

# CYKLOSERVIS

**8**  
2010  
Ročník XVIII.  
Cena 12 Kč

## FELT Q7:FW



Čtěte na str. 4

## ALCHYMIIE mazání kola



### se Zdeňkem Nacházelem na téma maziva

Mazání jednotlivých částí kola má zásadní vliv na jeho funkci a celkovou životnost, zdaleka se přitom nejedná pouze o údržbu řetězu a systému pohonu.

Vedle čištění je totiž právě mazání vůbec nejdůležitějším úkonem celkové péče o kolo. Obecně se dá ale říci, že ve správném mazání mnozí cyklisté chybují. Ona již pouhá volba co nejhodnějšího maziva je svým způsobem alchymii, nejrůznější přísady mají zcela zásadní vliv na oblast použití konkrétních maziv, tedy na jejich výsledné vlastnosti. Doba „univerzálního“ oleje na jízdní kola a šicí stroje je naštěstí již dávno pryč a současný trh nabízí nepřeberné množství speciálních maziv na řetězy do různých podmínek, na ložiska, ale třeba i na titanové díly. Jak se všeobecně v těchto mazivech orientovat, na které jejich složky se při výběru zaměřit, jak správně mazat? Proč vlastně mazat? Otázek spojených s mazivem je skutečně hodně. Na toto téma jsme vyzpovídali člověka nejpovolavějšího, a sice Zdeňka Nacházela, majitele domácí značky Nacházel Bike Products, jež se zabývá výrobou maziv a dalších prostředků pro údržbu jízdních kol. Ostatně kdo jiný by měl o mazivech, jejich složení a funkci vědět více...

Zdeňku, jak by se dal odborně popsat proces, k němuž při použití maziva dochází, ať už se jedná třeba o ložiska či pouhé lanko v bowdenu? Ukolem maziv je oddělení kluzných párů od sebe a zamezení jejich mechanickému kontaktu, respektive jejich poškození. V zásadě chápeme tři různé úrovně mazání. První z nich je „hydrodynamické“ mazání, které se používá v případě, že se kluzné páry pohybují proti sobě tak rychle, že vlastně „plavou“ po olejovém klínu. Příkladem je klasický motor auta s olejovým mazáním. Dalším typem je „přechodové tření“, u něhož jde o pohyb vyšší než nula, ale zase ne tak rychlý, aby došlo ke vzniku olejového klínu.

► Pokračování na str. 2

## Da Bomb Piston

Náboje Da Bomb Piston, určené pro náročnější zatížení při enduru a freeridu, zaujmou nejen zajímavým designovým zpracováním, ale také variabilitou použití předního náboje pro různé osy.

Přední náboj se dodává s výměnnými vložkami, které umožní použít jak klasický rychloupínák či osu s maticí průměru 9mm, tak po výměně vnitřnosti náboj upravit i pro pevnou osu průměru 20mm. Náboj tak lze použít jak na klasickou XC vidlici, tak i na modely určené pro freeride a sjezd. Škoda, že se nedodávají redukce i pro 15mm osu, čímž by náboj byl vhodný pro všechny druhy vidlic.

Vnitřní průmyslová ložiska jsou kryta červeně eloxovanými duralovými vložkami, které se dají silou vyjmout. V krabici pak najdeme dvě vložky pro pevnou osu průměru 20mm a pevnou 10mm osu s matkami a redukčními vložkami. Pevná 20mm osa však v balení není, ta je vždy součástí vidlice.

Náboj je určen pro montáž šestiděrového kotouče všech průměrů. Hmotnost předního náboje v nastavení pro rychloupínák je 248g, zadní náboj pak váží 520 gramů. To je dáno jednak použitím ocelového ořechu, ale také pevnou osou na šrouby, což ocení dirtaři a freerideři, kteří místo rychlosti při vyjmoutí kola z rámu preferují jeho stoprocentní usazení v patkách. Uvnitř náboje najdeme čtyři průmyslová ložiska, která zajišťují hladký chod a v podstatě bezúdržbový provoz. Rozteč náboje 135mm je určena pro většinu patek běžně dostupných rámu. Cena kompletu nábojů Da Bomb Piston je 3990Kč, což je velmi zajímavá částka, přihlédneme-li k cenám samotných nábojů srovnatelného zaměření.

(mig)



Instinct ASL

Doporučená cena: 22.990,-  
www.author.eu

SPD 34.9 BTP SRAM X9 FSA fizik HAYES

Author kol 

**KTM**  
BIKE INDUSTRIES  
www.ktm-bikes.cz



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

– Dokončení ze str. 1

V tomto případě se jedná třeba o běžné kuličkové ložisko náboje či pedálu. Třetí úroveň mazání se používá v případě „mezního tření“, což je přechod z rychlosti nula do určitého pohybu. Patří sem jak šroubové spoje, tak třeba i mazání řetězu, u nějž se třecí páry vlastně jen kývnu tam a zpět.

Do jakých skupin se maziva odborně rozdělují? Běžný uživatel asi rozlišuje pouze mezi tuhými mazivy, tedy „vazelínami“, a různými oleji ve sprejích či dávkovačích.

