli. Ne tak v případě ocelových kroužků od ABUSu. Po kroužcích se vám pila smekne, a pokud by se jí náhodou přihodilo, že zuby zaberou, tak se kroužek otočí a pila má zase smůlu. Musel by jí nahradit opět jen rozbrus. Ale to je stará písnička. Příležitostný zloděj oh asi s sebou nenosí...

ABUS 860/110

Slabým místem u zámeků bývá také vlastní uzamykací mechanismus. V laboratorních ABUSu již ale vědí, že i u těchto výrobků pro sportovní náčiní je potřeba vybit zámekový systém krytkou proti odvrácení. Příjemným zjištěním pro nás bylo, že při uzamykání není potřeba klíčem v zámku otáčet, zámek stačí pouze zacvaknout. Lze to i při absenci klíče v zámku. Takže na to trochu pozor. Zámek se vyrábí v délce 110 cm a jeho cena v maloobchodě se pohybuje kolem 550 Kč.

Tento výrobek není příliš určen, vzhledem ke své hmotnosti 950 g, pro umístění na kolo nebo do batohu při jízdě, ale neocenitelnou službu vám udělá v situacích, kdy je opravdu potřeba kolo chránit. Třeba i v místech, kde si myslíte, že je vaše kolo naprosto zabezpečené. V uzamčeném automobilu, kočárkárně, garáži, sklepě, na balkóně nebo ve společné kolárně v penzionu. Všude tam se kolo krádež. Dokonce jsme kdysi dělali pokus s krádeží kola z balkónu ve třetím patře paneláku, byla o tom reportáž.



Najali jsme si zručného lezce a tomu se podařilo vylézt na balkón a po laně spustit kolo dolů během zhruba dvou minut. I s jeho slanečím a odjezdem na „ukradeném“ kole. Takže i na balkóně opravdu pozor. Bezpečné místo to pro kolo opravdu není a kola se z nich skutečně ztrácejí.

Zámek již na první pohled vypadá exkluzivně. Je překvapivé, že i tak obyčejně věc se může stát designovým kouskem. Matný černý povrch plastového potahu a robustní, moderní vzhled uzamykacího systému napovídá, že přes tento zámek nebude zrovna snadné se dostat v případě, že nám klíče třeba spadly do kanálu. (kany)

Fiber Grip to vyřeší!

Problém s neustálým zasouváním karbonové sedlovky do rámu často vyústí v jedné, a sice v poškození a následné zhoršení její stěry vlivem nadměrného stažení podsedlové objímky. Ještě nebezpečnější může být třeba protočení silničních karbonových řidítek v představičce při projetí větší nerovností, což může ústít v osklivý pád. Všem těmto nepříjemnostem se snaží zabránit speciální pasta Finish Line Fiber Grip, s jejíž pomocí vznikne na kontaktní ploše obou dílů zdrsnující film.

Celkem jednoduchá funkce přípravku Fiber Grip, založená na mnohonásobném zvýšení tření mezi oběma styčnými plochami, dovoluje pro zachování vysoké pevnosti spoje použít podstatně nižšího, ke karbonovému povrchu „přátelského“ utahovacího momentu. Určitá křehkost, související s celkovou

tvrdostí karbonu, totiž vyžaduje výrazně citlivější přístup při montáži. Metoda „na krev“, již mnozí s oblibou u běžných dílů aplikují, může u karbonových komponentů vyústit v jejich destruktivní, ať už v okamžiku montáže nebo, mnohem hůře, za jízdy.

Círá pasta s drsnými krystalky se jednoduše aplikuje na požadovaná místa. Výrobce garantuje, že nepůsobí agresivně na povrch karbonu a že v případě jejího použití se lze spolehnout na utahovací momenty doporučené samotnými výrobci. Z vlastní zkušenosti můžeme napsat jediné, a sice že skutečně funguje. Nic víc po ní nikdo ani nechce.

Pasta Finish Line Fiber Grip se prodává buďto v 50g tubě za 159 korun, nebo pro potřeby servisů ve 450g dóze za necelých sedm stovek. (kad)



VAŠE DOPISY

Zdar Cykloservismani, co říkáte na sady Sram Force a Campagnolo Chorus? Stavím novou silnici a tak nějak z principu bych se rád vyhnul Shimano. Už proto, že mám rám De Rosa, ke kterému mi Shimano prostě nepasuje. Kterou sadu z těch dvou byste si vybrali vy? A proč?

Dík.

Michal Mysliveček

PS: až doteď jsem jezdil stopětkou, která mi přijde designově i funkčně taková nějaká nemastná neslaná, takže i proto bych chtěl jít „antishimani“ cestou...

Ahoj Michale.

Obě sady, které zmiňuješ, jsou v podstatě závodním vybavením a v obou případech rozhodně nešlápněš vedle. Force i Chorus mají svá specifika. Po stránce čistoty řazení a jeho rychlosti nemáme výtku ani k jednomu z kandidátů. Mnohem důležitější ale pro tebe určitě bude ergonomie úchopu pák Double Tap a Ergopower. Proto rozhodně doporučíme, aby sis někde v obchodě nebo na kolech kamarádů páky Sram a Campagnolo pořádně osahali. Zvláště u poslední generace Campagnolo Ergopower se názory na pohodlí držení všeobecně liší, ovšem oproti jejímu předchůdci odpovídá tvarování mnohem více anatomii ruky. V případě řazení Sram se mnozí uživatelé obávají přítomnosti pouze jediné páčky, s níž se jak řadí „nahoru“, tak i odřazuje. Jakékoli obavy jsou zde však úplně zbytečné a během celkem krátké chvíli si na atypické ovládání člověk navykne.

Co se týče klik, spokojen určitě budeš s tuhostí systému Truvativ i s ploosami Ultra Torque. Největší funkční rozdíl mezi oběma kandidáty bude asi překvapivě v brzdách. Tady podle mého názoru Talové trochu zaspali, verze Skeleton rozhodně nepatří mezi jedovky a Sram i Shimano je svou funkcí jasně předčí.

Jestliže se ptáš na konkrétní doporučení, já osobně bych z avizované dvojice asi sáhl po sadě Force, už jen z toho důvodu, že vzhledem poslední generace pák Campagnolo Ergopower jsem zatím stále nepřelšel na chut. A jestli si mohu dovolit jedno osobní doporučení, Shimano bych rozhodně nezatacoval. Nová ultragra funguje dokonale, i když na rámu De Rosa by samozřejmě z principu mělo být Campagnolo. Jan Kadečka

Elitní limitované Pearl Izumi

Název ELITE Limited Jersey sám o sobě značí, že tento dres od značky Pearl Izumi rozhodně nepotkáte na každém rohu. Nově designovaná kolekce cyklistického textilu tohoto výrobce je opravdu nepřehlédnutelná, což o testovaném dresu z limitované kolekce platí dvojnásob.