Úplné rozdělení olejů a maziv by vyдалo asi na víc než jedno kompletní číslo Cyklobservisu, ale pokusím se být stručnější. Oleje můžeme jednoduše rozdělit dle použití na motorové, převodové, antikorozi, hydraulické, turbinové, ložiskové, obráběcí kapaliny a podobně. Jednotlivé oleje se liší použitým základovým olejem, jeho viskozitou či typem aditiv. Typy olejů se mohou dále lišit, třeba u motorového oleje jde o různé „SAE“ viskozity jako je 15W40, 10W40, 5W40, 5W30 a tak dále. Minerální olej, polosyntetika a plnou syntetiku je podle tohoto označení většina lidí schopna rozlišit, ovšem i zde panují všeobecné mýty, které nemusí být nutně pravda. Třeba i klasický olej 15W40 může mít různé úrovně. Olej do staré liazky bude

# ALCHYMIE MAZÁNÍ KOLA

se Zdeňkem Nacházelem na téma maziva



Přiměsí jako silikon a teflon se zdá být z uživatelského pohledu jedny z nejzásadnějších, jejich vzájemná kombinace je problematická?

Taková kombinace skutečně na první pohled vypadá jako ideální, silikon ošetřuje materiál těsnících kroužků a teflon má díky extrémně nízkému koeficientu tření výborné mazací vlastnosti. Na druhou stranu teflon je v naprosté většině případů zamíchán v minerálním oleji, který může těsnící O-kroužek napadnout. Nicméně o smíchání silikonu s teflonem se před lety skutečně pokoušel světově uznávaný odborník na maziva, doktor Gaensheimer v západním Německu. Ta kombinace ale prostě nefungovala. Neměla žádný synergetický efekt, látky se tudíž nijak navzájem nepodpořily. Proto se může zdát usměvné, že se v dnešní době některé firmy chlubí tím, že mají silikonovo-teflonové mazivo...

Jakými dalšími přísadami se maziva zkvalitňují?

Těch je nepřeberně množství. Už jsem zmínil některá aditiva, která jsou používána v olejích. Zde se můžeme setkat třeba i s přísadami pro zlepšení indexu viskozity, případně s aditivy proti pěnění nebo proti oxidaci. Vrátilme-li se k plastickým mazivům, tak zde máme třeba úpravu EP (Extreme Pressure, pozn. red.), která zajišťuje dostatečnou mazací schopnost i v případě vysokých tlaků.

Může být totožné plastické mazivo vhodné jak na ložiska, tak na mazání závitů či dosedacích ploch různých komponentů?

Myslím, že jedno „univerzální“ mazivo pro kolo na dostatečné kvalitní úrovni existovat ani nemůže. Samozřejmě, co se týče kol, tak asi lepší něco nežli nic, nicméně, jak jsem už zmínil, není plastické mazivo jako plastické mazivo a zásadní rozdíl v obsahu tuhých mází. Pasty na šroubové spoje těch tuhých maziv obsahují daleko více.

Jak je to s vlastností, že maziva vytěšňují vodu, o níž se můžeme dočíst u řady prostředků jak na mazání ložisek, tak třeba i řetězu?

Ve své podstatě každé mazivo vytěšňuje vodu, tedy kromě emulzních obráběcích kapalin, které jsou speciálně aktivovány tak, aby se daly vodou fedit.

Zřejmě zde ale narážíš na oleje typu WD. Jedná se o takzvanou penetrační vlastnost toho kterého oleje, že vlastně vlezme mezi vodu a povrch kovu a tím vodu vytěšní.

Je možné podle samotné barvy tuhého maziva poznat jeho kvalitu? Například „vazelína“ Campagnolo byla se svojí bílou barvou vždy považována mnohými mechaniky za to vůbec nejlepší, Shimano zase již řadu let používá typicky zelené, výrazně „tahavé“ tuhé mazivo.

Mazivo Campagnolo dle mého názoru logicky vsadilo na teflon. Co se týče Shimana, tak ona tahavost je dána typem použitého mydla, konkrétně dlouhoválníkatého. Osobně preferuji první cestu. Bílá barva se dá docílit i barvivem, takže pokud nejsou k dispozici odborné údaje, můžeme se o kvalitě a složení maziva jen dohadovat.

Co vše lze vyčistit z označení maziva? Pokud vezmu jako příklad třeba často používané plastické mazivo Mogul LV 2-3.

Z označení se většinou nedá poznat skoro nic. V některých případech se ale

bou a celou dobu jízdy se chvějí, kývají. Tudíž se nikdy nepohybují tak rychle, aby vznikla oblast hydrodynamického mazání, proto se k jejich mazání nepoužívají oleje. Kluzné páry článků řetězu potřebujeme oddělit nějakou pevnou složkou, tedy plastickým mazivem, které musí mít penetrační vlastnosti i lepičí vlastnosti. Právě kvůli penetračním schopnostem se do těchto maziv přidávají různá ředidla, která následně vypráchní. Olej by v případě řetězu dostatečně nepřilnul na jeho povrch a odstředivou silou by se dostal pryč. Navíc mazivo na velmi omezenou dobu, a co teprve, když začne pršet.

Jaký je tvůj názor na bílá maziva na řetězu na bázi vosku? Osobně s nimi nemám ideální zkušenost.

Já bych je úplně nezatacoval, i když jejich mazací schopnost i životnost jsou nižší. Někomu ale může vyhovovat, že jsou tato maziva opravdu suchá. My jsme takové mazivo v minulosti také vyvinuli, ale přesně pro jeho nižší životnost jej nenabízíme. K problémům maziv na bázi vosku patří i o dost větší hluchnost řetězu, kterou mnozí cyklisté nejsou schopni vyřadit.



aspoň něco málo vyčistit skutečně dá, a to je třída NLGI. Ta značí, jak moc „teklé“ plastické mazivo je. Běžně používaná NLGI třída pro ložiska jízdních kol je dvě. Konkrétně z Mogulu LV 2-3 se tedy dá vyčistit, že má NLGI 2-3. Nic víc...

Cyklista se může v případě nedostatečné údržby kola setkat s takzvaně „zarostlými“ díly, týká se to třeba sedlovek, závitů středového pouzdra a podobně. Problematické bývá i spojení třeba titanových dílů.

K zabránění podobným nepřijemnostem existují různé pasty, které jsou naopak nevhodné pro mazání ložisek. Třeba my nabízíme pastu pro titanové závitky a dosedací plochy, která má za úkol od sebe oddělit jednotlivé páry tak, aby díly šly i po delší době lehce demontovat. U problematycznych styko-

Jaký je správný postup pro mazání řetězu? Většina cyklistů běžně domazává řetěz, který nejprve pouze otírou hadrem...

Cistota řetězu je důležitá věc. Mazivo musí mít čistý povrch, aby na řetězu upělo, udrželo se uvnitř a správně mazalo. Pokud má někdo mazáno nějakým typem maziva, lze samozřejmě stejným typem domazat pouze po otevření hadrem, ale každé plus minus páté domazání řetězu jej doporučuji odmastit nebo vyprat. V tomto ohledu jsou důležité i různé penetrační kapaliny. Třeba pokud má někdo řetěz namazaný například Chain Starem a jen na dojezd odstraní zbytek původního maziva z řetězu a jeho vyplavení ven. Tudíž je situace spíš zhoršená, než aby došlo ke kvalitnímu namazání.

„Jedno univerzální mazivo pro kolo na dostatečné kvalitní úrovni existovat ani nemůže.“

vých materiálů, a tím titan jednoznačně je, je to naprosto nutností pro zabránění zakousnutí.

V případě maziv na řetězu se často řeší jejich odolnost vůči chytání prachu, tedy nelepivost. Jakým způsobem je toto vyřešeno, aby byla stále zajištěna optimální mazací schopnost a dostatečná životnost na řetězu?

Cokoli je mastné, logicky chytá prach. Tudíž mazivo, které by nelepilo prach, mně osobně přijde nereálné. V praxi jde samozřejmě o to, jak moc ho nachytá. Všeobecně lze říci, že oleje mají penetrační vlastnosti a pokud na ně dopadne částice prachu, penetrují do ní a nachytávají další a další. V případě kvalitních maziv na řetězu jde o to, aby prach chytaly co možná nejméně. Takže na svůj povrch logicky nachytá částice prachu, ale už do ní nepenetrují a nachytají tak maximálně jednu vrstvu prachu. V tom případě lze mluvit o tom, že má mazivo solidní schopnost nelepít prach. Ideální vlastnosti vůči chytání prachu mají takzvané kluzné láky. Ty mají velmi dobré kluzné vlastnosti, ale pro kolo bohužel nejsou dost dobře použitelné.

A k samotnému mazání řetězu? Jsou pro tento účel vhodné běžné oleje?

Oleje rozhodně ne. Řetěz je složený ze spousty čepů a pouzder, které se na kolečkách a přehazovačce lehce hy-

„Úkolem maziv je oddělení kluzných párů od sebe a zamezení jejich mechanickému kontaktu, respektive jejich poškození.“

mít logicky jiná aditiva než třeba do nového Volva. Pokud se zaměříme na maziva lidově označovaná „vazelínami“, tak zde je správné rozdělení na plastická maziva a pasty. Ty se od sebe liší obsahem aditiv, plastické mazivo jich má do deseti a pasta do padesáti procent objemu. Z toho pramení i jejich použití, například pasta není vhodná do valivého ložiska, protože by ho „ucpala“ a ložisko by se tím pádem nechládilo. Kromě samotného ložiska by se ohrálo i mazivo, které by následně vytéklo. Takže pasty jsou vhodné pro mazání při všeobecné montáži nebo pro šroubové spoje, kde je potřeba po několika letech dosáhnout opětovného rozmontování spoje bez jeho mechanického poškození. Označení „vazelína“ ale raději ponechme medicíně nebo kosmetickým účelům, správně se jedná o plastická maziva.

U oleje je jeho schopnost „mazat“ celkem jasná, jak je to ale s vazelínami, tedy vlastně s plastickými mazivy a jejich složením?

I v plastickém mazivu samozřejmě máze olej. Plastické mazivo se skládá ze základového oleje, nějakého mydla, tedy zahušťovadla a aditiv, což jsou různé přísady jako teflon, molybda, grafit a podobně. Mydlo je vlastně tím, co drží plastické mazivo pohromadě. Pokud bych to měl vysvětlit nějak názorně, tak mydlo funguje vlastně jako houba na mytí auta, zadržuje kapalinu v jakémsi komplexu. A to mydlo může být různé, hlinité, sodné, lithné, lithný komplex, polyurea a tak dále. Rozhodnutí, které mydlo je pro konkrétní mazivo tím nejvhodnějším, je pak otázkou provozních podmínek, třeba teploty či míry zatížení.

Které složky můžeme najít v mazivech, běžně používaných pro údržbu jízdního kola? Jaký význam mají konkrétní složky?

Maziva používaná v cyklistice nejsou mála atypická. Třeba pro mazání chodu vidlic je vhodný silikonový olej,



protože nenapadá O-kroužky a naopak je ošetřuje. To je ale všeobecně známé a výrobci vidlic a tlumičů tento fakt zdůrazňují. Zajímavější je to s plastickými mazivy, která se podle použití aditiv ještě upravují na černá tuhá maziva s příměsí grafitu či molybdenisulfidu a bílá tuhá maziva, v nichž je použit teflon, pyrofosforečnan zinečnatý a podobně. Bílá tuhá maziva lépe odolávají chvění, takže jsou pro použití na kolo podstatně vhodnější. U plastického maziva na ložiska nábojů kol je určité dobré použití jako aditiva teflon, protože má velmi nízký koeficient tření. Dokonce i v případě, že je v ložisku méně maziva, dokáže kluzné páry podržet od sebe. Samostatnou kapitolou je pak mazání řetězu. V tomto případě, pokud je použito bílé tuhé mazivo, nesmí chybět další přísady, včetně lepičí složky, která zajišťuje ulpění maziva na řetězu.