Polyesterový materiál Elite Transfer nabízí díky své jemné síťované struktuře vynikající ventilaci a odvod vlhka i v tom největším letním horku. Boční „Direct-Vent“ panely až do podpaží a na spodní části rukávů jsou tvořeny síťováním, ještě více „otevřeným“ materiálem, jenž je použit i na záďovém panelu těsně pod límečkem. Spodní zakončení dresu i lemy okolo rukávů jsou celkové spíše volnější, takže nikde neškrtí, ani nezamezují proudění vzduchu. Protiskluzová úprava spodního olemování pomocí gelového pásku je pak maximálně účinná proti nežádoucímu vyhrnování dresu při předklonu.



V praxi se všechny zmiňované prvky, k nimž patří i celopropanací přední zip, podílejí na maximálním komfortu uživatele, což platí také o velice nízké gramáži použitého materiálu a stejné tak o jeho rychlé schopnosti schnutí. Uvítali jsme také lehké zkrácení předního dílu, díky němuž se materiál na břiše při jízdě zbytečně nekřabátí. Střih je vhodně široký v ramenou a i přes pouze minimální pružnost základního materiálu nikde netáhne. Praktické jsou díky své velikosti tři klasické zadní kapsy, pod nimiž je přes celou šířku zad nainstalován reflexní proužek, jenž v letních dresů zdaleka nepatří ke standardním detailům.

Cena 2250 korun je sice vyšší, ovšem odpovídá faktu, že se jedná o limitovanou edici. Nabízené velikosti jsou od S do XL. (kad)

+ nadprůměrná ventilace, volnější zakončení rukávů i spodního lemu, reflexe - cena

nejširší výběr dětských kol všech velikostí



star 16" www.leaderfox.cz

3.600,-

LEADER FOX

2010

BOHEMIA BIKE a.s. / Věsná 2290 / 370 01 České Budějovice / Česká republika
Tel.: +420 388 314 885 / Fax: +420 388 311 289 / E-mail: info@leaderfox.cz

TREK
AMERICKÁ
JEDNIČKA V KOLECH
WWW.TREK-BIKES.CZ

GARY FISHER
NEJLÉPE OVLADATELNÁ
KOLA NA TRHU
WWW.GARYFISHER.CZ

Výhradním dovozcem a distributorem pro ČR je
Bretton s.r.o. tel.: 2679 1 2679 www.bretton.cz

CANARD
functional sportwear

NOVÁ
KOLEKCE
CYKLODRESŮ
2010
PÁNSKÉ
DÁMSKÉ
DĚTSKÉ

FUNKČNÍ PŘÁDLO, KTERÉ NEMUSÍTE SKRYVAT

Canard s.r.o., Teslova 3, 301 00 Plzeň, Tel.: +420 775 084 005
www.canard-shop.cz, www.canard-store.cz

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

DEMA Spurr



Nejvyšší postavený model z řady duralových celoodpružených strojů značky Dema vychází koncepčně z výše postavených karbonových verzí, ovšem vzhledem k materiálu a osazení sází hlavně na cenovou dostupnost.

Tuhost a pohodlí

Přední trojúhelník je díky prohnutím a profilacím trubek velmi efektivní a navíc výrazně tuhý. Totéž platí pro zadní stavbu nebo vahadlo přepákování na tlumič.

Asymetrické řetězové vřpěry vycházejí z čepu za sedlovou trubicou, přibližně v úrovni malého převodníku. Zadní stavba kombinuje všude kluzná pouzdra s průmyslovými ložisky pouze na vahadle na horní trubce.

Větší ze dvou nabízených velikostí bude vyhovovat jezdcům s výškou přibližně 185 cm. Delší horní trubka a celkové delší geometrie kola nabídnou mírně natažení, ovšem poměrně pohodlný posed.

Akcelerace sice není závratná a kolo jede spíše rozvázně, ovšem při záběru není problém popohat ho k vyšším výkonům. Tuhost rámu tomu rozhodně svědčí a také odporují se níjak nebudí proti jezdcům. Vidlice Suntour Raidon sice patří k levnějším, ovšem lockout je doplněn ještě o regulaci odsokku, takže jejich 120 mm zdvih lze naladit k velmi kultivovanému projevu.

Zadní odpružení se zdvihem 120 mm je svereno stejnojmennému tlumiči s plným lockoutem, který ovšem vyžadoval trochu času na zaběhnutí, aby ztratil



počáteční tvrdší projev z kraje zdvihu. Přitom při záběru se zadní stavba skoro nehula a jakmile jsme najeli na nerovnost nebo do díry, šel tlumič výrazně do zdvihu.

Živý klidus

Jestliže jsme kolo popsali jako nepatrně delší a stabilní, pak ale musíme dodat, že v terénu nejde o nějaký nákladák, ale o poměrně vyrovnaný bike ve všech směrech. Po rovnině je lehkost jízdy někde na průměru, což je dáno jednak hmotností kola, ale i poměrně objemnými pláštěi WT.B. Jejich vzorek patří k univerzálním, nicméně jejich parketou je spíše terén než asfalt.

Do kopce je výhodou delší posed a imunita zadního odpružení vůči vlivům od pedálů. Do prudšího výjezdu stačí trochu nalehnout na řídítka a kolo prostě drží. Přesto ale není problém jej při troše snahy dostat na

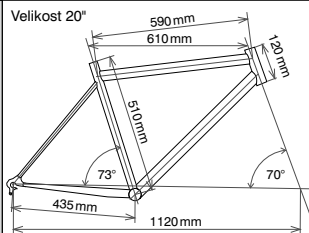
zadní. Z kopce je to o stabilním vedení a dobrém držení směru, což ocení hlavně začátečníci. Přesto jsme ale kolo dostali do vzduchu a dalo se tam s ním i trochu manévrovat. Na ostré skoky a hbitou změnu směru ale zapomeňme, na to už vlohy nemá. Prudce pasáže zdohá díky stabilitě celkem hravě a stačí jen lehce přesunout zadek za sedlo. Tyto úseky kolo prostě „převalí“.

Do zatáčky jde celkem ochotně, za což může rozumná výška těžiště. Úzké a zavěšené zatáčky si ale s delší geometrií zase tak dobře nerozumí, takže tam je třeba trochu více kombinovat silový záběr za řídítka a zadní brzdy. Díky brzdám Hayes Stroker ale jízda smykem přes brzdu není problém.