## Pohodlíčko pro ruce

příjemné, na konci, když už jezdcí ubývají síly, je to pak zcela fantastické, protože gripy krásně drží polohu dlaní a díky rozložení tlaku na ulnární nerv zabránil bolestem zápěstí. Takže z pohledu pohodlí mají zcela neodskutovatelný jízdnoc pro pohodlí a oddělení únavy zjevné.

Jedinou výtku jsme zaznamenali od vrcholových závodníků v cross country, kteří při záberu ze sedla potřebují gripy pevně obejmout celou rukou, která je díky poloze těla nad řídítky vyosená dopředu. V této chvíli již rozšíření gumy vyloučené vadi konečkům prstů, které grip drží zespolu. Je tedy na jezdcích samotném, zda mu tato situace připadá povodňomá, nebo zda to na kole vodu hlavně pro radost a nechce na něm trpět. Nám se rozhodně v druhém případě gripy Ergon osvědčily.

Integrované rohy mají zahrnuté tělo, které také bezvadně padne do ruky. Ačkoliv je



roh o něco kratší, než vnitřní délka dlaně, spodní část palce a malíčku se opírají o gumu rohu, což je mnohem příjemnější, než u běžných rohů a gripů s objímkou. Takže i v tomto bodě získávají ergony jedničku, nehledě na to, že na upevnění celku stačí jen jeden šroub, jenž zjednodušuje celou montáž a šetří gramy. (mig)

+ komfort, oddělení únavy  
- cena

od loňského léta jsme měli k dispozici ergonomické gripy s integrovaným rohem z magnézia Ergon GX2 v hodnotě 1619 korun. Jejich hmotnost 282 gramy je v součtu o pár gramů nižší, než u kompletu gripy s objímkou a samostatné duralové rohy. Hmotnostně se ergony sice nemožou porovnávat s nejlépejšími pěnovými gripy Ritchey WCS s rohy KCNC či Tune, nicméně nabízeným komfortem tyto ultralehké komponenty jasně předčí.

Díky tomu, že nám během testování prodou rukama spousty různých gripů, máme zcela jasnou představu o výhodách i nevýhodách ergonu. Faktem je, že na běžných gripch kruhového průřezu může s přibývajícím kilometry docházet k prvním zápestí. To poznal asi každý po velmi dlouhé jízdě na horském kole, když druhý den necítí zápěstí. Gripy Ergon svým zpracováním tvarem s rozšířením pod malíčkou hranou dlaně poskytnou vynikající oporu pro ruce. Na začátku vyjížďky je to pouze

# Axon RLD

Suntour Axon patří do kategorie závodních vidlic pro XC, přesto překvapí vyloženě příznivou cenou.

Výrobce odpružení SR Suntour hodně šlápe do podpory sportu, o čemž svědčí nové stránky [www.srs-werx.com](http://www.srs-werx.com), kde najdeme v angličtině a němčině zápisky sponzorovaných jezdců a spousty fotek z testování i závodění na vidlicích a komponentech Suntour. Hodně nás zaujala fotka jezdce letičho dost vysoko nad zemí s vidlicí Axon, která je určena hlavně na cross country. Je vidět, že vidlice se testují nejen při XC, ale i v drsnějším nasazení na fourcrossové dráze. A jestliže tato vidlice zpříčí takové zatížení, měla by být dostatečně odolná i na běžnou jízdu. Zároveň je však nutno upozornit, že testovací jezdci jsou zkušenější a vidlici nedají takovou „nálož“, jako mnohdy hobby jezdec. Proto je určení vidlice omezeno nálepkou na XC a allmountain.

Po velmi kladných zkušenostech s novými vidlicemi střední třídy Epicon jsme si tedy do testu vyžádali právě model Axon, s nímž vás nejdříve krátce obeznámíme.

Lehká vidlice, určená hlavně pro XC a maratony, je postavena na vnitřních nohách z trzového duralu Al7075, které mají v této kategorii zcela osvědčený průměr 32 mm. Kluzáky z magnézia jsou

připraveny pro rychloupínák, v nabídce je pak i verze pro 15mm pevnou osu. Suntour totiž velmi pružně zareagoval na nástup průměru 15 mm, který představily značky Fox a Shimano, a dokonce vyvinul vlastní osu.

Ačkoliv úchyt kotoučůvky je staršího typu International Standard, modely pro letošní sezónu by již měly být vybaveny modernějším úchytem PostMount, jenž nevyžaduje použití adaptéru. Testovací vidlice postrádá čepy na rákové brzdy, ale v nabídce jsou i vidlice s čepy. Sloupek je vyroben také z duralu Al7075 a s měrem ke korunce se jeho vnitřní průměr rozšiřuje.

Na černé korunce najdeme ventil vzduchové komory, která pruží v levé noze, v pravé je pak ukryta olejová tlumič patrona s vývodem pro vedení k dálkovému ovládní blokace. Na spodní části pravé nohy najdeme ovladač rychlosti odskoku.

Zdvih vidlice dosahuje 100 mm, hmotnost nové vidlice s nezárnutým krkem je pak 1623 g. Velmi zajímavá vzhledem k příznivé hmotnosti i konstrukční tuhosti je cena 6990 Kč. Vidlici jsme si právě osadili na testovací stroj se 100 mm zdvihem zadní stavby a výsledky našeho jízdního testu přineseme v některém z příštích čísel.