Komponentové osazení tvoří rozumný mix sad Shimano SLX a Deore s klikami FSA, brzdami Hayes a koly na ráfících WT.B se stejnojmennými pláštěi. Zmíněné díly fungovaly bez problémů, jen nové páčky Deore nám přišly trochu méně pohodlné pro odřazování než je jejich loňský předchůdce. Pochválit musíme sedlo a gripy WT.B, což byl na obou postech výborný společník pro vysoký komfort. Polstrování sedla i pryž gripů byly v terénu velkým přínosem pohodlí. Jedinou výtku tedy máme k již zmiřovanému nastavení tlumiče, jinak jde o cenově dostupný, komfortní stroj s dobrými jízdními vlastnostmi a nadprůměrnou tuhostí. ■

Technická specifikace:

Rám: Al 6061-T6, zdvih 120 mm
 Tlumič: SR Suntour Raidon
 Vidlice: SR Suntour Raidon 120 mm
 Brzdy: Hayes Stroker Ryde
 Klíky: FSA Gamma Drive
 Řazení: Shimano Deore
 Přehazovačka: Shimano SLX
 Přesmykač: Shimano Deore
 Nábaje: Shimano M475
 Ráfky: WT.B SX-24 Disc
 Pláště: WT.B ExiWolf Race 2,1"
 Sedlo: WT.B Rocket V Comp
 Sedlovka: FSA
 Řídítka: FSA
 Představec: FSA
 Hmotnost: 14,55 kg
 Cena: 29 243 Kč



- + tuhost rámu, funkce vidlice, osazení
- nastavení tlumiče

Sprosté gripy



Holy shit znamená slušné řečeno „Svatý Exkrement“, ale American to většinou řekne, když je z něčeho ohromen či překvapen. V přeneseném smyslu to tedy znamená spíš něco jako „ty brdo“. Jestli si z gripů pojmenovaných tímto jménem někdo sedne na zadek, si

Kromě praktické černé barvy se prodávají i ve zcela nepraktické, ale o to atraktivnější bílé barvě, což se mezi ladici designů kol počítá.

Gripys jsou typu Lock On, pryžové madlo je tedy uchyceno na plastovém těle.

K řídítkům se gripy upevňují dvěma duralovými objímkami na koncích, které se stahují pouze jedním zapuštěným šroubkem. Jeho hlavička sice přesahuje obvod objímky, ale není problém gripy natočit tak, aby ruka se šroubkem vůbec nepříšla do styku.

Délka třináct centimetrů je ideální i pro větší dlaně, zcela tradiční je i třicetimetrová tloušťka gripů, které nejsou ani tlusté, ani tenké. Tvrdost pryže Kraton je středně tvrdá, rozhodně nejsou ultra přilnavé, ale zato nabízejí delší životnost a rozumné pohlcování rázu. Úchop je zcela přirozený, dospělý jezdec grip rukou snadno obepne. Je však logické, že během používání dojde k odrolení plastických log, dovolujeme si však tvrdit, že sezónu gripy přežijí bez větší úhony.

Cena těchto nejen zdařilých, ale hlavně designově výraznějších gripů je příznivější 220 Kč.

(mig)

- + cena, vzhled
- nepraktická barva

Kompaktní Scicon



Značka Scicon je proslulá důmyslnými upínacími systémy, jenž provází velkou část kolekce brašen Scicon. Samotný nosník, který se bez použití jakéhokoliv nářadí upíná k ližinám sedla, nedoznal výraznějších změn. Pouze jeho stovaci kolečko je nyní větší a dotažení k sedlu pouhou rukou je tedy ještě o něco pohodlnější.

Přepřacování se došlo jeho plastového protikus, pevně uchyceného do vika brašny. Ten nyní ob

sahuje dvě ploché montpáky, které proto již uživatel nemusí přibírat. Tento vtipný detail je pečlivě zpracovaný, montpáky drží pevně na svém místě, každá z jedné strany stěny brašny. Sice nejsou nejdelší a někomu u nich může chybět háček pro uchycení za drát, ovšem manipulace s nimi při zouvání kola je bezproblémová.

Cena 669 korun je o něco vyšší, ovšem systém uchycení pod sedlo je v brašen Scicon bezkonkurenční, a to jak rychlostí montáže, tak svou pevností a spolehlivostí. (kad)

- + jednoduchá montáž, spolehlivost systému, integrace montpák
- cena

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

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

OD 24. 4. DO 9. 10.

AUTHOR MARATON TOUR

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

foto hrad Helfštýn - Author Sela maraton www.author.eu

Brýle Limar E 609



Na rámečky cyklistických brýlí Limar E 609 byl použit materiál Grilamid TR 90, extrémně lehký a odolný polymer švýcarské výroby, který je zároveň antialergický. Nožičky jsou vyrobeny z termoplastického polymeru TPE, jenž v sobě spojuje přednostní pružnost a plastu. Uvnitř jsou vyztuženy kovovou páteří a mají nastavitelné měk-

ké konce pro lepší komfort při nošení. Nosní opěrky z měkké gumy jsou rovněž nastavitelné a zajišťují správné usazení na obličej.

Tvar brýlí nejlépe padne jezdcům s užším obličejem, neboť patří k těm menším. Posazení na nose je stabilní, o pevné usazení se starají také pryžová zakončení nožiček, která nejen dosedají

na uši, ale zároveň i dostatečně svírají hlavu. Ideální sportovní tvar zorníků zajišťuje nejen ochranu očí proti větru, ale také rozumné odvětrání. Účinná je i ochrana proti zamrazení.

Polykarbonátová skla poskytují sto procentní ochranu před UV A, B i C zářením až do vlnové délky 400 nm. Použitý materiál Bayer Makrolon® nabízí vysokou kvalitu a odolnost proti poškrábání i mízení. Brýle jsou k dostání v šesti barevných variantách skel. Námí testovaný model Matt Black v balení obsahuje kromě kouřových zrcadlových zorníků ještě čirá a oranžově zabarvená skla. Sada obsahuje také měkký vak z mikrovlákna, jenž slouží i k čištění skel, a tvrdé pouzdro. Výhodou pro bikery s horším zrakem je možnost upevnit do brýlí Limar i dioptrická skla. Jejich výměna chce trochu cviku, nicméně jakmile jezdec získá „grif“, není to nic složitějšího.

Cena těchto povedených brýlí je necelých šestnáct set korun.

(mig)

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

nám. Jiřího z Poděbrad Rípská 27, tel.: 222 522 490
Molesovická tržnice Bubenské nábřeží, tel.: 266 710 675

Vinice Vinnohradská 3216, tel.: 220 940 557
Kačerov Čertánská 7, tel.: 261 262 033

AUTHOR MODUS 2008



Původní cena
24 990 Kč

16 990,-

www.cykloprag.cz



GEORGE HINCAPIE
US CHAMPION 2009
winner with Northwave shoes

Northwave. Cycling DNA.



DEVIL JERSEY
AERLITE 3 SHOES
RACE 2 SOCKS



DEVIL, Kompletní designová linie oblečení pro cyklisty, kteří milují jedinečný vzhled a zároveň požadují dokonalou funkčnost používaných produktů. Dva typy dresů (bez rukávů nebo s krátkými rukávy) mohou být doplněny kraťasy - vše ve 3 různých barevných kombinacích. Oblečení s dynamickou, ale diskrétní grafikou v "racing" stylu je díky použití materiálu Multilight dobře prodyšné a pomáhá udržet konstantní tělesnou teplotu během sportovního výkonu. Northwave: DNA těch, kteří mají kolo v krvi.

Distributor in the czech republic www.lomtrading.cz



Model Rocket je nejlehčí MTB přilbou v nabídce německé značky Cratoni.

Jeho nadprůměrně odvětraná konstrukce s třinácti ventilacími otvory společně s hmotností 220 gramů (velikost M/L) je ideální nejen pro závodní nasazení, ale i pro letní horka, kdy je co nejučinnější ventilace maximálně žádoucí.

Z důvodu redukce váhy je výrazněji odkryta struktura tvrdého polystyrenu, skóřepina však dostatečně pokrývá a účinně zpevňuje jednotlivé partie pro případ nárazu. Hmotnostní redukci se podrobil i samotný šitítek, po jehož odepnutí testovaná přilba atakuje magickou hranici dvou set gramů. Výhodou modelu Rocket je ovšem fakt, že vypadá velice pěkně se šitkem i bez něj, takže může posloužit pro jednoho uživatele jako silniční i bikový zároveň. Čistě silniční ekvivalent typu Rocket pak nese název Bullet a jedná se v podstatě o totéž, pouze bez šitku.

CRATONI ROCKET

Skelet přilby nabízí průměrnou hloubku a z ní vyplývající stabilní usazení na hlavě. Vnitřní výstelky jsou svou plochou minimalizovány, stejně jako veškerý použitý materiál na přilbě, ovšem i tak



poskytují dostatek komfortu. Maximálně spokojeni jsme byli s umístěním upínacích popruhů vpředu skeletu a pak úplné vřadu, kde popruhy procházejí skrz seřizovací mechanismus. Díky tomu poskytují příkladně upnutí a vůbec nepřicházejí do kontaktu s ušima, což bývá u ně-

kých přilb nepříjemné. Seřizovací mechanismus pro nastavení vnitřního obvodu přilby využívá klasické otočné kolečko na zátylku. Minimalizace celého tohoto systému se k přilbě skvěle hodí, pouze s ní souvisí o něco horší přístupnost celkem malého kolečka. To je ovšem absolutní detail na jinak výborně zpracované přilbě, která určitě osloví hlavně jedince, řešící na kole i dalším vybavení každý gram. Chválíme rozměrnou reflexní nálepku vzadu, transportní obal a především přiložené sady náhradních výstelk s odlišnou tloušťkou, s jejichž pomocí lze přilbu dokonale přizpůsobit různým tvarům hlavy. Cena přilby Cratoni Rocket je 2499 korun. Vedle testované šedé varianty je v nabídce ještě stříbrno-bílá a atraktivní zeleno-hnědá, všechny ve třech velikostech.

(kad)

- + nízká hmotnost, využití pro MTB i silnici, uchycení popruhů
- horší přístupnost seřizovacího kolečka



Antišok od Haven

Krátkoprsté rukavice Haven Air Pro sázejí v první řadě na maximální pohodlí pro jezdce v dlani.

Jejich dlaně jsou z syntetického kůže je už při navléknutí na ruku pocitově hodně silná, takže je jasné, že tlumení rázů je zde na prvním místě. Dlaně kombinuje základ s velkou středovou výztuhou ve tvaru „Y“, která ji rozděluje na tři části. Obě spodní partie jsou vybaveny polštářky s tlumícím materiálem, překrytým pevnou plastickou síťovinou. Další polštářek je potom umístěn ve třetí části pod klouby prstů. Samozřejmě nechybí zpevňující výztuha mezi palcem a ukazovákem. Pro snadnější stahování slouží dvojice poušek našitá mezi prsty.

Hřbetní část je o poznání slabší a naopak při ventilaci dohání to, co dlaně nezvládá. Hustší síťovina v přední části je i na panelech mezi prsty. Plocha froté na palci je dostatečně velká, trochu ji ale kazí výrazný pásek suchého zipu pro stažení k zápěstí.

Velikost „L“ bude díky šířce dobře sedět i jezdcům s velkými dlaněmi. Materiál se nikde na dlaně nekrabátí, takže kdo



- + komfort tlumení, plocha froté, pouška

je zvyklý na klasické „elko“, bude možná v tomto případě sahat po velikosti M. Stažení na ruce je kvůli výraznému vykrojení zprvu trochu méně přesné, je třeba rukavici více přitáhnout. Dlaně část perfektně rozloží tlak na grip a pokud někdo vozí hodně hrubé provedení, v tomto případě o něm ani nebude vědět. Citlivost úchopu je sice trochu nižší, ale díky tloušťce materiálu je to o maximálně pohodlí. Vnější polštářek bychom si ce možná umístili trochu více na prostředek, ale to je jediná výtka k dlaně, kterou máme. Šev výztuhy mezi palcem a ukazovákem je zprvu trochu výraznější, ale po několika vyjíždkách si sedne a jezdec už o něm skoro neví. U materiálu dlaně pak musíme hodnotit výbornou odolnost proti otěru, slabší ventilaci zachraňuje výborně ventilující vrchní část, takže celkový dojem je v tomto směru vyrovnaný.

Rukavice se dodávají v červeném, bílém a modrém provedení ve velikostech XS-XL za cenu 299 korun.

(už)

- šev výztuhy

Za deštivých dní dostane kolo v blátě neuvěřitelně zabrat. Voda, bahno, písek, jíl a další nečistoty během jízdy vytvoří na rotačních komponentech doslova brusnou pastu, a pokud bychom se o kolo dostatečně nepostarali, mohly by pro něj být následující kilometry vražedné.

Letošní deštivé jaro přineslo závodníkům na horských kolech spoustu bláta a špíny. Po dojezdu deštivého maratonu Okolo Olomouce byly stroje jezdců identifikovatelné pouze podle siluet a charakteristických prvků rámu, protože jinak byly celé obalené do blátivé slupky.

Ve stánku českého týmu 4Ever Bulis jsme objevili tolažně „zapráskaný“ karbonový stroj Virus XC1, který je závodním strojem Lenky Bulisové, vítězky ženské kategorie. A tak jsme přímo s manažerem a mechanikem týmu Pavlem Bulisem probrali očistu takového kola. Věříme, že tento článek uvítají hlavně hobby jezdci, kteří s kolem začínají a netuší, proč by měla být důkladná očista tak důležitá.