(mig)

# Desítka pro XT a SLX!

3  
Cyklo servis 8/2010

Deset pastorků do terénu stále může znít pro příznivce jednoduchosti a co nejvyšší životnosti jako noční můra. Ale co naplat, desítkový trend pro MTB je zkrátka zde a vedle Sramu ho pro příští rok dostanou hned tři největší bikové sady Shimano.

V případě Deore XT a SLX bude sice i nadále v nabídce devítková alternativa, ale pravděpodobně jako pouhý přechodový člunek. Dá se předpokládat, že budoucnost špičkových MTB sad, a možná i jejich střední třídy, bude o deseti pastorkůch.

Sady Shimano Deore XT a SLX prošly pro rok 2011 pouhým desítkovým tuningem, na pohled vypadají téměř



nové převodníky jsou o něco tenčí. Pokud se zkombinuje desítkový řetěz s devítkovými převodníky, je dost pravděpodob-



stejně jako jejich současné devítkové verze.

Podstatnější změny se tedy odehrávají pouze na kazetě, převodnicích, řetězu a u mechanismu řadicích páček, naopak třeba přesmykač zůstává úplně totožný. Po vzoru silničních sad Dura-Ace a Ultegra bude i zde použit jednosměrný řetěz, u XT typ HG94, u SLX pak HG74. Vyloženě nesmyslné ale působí kombinace převodníků 22-32-42 zubů. Největší převodník ve spojení s jedenáctkou pastorkem bude ve sjezdech podle našeho názoru zcela nedostačující, tady si dovolueme o konstruktérech Shimano dost zapochybovat. Přitom sada Deore XT je brána jako vyloženě závodní a SLX také často používají například bikemaratonci, takže nejtěžší převod 42-11 je návratem do poloviny devadesátých let. Ještě štěstí, že bude zatím nabízena i současné verze klik s rozsahem 22-32-44 zubů. Uživatelé desítkolečků ale budou mít i tak smůlu, protože

že bude mít řetěz v bahně tendenci se na převodník nabalovat. Kazety s deseti pastorky budou pro obě sady zatím pouze v rozsahu 11-34 a 11-36 zubů, nevyhledávanější

(kad)

## VAŠE DOPISY

Dobrý den.

Nakonec mi to nedalo a musel jsem vám napsat svou reakci na článek o pražské výstavě Forbikes. Předem přiznávám, že nejsem ani váš stálý čtenář, ani pravidelný cyklista, a že jsem si váš časopis půjčil od syna, který si ho kupuje už několik let. Před nějakou dobou mě zaujala elektrokola a vážně uvažuji o tom, že si ho pořídím domů. Vaše reportáž mě příjemně překvapila svou objektivitou, myslím jsem totiž, že v současnosti se tak nějak z principu všechno a všude chválí. Mám totiž úplně stejnou zkušenost jako vy s testovací dráhou pro elektrokola, o níž jste psali. Byl jsem totiž jedním z těch, kteří na ni spadli. Projížděl jsem zrovna stroj E-kolo City Liner, u nějž fungoval dost pochybně akcelerační, a když jsem přestal šlapat, elektromotor mě stále táhl přímo do zatáčky. Vymlel jsem se tam tak, že mi dokonce tekla krev z ruky. Stavitel tratě zřejmě přecenil schopnosti jezdců a možná i samotných elektrokol. Bohužel jsem už žádné další kolo neprojel, kromě odněné ruky jsem měl i špinavou bundu a tak nějak po náladě. Kolo, které jsem zkoušel, mi přišlo vyloženě nebezpečné pro normální provoz. Podle mého názoru by přesně v okamžiku, kdy přestanu šlapat, mělo dojít k automatickému odpojení elektropohonu. Když si představím, že dojíždím třeba ke křižovatce a kolo takhle „funguje“, může to dopadnout dost tragicky. Toť má zkušenost, o kterou jsem se chtěl podělit.

Mějte se.

Váš velice občasný čtenář Karel Smetana



**TREK**  
AMERICKÁ  
JEDNIČKA V KOLECH  
[WWW.TREK-BIKES.CZ](http://WWW.TREK-BIKES.CZ)



**GARY FISHER**  
NEJLÉPE OVLADATELNÁ  
KOLA NA TRHU  
[WWW.GARYFISHER.CZ](http://WWW.GARYFISHER.CZ)

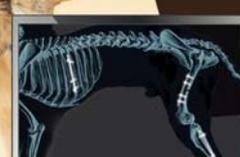
Výhradním dovozcem a distributorem pro ČR je Bretton s.r.o. tel.: 2679 1 2679 [www.bretton.cz](http://www.bretton.cz)





ŽÁDNÉ  
SKRYTÉ  
V(N)ADY

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





**MARIN**  
BIKES CALIFORNIA

SLEVY AŽ 30%

NA LOŇSKÉ MODELY

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



**MARIN**  
BIKES CALIFORNIA

www.cykl.cz - elektronický adresář maloobchodů



Pod trochu nezvyklým názvem se skrývá jediné, Q7 je modelová řada a ono FW znamená Fit Women, tedy dámská geometrie. A ladně vyhlížející bike s touto geometrií jsme prohnali terénem my i naše testera.

**Bytelnost a elegance**

Rám je na první pohled výrazně masivní v partii u hlavy, která díky zahnutí připomíná spíše enduro stýně než XC kolo. U pevného rámu to v kombinaci s výrazným slopingem vypadá hodně originálně.