Po závodě se vždycky u wapy tvoří dlouhé fronty, přičemž stráví třeba půlhodinu čekáním je zvlášť po dojezdu dlouhého maratonu dost otravné...

To sice ano, ale platí pravidlo, že dřívě, než se umyje jezdec, by se měl postarat o své kolo. Po dojezdu je tedy nutné kolo zbravit nánosů bláta a špíny. Čím déle bike necháme bez očisty, tím více se koroze zažirá do součástek. My pro očistu a odmaštění, ale i pro následné promazání kol používáme české produkty Nacházal, přičemž umýt kolo znamená jen pouze oškrábat proudem vody, ale při mytí je potřeba využít speciálních cyklistických kartáčů a kolo důkladně „vydrbat“.

Tento stroj však jistě bude vyžadovat víc, než jen umytí.

To rozhodně. Po odstranění bláta je nutné rozebrat a vyčistit nejkritičtější díly. V tomto případě to je téměř rozborka celého kola. Tím nejdůležitějším je bezpochyby řadič systém a řetěz. Voda a nečistoty se díky pohybu lanek dostanou do bowdenů, takže je pro kvalitní chod potřeba vyměnit všechna celá vedení k přehazovačce a přesmykači, abychom před příštím závodem opět zajistili stoprocentní chod. Řadič páčky většinou není nutno rozebírat, protože se do nich nečistoty tolik nedostávají. Navíc prostrkání oleje do řadičích systémů je problematické, protože řazení je od výrobce nakonzervováno vazelinou a řidký olej mazivo rozpustí a vyplaví, takže je potřeba tuto činnost svěřit odbornému servisu.



4EVER Virus SXC Lenky Bulisové po olomouckém maratonu...



... a takto vypadá kolo v celé své kráse po očištění. Zde stroj Renaty Břídové (viz titul)

Nejnámáhavějším komponentem je řetěz, který přenáší celý výkon jezdce. Jak důkladnou mu u závodních kol dopřáváte péči?

Řetěz projedeme kvalitní pračkou, neboť díky ponoření do kapaliny se odmašťovalo lépe dostane do článků. Poté jej pročistíme vodou tolikrát, dokud se vyplavují nečistoty. Řetěz důkladně vysušíme a namažeme většinou speciálním olejem. Mnozí cyklisté však dělají zásadní chybu, když řetěz po nastříkání oleje po několika minutách neotrou hadříkem. Olej má být v čepě řetězu a ne na vnějších plochách, kde s prachem vytváří brusnou pastu.

Očista řetězu by však neměla stoprocentní bez vyčistění kazety, převodníků a přehazovačky...

Určitě. Nejdříve pečlivě vyčistíme kladky v rámci přehazovačky a přimázneme je olejem na řetěz. Kazetu je potřeba vyčistit kartáčkem a speciálním čisticím přípravkem, který je běžně v prodeji. Do mezer mezi jednotlivými pastorky se dostaneme nejlépe tak, že kazetu stáhneme z náboje, rozebereme a vše vyčistíme jednotlivě. Ale i to je bez speciálního nářadí práce spíše pro specializované servery. Stejně pečlivě vyčistíme i jednotlivé převodníky na klikách.

Na takové počasí je enormně náročný středové složení, zvlášť pokud je v rá-



mu nový standard BB30. Rozebíráte jej po každém takovém závodě?

Kliky není většinou nutné z kola sundávat, po suchých závodech stačí zkontrolovat lehkost otáčení klik v ložiskách. Ale v tomto konkrétním případě jsme to udělali. Ložiska jsou sice krytá prachovkou, ale když stáhneme kliky a protlačíme ložiska prsty, mnohem lépe poznáme, v jakém jsou stavu. U tohoto kola jsme rovnou vyšroubovali ložiska z rámu a dobře jsme udělali, protože z rámu vyteklo asi dvě deci vody. Odvodňovací otvor v rámu se totiž občas ucpe a v rámu se tak může hromadit voda, která pak z ložisek odplavuje mazivo. Pokud nechceme rozebírat středové složení, což není práce pro laiky bez potřebného nářadí, tak alespoň vyjme sedlovku a pokusíme se vodu vylít vrchem. Tak také zjistíme, zda nám sedlovka nezarástá do rámu a máme šanci ji očistit, stejně jako vnitřek

sedlové trubky rámu. Styčnou plochu je nutné čas od času namazat proti zarůstání.

Bláto může být doslova vražedné pro vidlice a tlumiče. Jak se staráte o kluzné plochy a těsnění?

Pečlivě očistíme zejména plochy vnitřních nohou, které zajišťují do vidlice, a také těsnění na kluzacích vidlice. Pokud se jedná o celoodpružené kolo, tak stejně očistíme tlumič. Poté vše nakonzervujeme silikonovým olejem nebo vazelinou. Když však vidlice vykazuje známky znečištění vnitřních těsnění, je nutná rozborka a pročistění zevnitř. Ačkoli jsou těsnění dnešních vidlic dostatečně účinná, pokud zanedbáme údržbu, nečistoty mohou vydrát na vnitřních nohách plošky, které pak u vidlic s otevřenou lázní mohou dokonce zapříčinit únik oleje.

A co náboje?

My používáme náboje Shimano XTR a ty jsou zatěsněny velmi kvalitně, takže je rozebíráme maximálně jednou v průběhu sezóny a potom až na jejím konci. Většinou přežijí v dobrém stavu i deštivou sezónu. Nicméně v případě domácí údržby bych ložiska předního a zadního náboje asi spíš svěřil odbornému servisu.

Při takovémto blátivém závodě stacionou dobře zabrat i destičky a pístky kotoučůvek. Je vidět, že u tohoto kola se jim

moc nechce vracet, takže je bude také třeba rozebrat...

Ano, nečistoty se rády zadírají za destičky až k pístkům, které se pak hůře vracejí. Po vyjmutí destiček je dobré opatrným opakovaným stisknutím brzdové páky zkontrolovat, jak fungují pístky. U tohoto virusu bude nutné je po vyčistění vnitřku brzdy přimáznout. My to opět provádíme lehkým prostříknutím silikonovým olejem. Ovšem zde je nutné dbát zvýšené opatrnosti, olej se nesmí dostat na destičky ani kotouč, proto je třeba vnitřek třmene opět důkladně vyfrotovat.

Jak je vidět, očista kola po závodě je spíš o čase, než o penězích a většinu úkonů jezdec zvládne sám. V tomto případě to správně nový řadič bowden, lanca a dostatek oleje a vazeliny. Ovšem pokud bude sezóna deštivá a budeme závodit každý víkend (což asi málokdo psychicky vydrží), tak díky obrusování směsí bláta, písku, jílu a vody na kole postupně odejdou převodníky, kazeta, řetěz a brzdové destičky. A v některých případech to klidně může být i za měsíc, to se pak závodění výrazně prodraží. Pokud tedy vše táhnete z vlastní kapsy, je občas potřeba si propočítat náklady na jeden závod, jestli se vůbec vyplatí takto huntovat kolo...