Hydroformingem tvarované trubky ze slitiny Alu 6061 jsou dvojité zeslabované a originální profilyce je použita na více místech. Hlavovou partii se spojem horní a spodní trubky jsme zmínili. Spodní trubka má klasický kruhový průřez a pouze u hlavy je hranatě profilovaná. Retězové vzpěry jsou elipsovité a téměř rovné až k tradičně originálním patkám. Totéž platí pro sedlové vzpěry, které mají u napojení na sedlovou trubku výrazné trojúhelníkové rozšíření a dlouhý svar,

takže trochu suplují monostay. Ovšem absence klasického můstku zde může činit problémy v případě montáže blatníků.

Vidlice SR Suntour Raidon má nově ke 100 mm zdvihu také regulaci odskoku na korunce. Spolu s lockoutem tedy lze ovládat i tlumení. Plastové kolečko je sice poměrně drobné, ale lze s ním otáčet lehce. Lockout je úplný a jen minimum ochranného zdvihu cyklistka s nižší hmotností asi těžko využije. Vzduchová pružina je u dámského modelu ideální, protože lze naladit tvrdost přesně podle hmotnosti cyklistky. Zde vidlice nabídl citlivě kopírování už těch nejmenších nerovností.

**Drobný, rychlý, stabilní**

Přestože mělo testovací kolo rám velikosti 14,5 palce, nebyl to miniaturní neposed, kterého by byl problém zkrátit. Posed nabídl vyšší pozici řídítek, takže dostatečně pohodlí. Menší šířka řídítek je vzhledem k velikosti rámu naprosto odpovídající a cyklistky drobnějších postav to rozhodně ocení. Co do komfortu je naprosto perfektní sedlo

Felt, samozřejmě s dámským tvarem. Širší zadní partie velmi dobře rozložila hmotnost testky a celkové sedlo nabídl nadprůměrné tlumící schopnosti.

Díky vysoké tuhosti rámu byla akcelerace na hodně slušné úrovni. Nam to rovněž nedalo a vyzkoušeli jsme si tuto dámskou „hračku“ v očekávání, že to pro bikera bude spíše trialové kolo nebo prostě živý bike, vhodný spíše na poskakování než na rychlou jízdu. Opak byl pravdou, geometrie nabízí i přes malou velikost rámu naprosto vyrovnané schopnosti jak pro jízdu do kopce, tak směrem dolů. Rozjezd ze sedla neznamená postavení biku na zadní, ale ten naopak stále drží obě kola perfektně na zemi a zrychluje stabilně. Přestože má zadní stavba pouze 420 mm, je počítové delší a drží přední kolo na zemi. Hmotnost jezdců je tedy rozložena spíše více na předek, nikoliv však ve smyslu přetížení rukou na řídítkách a nežádoucí zvedání předního kola ve výjezdech proto nehroží.

**FELT Q7:FW**



Kdo by čekal neohrabanost, ten se zmylí. Hravá geometrie je zajištěna více postaveným úhlem vidlice a kratší stopou předního kola. Díky tomu bike okamžitě zatáhne na fleku a je radost se na něm proplétat klikatými cestičkami. I když jsme zmínili perfektní držení obou kol na zemi, není problém dostat celé kolo do vzduchu a tam si s ním trochu pohrát. V technických sjezdech a prudších pasážích lze tedy nadzvednout předek přilátnutím řídítek celkem snadno. V rychlých sjezdech je pak bike i přes malý rám poměrně stabilní, takže nebude vyžadovat zkušenou cyklistku.

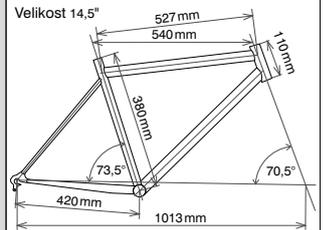
V prudších pasážích je třeba kvůli strmější postavení vidlice trochu posunout těžiště za sedlo, ale není to vzhledem k pozici řídítek nijak extrémní. Bike se celkem snadno dostane i přes výraz-

nější terénní nerovnosti. Velký sloping pak nabídně hodně prostoru k manévrování nad rámem.

Aktivní je rám tuhý, díky sedlu má cyklistka pocit vysokého komfortu a navíc pláště s poměrně univerzálním a celkem společlivým vzorkem dobře tlumily. Jezdkyně ocení zmiňovanou měkkost vidlice a rovněž slušnou účinnost brzd je krocná citlivou pákou s lehkým ovládním. K mixu komponentů SLX, Deore a levnějších klik na Octalink ose nemáme výhrady, vše fungovalo ke spokojenosti. Ženy pak určitě ocení ještě modře anodizované niply v ráfcích WTB. Design je tedy dotažen do posledního detailu a o to jde kromě posedu, ovladatelnosti a lehkého pocitu z jízdy u dámských kol především. Zde je to splněno do puntíku. ■

**Technická specifikace:**

- Rám: Al 6061 DB
- Vidlice: SR Suntour Raidon LOD 100 mm
- Klíky: Shimano FC-M442
- Brzdy: Shimano BR-M486
- Rázení: Shimano Deore
- Přehazovačka: Shimano SLX
- Přesmykač: Shimano Deore
- Náboje: Shimano HB-RM65
- Ráfky: WTB Dual Duty XC
- Pláště: Felt THC XC 2,1"
- Sedlo: Felt RXC
- Sedlovka: Felt
- Řídítka: Felt
- Představec: Felt
- Hmotnost: 13,4 kg
- Cena: 21 990 Kč



- + tuhost, ovládání, posed, komfort
- absence můstku

**TOMAC SIGNATURE SERIES**

*John Tomac*

Přilivý model John Tomac signature series jsem vyzkoušel na svých závodech zbludzená. Tyto modely odpovídají mým požadavkům a splňují vše, co bychom potřebovali ke splnění svých cílů. Je jedno, na jakém terénu jezdíte, pláště KENDA Vás vždy podpoří!!