Díky za postřehy a přejeme vám, ale i nám všem, slunečné léto.

(mig)

PELLIS

nové technologie
nové designy
NOVÁ VÝZVA

KOLFKCE 2010



SEVEN Dura-Ace

Rám SEVEN Full Carbon Contrast Technology; B58, FCST, BB86 • Vidlice PELLIS R77 Carbon • Měníč, Fození, kliky, brzdy Shimano Dura Ace • Kola: PELLIS RC50 Carbon / Vittoria Corsa E CX • Velikosti: M/L/XL • Hmotnost 6,8 kg

Larger Platform for Maximum Pedaling Power and Efficiency!



At the forefront of clipless pedal innovation and advanced carbon technology for decades, LOOK now turns the off-road world upside down with the Quartz line. Super-light LOOK Quartz pedals (120g Quartz Ti) promise you the ultimate in power-enhancing stability, butter-smooth efficiency, and bombproof reliability.

Inventor of the clipless pedal, LOOK's «Savor-Fair» is now in MTB.

www.vokolek-import.cz

NAKUPUJEME

Mapa nebo GPS?

V našem pravidelném seriálu o nakupování se tentokrát budeme věnovat mapám a navigačním přístrojům GPS, které nás mohou bez problému, pokud neznáme cestu, provést z místa A do místa B.

Je jasné, že nejjednodušší je pořídit si mapu. Je relativně levná, skladná, přehledná a krásně se vejde do kapsy dresu. Problém může nastat, pokud se pohybujeme na rozhraní dvou mapovaných území, tedy na okraji mapy, a musíme si tak pořídit mapy dvě. V nejhorším případě tři. To se také občas přihodí, i když zřídka. Pak se jejich cena může vyšplhat ke třem stokrátům, což už zase není tak málo. Hlavně tehdy, pokud jedeme na jednorázovou akci. Řešením může být vlastní výtisk mapy třeba z mapy.cz, kde si můžeme rozsah sami zvolit. Tam je naší nákladovou položkou vedle papíru pouze cena inkoustu. Ten sice také není právě levný, ale je rozhodně levnější než mapa. A takovou mapu můžeme po použití s klidným svědomím třeba vyhodit.

Druhou možností je zakoupení GPS přístroje. Tady už s ohledem na cenu přestává legrace. Jde tu o tisícikoruny. Můžete si zvolit, jestli si pořídíte speciální přístroj na jízdní kolo, nebo třeba univerzální do auta a na turistiku. Anebo dnes nastupující novou generaci telefonů s GPS přijímačem. Nemá cenu vysvětlovat, co vše GPS umí, co vše spočítá a ukáže. Rozhodně víc, než potřebujete.

Ale porovnejme si, kdy budete potřebovat mapu, kdy GPS, případně kdy oboji. Začneme GPS, po kterém asi kdekdo zatouží. V případě použití tohoto přístroje je potřeba konstatovat, že pokud si budete myslet, že malíčky displeje vs mapové uspokojí, tak na to zapomeňte. Pokud jste byli dosud zvyklí si rozložit mapu a vidět celkovou situaci, celý okruh, tak u GPS uvidíte jen malý výsek mapy, nebo tak titěrné značky a názvy, že vás to může znechutit. Používat na kole GPS jako mapový podklad se opravdu zdá jako nesmysl. Mapu využijeme snad jen v tom případě, pokud se vydáme mimo značené cesty, abychom viděli, kde se napojíme na jakou cestu. Ale ruku na srdce, to vyčteme i z běžné mapy. Jiná situace může nastat, pokud se pohybujeme v zahraničí, v nějaké exotičtější zemi. Ale to je přeci jen menší část cyklistické populace. A rozhodně nepovažujeme třeba Rakousko nebo podobnou jinou zemi za exotiku. A navíc si v takovém případě musíme přikoupit za pár tisícovek turistickou mapu (mapa Rakouska např. cca čtyři tisíce korun), což se také zdá pro pár dnů cestování jako nesmysl.

GPS ale samozřejmě nezobrazuje pouze mapu. Můžeme přepínat třeba mezi kompasem (na kole takřka zbytečnost), převýšením (že jedete dlouho do kopce po-

znáte na dechu a bolesti nohou), nebo nejrůznějšími dalšími údaji. Takových může být u speciálních GPS pro kolo klidně až osm. Především si asi nastavíte rychlost, ujetou vzdálenost, dobu jízdy a další běžné údaje. A na ty stačí běžný cyklocomputer za pár stovek. Ale můžete si nastavit i takové zbytečnosti, jako je třeba čas, kdy asi dojedete do cíle (pokud tedy cestou milou nesvalíte mezi pampelišky), spotřebu kalorií, směr pohybu a jiné zbytečnosti. Bez těchto údajů se rozhodně obejdete. A jestliže jste technofilové, stáhnete si projetou trasu do počítače a podíváte se na to, jak jste kde jeli rychle. Potom počítač vypnete a k trase se už třeba nikdy nevrátíte. Leda manželka, při jakémkoliv podezření na vaše „sportovní“ aktivity, neboť teprve prozradí computer s vaší trasou každou minutku, dokonce vteřinu, vaši polohy. Nejed bože, abyste se pohybovali ve zcela jiné poloze, než vsedě na kole, nebo aby zjistila, že místo v lese na kole jste byl celé ty tři hodiny vedle v domě u sousedky. GPS je v tomto naprosto nekompromisní bonzák.

Když si to shrneme, tak GPS na kolo je sice velmi zajímavá věc, ale často slouží jejím majitelům jen jako hračka. Málko který se přizná, že její využití je více méně zábavné, než praktické. A zatím to je dost drahá zábava za cenu, za kterou si pořádně GPS zakoupíme. Koupit si levný přístroj (no levný, třeba za šest tisícovek...), nemapový, který ukazuje pozici pouze v souřadnicích, to je úplný nesmysl. Těžko se nám hledá v myšlenkách situace, kde bychom takový využili.

A mapa? Pokud jste se náhodou nerozhodli si skutečně pořídit GPS, asi si vylísknete nebo zakoupíte obyčejnou mapu. Nebo můžete zkombinovat GPS s mapou. Vše je na vašem rozhodnutí. A protože zřejmě patříte do největší skupiny cyklistů, kteří jezdí převážně po naší matičce zemičce, mapa vám bude rozhodně stačit. Vždyť snad v žádné jiné zemi nejsou turistické cesty tak skvěle značené. V tom držíme primát a jezdit po značených cestách je radost. Většina lidí navíc stále častěji využívá značené cyklotrasy. Když si pořídíte mapu od Shocartu, tak ten má dokonce své vlastní trasery, kteří značí vlastní cesty s jízdní pro kolo. Mapa je prostě pro naše domácí potřeby naprosto vyhovující. Alespoň pro většinu lidí, kteří mají především radost z jízdy, rozhlíží se kolem sebe na zastávkách a netouží za každou cenu měřit každé své šlápnutí a pohyb. Zabloudit u nás na kole, s mapou v kapse, je opravdový unikát.

Takže výsledné resumé jestli mapu nebo GPS? Mapa stačí a GPS pořídíte jedině tehdy, když pro vás není problém sáhnout do kapsy pro pár tisícovek. Ovšem rozhodně tahle elektronická věcicka neudělá vaši cestu šťastnější, akorát z těch čísel možná postupně zblbnete. Místo GPS si pořídíte raději kvalitní oblečení na kolo, to bude mnohem smysluplnější.

(kany)

Malá, ale šikovná

Brašna Sport Arsenal ART.505 s objemem čtyři litry je určena pro jednodenní výjizdy a hodí se na všechny typy nosičů. Jejím ideálním partnerem ale bude jakýkoliv nosič na sedlovou trubku, protože

peru určená na drobnosti a síťová kapsa. Přes ní je navíc pružný gumíček pro uchycení větrovky. Kvůli tenkým bočním stěnám nebude brašna ideální pro převoz fototechniky, tam má navrch její větší provede-



díky svým rozměrům 30x12x15 cm na něm bude dostatečně jistě sedět a nebude nikde výrazně přechýlávat. Takže kdo nechce mít zpcená záda a potřebuje převažet nějaké náhradní oblečení, svačinu nebo nářadí, má v tomto kousku spolehlivého pomocníka.

Proti brašněm na řídítka se srovnatelným objemem má výhodu v tom, že při zatačení nebude jezdeck nějak omezoval. Snad jen v případě cyklisty menšího vzrůstu, s minimálně vytaženou sedlovkou nemusí mít vzhledem k objemu nosiče dostatek prostoru pro uchycení a může se opírat o sedlo.

Hlavní úložný prostor je tvořen jednoduchou kapsou s plastovým dnem a zipem téměř po celém obvodu. Přístup do ní je tedy perfektní. Na horní straně víka je kapsa se suchým zi-

ni s bočními kapsami, které je výrazněji polstrované, ale také dražší. Toto je prostě jednoduchý provedení pro menší a nárazuvzdorný náklad.

Součástí brašny je i praktický ramenní popruh pro přenašení mimo kolo. Kolem horní plochy je reflexní pruh, takže brašna je dobře viditelná. K nosiči se upevňuje dvěma menšími poutky na suchý zip a delším popruhem, který je zároveň určen pro regulaci objemu. Za cenu 265 korun je to dobře zpracovaný kousek, navíc s voděodolnou úpravou materiálu. Cenu ovšem navýší nákup nosiče, bez něhož se brašna prostě neobejde.

(už)

+ vstupní otvor, reflexe, kapsy

- nutný nosič

WORKER

CENA OD 8690,-Kč

CENA OD 999,-Kč

CENA OD 490,-Kč

CENA OD 11890,-Kč

CENA OD 2990,-Kč

ELEKTROKOLA PRO KAŽDÉHO

CENA OD 2990,-Kč

DEORE DISC

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

doporučená cena: **19.200,- Kč**

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

KTM Race Cross



Nenechte se zmást slovem Cross v názvu tohoto kola, jedná se o čístoprovozní bike a dovětek zde označuje použití pro cross-country. A přestože rakouská značka KTM sází v posledních letech u svých čistě závodních kol hlavně na karbon, i z duralu dokáže postavit rám se skutečně špičkovými parametry. Testovaný model Race Cross využívá vlastně to vůbec nejlepší, co lze v současnosti ze slitiny hliníku vyrobít i ve jakousi vstupní branou do světa závodně koncipovaných horských kol. Tomu vedle dokonalé tuhosti rámu a dobré ovladatelnosti nahrává i celkem přijatelná hmotnost 11,4 kilogramu. Za 39 990 korun tak zákazník získá velice schopný stroj s nadmíru odolnou celkovou koncepcí rámu i použitých komponentů, s kterým se bude moci postavit na start XC závodu či maratonu bez pochyby, že ho daný materiál bude nějak limitovat ve výsledném výkonu.



Race Cross-country

Po stránce jízdních vlastností je model Race Cross dost nekompromisním strojem. Absolutně vše je zde vsazeno na maximální výkon a stoprocentní přenos energie. **Torzni tuhost rámu bychom si klidně dovolili označit slovem absolutní, rukama nám prošlo jen velmi málo kol s podobně nekompromisním rámem. Troufáme si tvrdit, že se použítí rám nebude kroutit ani pod stovacetikilovým občasným bikerem.** V kombinaci s největší nabízenou velikostí 22,5 palce to také znamená, že KTM Race Cross v podstatě neznačí nejen váhovou, ale i velikostní omezení.

Tuhý rám jsme ocenili nejenom ve výjezdech, kde bylo nutné pořádně zabrat do pedálů, ale vlastně všude. Imunita vůči kroucení totiž není zásadní pouze pro samotný záber, ale i pro přesné vedení kola do zatáček. Z rámu jsme proto měli skvělý pocit jak při výrazném naklopení kola ve vyšší rychlosti, tak třeba i ve chvíli, kdy jsme pustili oběma rukama řídítka. Odolnost vůči jakémukoli nežádoucímu rozvírování je zde zkrátka dokonalá.

Stějně spokojeni jsme ale byli i s celkovou ovladatelností, která je plně srovnatelná s karbonovými topmodely značky KTM, tedy s typy Myroon či Race LC. Ostatně

zcela totožný duralový rám, na jakém je postaven námi testovaný bike, využívá také nejvyšší model série Race Team za více jak sedmdesát tisíc korun.

Úhly 71 a 73 stupňů u hlavy a sedlové trubky představují standard dané kategorie, zde nelze sáhnout vedle. Délka rámu přesně odpovídá určení kola, vychází z ní čistě závodní posed, aniž by tím výrazněji utrpěla tučivost. **Použitou geometrií bychom označili za XC „klasiku“ v tom nejlepším slova smyslu. Spojuje v sobě schopnost zdolání náročnějších výjezdů a stále dostatečnou obratnost ve sjezdech či techničtějších pasážích.** I přes solidní ovladatelnost je ale stále dominantní celková jízdní stabilita a slušná ochota držet přímý směr. Dostatek podložek pod představcem v seriovém nastavení pak dovoluje doladění podle požadavků konkrétního jezdce.