- NEVEGAL K1010
- BLUE GROOVE K1012
- SHORT TRACKER K1030
- EXCAVATOR K1059
- CORTEZ K1011
- Small Block Eight K1047

**KING OF TRACTION (KOT)**

- Navrženo do nepříznivých podmínek: bláto, mokro a nepevný terén
- Agresivní vzorek maximalizuje přesné vedení stopy se současnými perfektními samostatnými vlastnostmi
- Propracovaná směs pláště maximalizuje Váš výkon

Více informací na [www.kendacz.com](http://www.kendacz.com)

Tested by ADAM VÁGNER, DH rider.

**KENDA TIRES AND TUBES**

**NIC MU NEUJDE!**

software pro vyhodnocování dat

V počítači lze poznat i sebemenší přestávku.

**Z3 PC-Link\***

- funkce sporttesteru
- funkce výškoměru
- spojení s PC
- režim turistika
- výkon ve watttech
- volitelná kadence
- digitální technologie

software pro vyhodnocování dat v PC - digitální bezdrátový kódovaný přenos rychlosti, kadence šlapání a teploty frekvence - měření výkonu ve watttech - kadence šlapání (nutné dokoupení) - spotřeba kalorií - okamžitá teplota - lze použít i jako sportovní hodinky (řemínek je součástí balení)

spojení s PC      režim turistika

\*další modely řady Z: Z1, Z2, Z2 PC-Link a Z3

**VDO CYCLECOMPUTING**

[www.vdo-series-z.com](http://www.vdo-series-z.com)

# CO NOVÉHO VE VIDLICÍCH?

Na konci devatenáctého století byl málem zavřen Patentový úřad, protože úředníci byli přesvědčeni, že se už toho nedá více vymyslet. Nedlouho poté přišel Edison se žárovkou. Paralelu bychom mohli hledat i v dnešní době, kdy už si lze pomalu ulehat na vavříny s myšlenkou, že horské kolo je dotaženo k dokonalosti a není kam ho dál posouvat. A přitom v odpružení se pořád něco děje. A tak se pojďme společně podívat, co nového v této sezóně najdeme u výrobců odpružených vidlic.



**Fox**  
Americký výrobce odpružení pro auta, motocykly, skútry či horská kola letos posunul výkon svých vidlic opět o notný kus kupředu, když se vytyčil s novou patronou FIT. Ta by měla u vidlic poskytnout obdobnou funkci, jakou má u tlumičů systém ProPedal, tedy zamezení nežádoucího pro-  
pružování při šlapání a zároveň otevření vidlice v rozbitém terénu. Nastavením funkce pojistného ventilu uvnitř patrony je možné vyladit citlivost vidlice na rázy terénu a tím i její odolnost proti tlakům shora. Patrona FIT má černý olejáčkový systém na korunce a najdeme ji u modelu RLC s regulací komprese.

Další novinkou v nabídce je zcela nový model 831, který je určen pro drsné zacházení při fourcrossu, zda a freestylu. Jako základ posloužila vidlice 32 FLOAT, jejíž chod byl upraven více do tvrda. Zdvih by měl být nastaven na 100mm, ale vidlici půjde vnitřně přestavět i na 80 nebo 120mm, aby bylo dosaženo optimální výšky v závislosti na použitém rámu. Vidlice bude dodávána pouze pro pevnou rychloupínací osu QR15 s možností dodání se standardním 1 1/8" nebo i stále populárnějším zeslabovaným sloupkem 1,5"-1 1/8". Hmotnost s klasickými

kým sloupkem je 1738g, neboť u vidlice nedošlo k zesilování materiálu, ale tuhost byla navýšena použitím vnitřních nohou ze 140mm modelu. Více informací a ceny najdeme na stránkách dovozce [www.cyklosvec.cz](http://www.cyklosvec.cz).



**RST**  
Taiwanský výrobce vidlic RST pro letošní sezónu uvedl na trh nový model Raxxon. Ten konstrukčně vychází z oblíbené top vidlice FIRST, pouze do magnetických kluzáků zajíždí ocelové vnitřní nohy průměru 30mm. Uvnitř vidlice pruží ocelová pružina, tlumená olejovým systémem OCR3 s lockoutem. Oproti dražšímu modelu FIRST disponuje nový Raxxon menší komorou, takže potřebuje méně oleje, což se odrazí i na příznivé hmotnosti. Více informací na [www.rstmb.cz](http://www.rstmb.cz).



**DT Swiss**  
Do portfolia švýcarské značky přibýly nové vidlice s označením XMM, které namísto karbonu využívají služeb klasických magnetických kluzáků. Jejich provedení však není v žádném případě klasické, neboť kluzáky jsou dvoudílné, přičemž samostatný díl se vlepuje do mřížky. Vidlice XMM disponují zdvihy 100, 120 a 140mm, přičemž u každého modelu je možné si vybrat, zda chceme vidlici s dálkovým ovládáním a s osou průměru 15mm a zda v černé nebo bílé barvě. Hmotnosti se pak pohybují v rozmezí 1490-1590 gramů u vidlic se 100mm zdvihem. Ceny vidlic začínají na 18 810 Kč a přehled všech modelů najdete na [www.bottico.cz](http://www.bottico.cz).