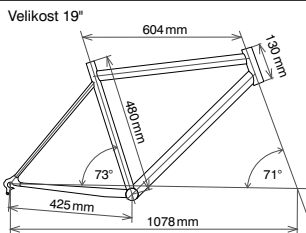
Vysokou tuhosti rámu logicky trochu trpí celkové pohodlí. Použití profilů, mohutná ramena zadní stavby i monostay vzpěry, nic z toho nenabídne výraznější ochotu k pohlcení alespoň části otrusů od terénu, což by ale závodníkům nemuselo vadit. Vpředu to ale zdárně vyvažuje skvěle fungující Rock Shox Recon Race, u nějž závodníci uvítají také páčku blokace na řídítkách.

K sadě SLX a přehazovačce XT není co dodat. Snad jen to, že nás neuchvátilo uchycení přesmykače pod miskou středové osy a že bychom zde raději viděli klasiku než systém Top Swing.

Sedlo Selle Italia X2 sice vypadá ze svou skloněnou špičkou přinejmenším zvláštně, nabídně ale celkem schopný anatomický tvar sedací části. Ideální volbou jsou pak pláště Schwalbe Racing Ralph, rychlé s dostatečně univerzálním charakterem. ■

Technická specifikace:

Rám: 6061 Aluminum, Triple Butted
Vidlice: Rock Shox Recon Race 100 mm
Klíky: Shimano SLX, 44/32/22
Brzdy: Shimano SLX, 180/160 mm
Razení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano Deore XT Shadow
Přesmykač: Shimano SLX, E-Type
Kazeta: Shimano HG-61 11-34 (9)
Náboje: Shimano SLX
Ráfky: Mavic XM-317
Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2,1"
Představec a řídítka: Ritchey Comp
Sedlovka: Ritchey Comp
Sedlo: Selle Italia X2 Flow
Pedály: Shimano PD-M520
Hmotnost: 11,4 kg (vel. 19")
Cena: 39 990 Kč



- + vysoká tuhost rámu, jistota vedení do zatáček, skvělé pláště
- nižší míra pohodlí, Top Swing přesmykač

MALOOBCHODY

KERN

CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

Naše tříkolky FREEDOM s 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, www.cyclestar.cz

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

CE CYKLO EMAP

www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452

mob. 721 414 810

Author, Merida, **Rocky Mountain**

Bianchi, NW, Craft, Moira,

Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

po – 10–18

út – 10–18

st – 10–18

čt – 12–20

pá – 10–18

so – 9–14

soboty od listopadu do února zavřené

Kola Štorek Revnice

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

Jízdní kola

■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA

- horská
- silniční
- trekkingová
- dětská
- platební karty
- spřátlovcový prodej bez navýšení

email: info@kolasport.cz
 www.kolasport.cz
 tel.: 257 721 313
 Komenského 92, Revnice

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ

značková prodejna servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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

FESTIVAL CYKLISTIKY 2010 ÚPICE | 25. - 27. ČERVNA



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
 ZAVÍŠ | TY SYČACI | DISC BALLS | EXHIBICE | SOUTĚŽE A DALŠÍ

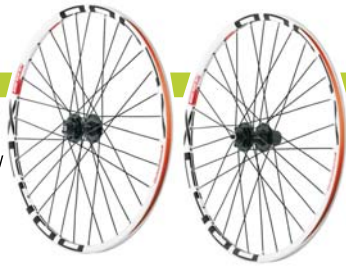
www.festivalcyklistiky.cz



**BLACK JACK XC 400**

MTB zapletená kola, Alu ráfek, náboje s průmyslovými ložisky, černé nerezové zeslabované dráty 32/32, bílý nebo černý ráfek, hmotnost páru 2021g

Cena: 4 290 Kč

**BLACK JACK R 1800**

Silniční zapletená kola, Alu ráfek s broušenými boky, náboje s průmyslovými ložisky, ořech Shimano nebo Campagnolo, černé nerezové zeslabované dráty 20/24, bílý nebo černý ráfek, hmotnost páru 1637g

Cena: 4 890 Kč

**RODI AIRLINE EVO**

Silniční zapletená kola, Alu ráfek, náboje s průmyslovými ložisky, ořech Shimano nebo Campagnolo, černé dráty (20/24), bílý nebo černý ráfek, hmotnost páru 1997g, Cena: 4 590 Kč (Shimano ořech)

**RODI EXCALIBUR DB**

MTB zapletená kola, Alu ráfek, náboje s průmyslovými ložisky, černé nerezové zeslabované dráty, bílý nebo černý ráfek, hmotnost páru 2128g

Cena: od 3 290 Kč



CYKLOŠVEC s.r.o., Sedláčkova 472, 397 01 Písek, tel. 382 206 440

Distributor pro SR: AGF INVEST, s.r.o., Hliníková 365/39, 952 01 Vráble, tel. 02-62 85 95 49, info@agfinvest.sk, www.bikemania.sk



Dnes již dávno nestojí, aby zadní stavba dobře pružila, dnes musí mít i jino dalších vlastností podstatných pro perfektní jízdu ve všech směrech. Zero je jednou z nejlépežitějších inovací v oblasti odpružení. Vývojové oddělení Mondraker se při jeho vývoji spojilo se dvěma významnými osobnostmi MTB: první je César Rizo, nadaný inženýr, který má za sebou práci pro zavedení týmu Honda nebo KTM, a také nadsazený jezdec, který se dokonce dostal až na stupně vítězů ve Světovém poháru. Druhou je legenda ve Světovém poháru uvádějí ZERO (anglicky "nula") systém, založený na Virtual Pivot řešení, kde je tlumič umístěn v optimalizované pozici mezi dvěma pákami systému. To spolu s perfektním vyvážení dráhy a intenzitě působení jednotlivých sil umožňuje dosáhnout výborné vlastnosti ve srovnání s ostatními systémy odpružení. Lze je shrnout do čtyř 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

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

ZERO BRAKE INFLUENCE - NULOVÝ VLIV BRZD

Problém a efektivita zadního pružení u Zero je naprosto nezávislá na brzdění. Díky tomu nedochází k žádné změně charakteristiky pružení a nechtěnému pohybu.

ZERO BUMPS - NULOVÉ ZPĚTNÉ RÁZY

Díky perfektnímu vyvážení působení jednotlivých sil o části systému má Zero výbornou schopnost "samoabsorbce" zpětných rázů. Zero je kromě toho designováno, aby optimalizoval výkon dosahovalo při minimálních SAG mezi 30-35%.



Stealth profílce a struktura trubek pro rámové systémy Mondraker umožňuje postavit technologicky vyspělé, odolné a přitom velmi lehké rámy. Úspěšná šitina Stealth technologie s variabilní 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 efektivitu přenosu síly. V neposlední řadě rámmům dávají také nezaměnitelný Mondraker vzhled.



MONDRAKER®

www.mondraker.cz

ride a smile.
e.Bikes by Winora



ride a smile. e.Bikes by Winora