**Marzocchi**  
Italská značka Marzocchi se rozhodla po letech k návratu k nejosvědčenějšímu systému tlumení - otevřené olejové lázni. Vývojářům se podařilo vidlice navrhnout tak, aby zůstala zachována nízká hmotnost a přitom se citlivost systémů zvýšila právě použitím otevřené olejové lázně, takže si zase budeme moci dopřát osvědčenou sametovost chodu vidlic Marzocchi. Přepřacovaná byla i pouzdra s průtokovou drážkou, která zamezují vzniku

vůlí. U nového modelu Corsa Ti bude negativní komora nahrazena titanovou pružinkou, která zamezí problémům s nechtěným přepuštěním vzduchu. Přepřacováno je dálkové ovládání lock-outu. U nejvyšších modelů ostatních řad 44, 55, 66 a 888 s označením Titanium v názvu došlo k nahrazení vzduchového systému titanovou pružinou, takže funkce vidlice se spolu s otevřenou olejovou lázní nesrovnatelně zlepšila, přičemž hmotnostní nárůst oproti vzduchové patroně je pouhých padesát gramů! Model 44 bude možné objednat i ve verzi pro kolo průměru 29 palců. Více informací a detailů na [www.bartonicek.cz](http://www.bartonicek.cz).



**Manitou**  
Nejvýznamnější inovací u amerického Manitou je vylepšený systém olejového tlumení a komprese Absolute Plus. Ten nabízí možnost odděleného nastavení nízkorychlostního a vysokorychlostního okruhu komprese. Systém je založen na bázi tradičního tlumení TPC, u něhož jsou v oleji dva na sobě nezávislé písty, starající se o tlumení a kompresi. Doposud bylo možné nastavit pouze úroveň odolnosti proti stlačení jezdcem až po pinou blokáci, nový systém Absolute+ však bude možné upravit i pro all mountain režim jízdy, kdy citlivost vidlice je vitána, ale jezdec vyžaduje zvýšenou ochranu proti chodu nadoraz při velkých rázech či skocích.



**SR Suntour**  
SR Suntour letos upravil své stávající modely tak, že vidlice Axon a Epicon dostaly novou 15mm pevnou osu s rychloupínacím systémem Q-Lock. Na devětatřicetivá kola jsou nyní připraveny modely vidlic Epicon RL a LOD 15. Freeridová odolná vidlice DURO FR20 je dostupná i pro fourcross a dirt jump se zdvihem 100mm, jenž doplní stávající zdvih 160mm. Zásadního odlehčení se pak dočkala crossová vidlice NCX ve verzi Lite. Všechny modely SR Suntour pro rok 2010 najdeme na stránkách [www.biplumen.cz](http://www.biplumen.cz).



**Magura**  
U německé Magury byl zrušen vstupní pružinový model Odur, takže všechny vidlice Magura jsou již pouze vzduchové. Nové je většina vidlic dostupná v pěti standardních barevných variantách, bílé vidlice pak mají i bílou korunku. Vylepšení se dočkal systém zamýkání DLO+, kluzáky nesou inovované vedení hadičky od třmene. Enduro model Thor je nově v nabídce i se zesíleným krkem pro 1,5palcové spodní ložisko hlavového složení. Více na [www.pells.cz](http://www.pells.cz). (img)

## Ekologicky ekonomické světlo

Nová značka **Owleye** vyrábějící světla se tak trochu vymyká zavedeným standardům. Důraz je u výrobků této firmy kladen hlavně na minimální dopad na životní prostředí. V nabídce jsou tedy světla s dobíjením pomocí solárního panelu a také model s USB dobíjením zabudovaného akumulátoru.

Světlo o rozměrech 40x55x13 mm patří mezi nejmenší provedení předních světél. Disponuje celkem pěti diodami Nichia se svítivostí 12 500-15 500 mCd. Plastové pouzdro má elegantní tvar ploché krabíčky s obličky boky. Na zadní straně je pryžový přepínač modu svícení a blikání, který je pohodlné aktivovat i v dlouhoprstých rukavicích, a vedle něho je gumová krytka VSB vstupu pro dobíjení. Kabel pro dobíjení je součástí světla, takže Li-ion akumulátor uvnitř lze pohodlně nabít z každého počítače. Kapacita akumulátoru je 570 mAh a jeho životnost by měla být

minimálně tři roky. Jde o stejný typ akumulátoru, jaký se používá pro mobilní telefony.

My jsme akumulátor po prvé nabíjeli zhruba půl hodiny a světlo vydrželo kolem dvou hodin a stále ještě trochu svítilo. Při dvouhodinovém nabíjení by měla být vydržet při svícení pět hodin a při blikání deset hodin. Po hodině nabíjení by to mělo být tři a půl a sedm hodin. Výhodou tohoto světla je tedy minimální doba potřebná pro nabíjení plný výkon, který bezpečně pokryje čas pro jízdu do práce a zpět nebo pro delší jízdu za tmy.

Světlo se klasicky nasune do držáku na řídítka, který je upevněn dvěma stahovacími pásky. Šroubem s křížovou hlavou lze centrální část držáku povolit a natáčet o 360°, a tak světlo umístit libovolně jak na řídítka, tak na představec. Výkon světla je i přes nízkou výšku optiky velice slušný. Na vzdálenost 20 metrů jsme na vozovku viděli velmi zřetelně, kužel světla byl přitom silný uprostřed a na obou stranách pak jen lehce zeslabený. Ačkoliv jsme čekali spíše pruh světla, rozptýl a kužel se vyrovnají modelům s kruhovou přední optikou a vysokým výkonem.



Světlo i s držákem váží 32 gramů, což je rozhodně zanedbatelná hodnota. Cena 525 korun sice není nejnížší, ale musíme přihlídnout k tomu, že materiál je dostatečně odolný i vůči dešti a hlavně je uvnitř akumulátor. Toto světlo lze mít kromě červeného provedení i v bílé, černé nebo žluté barvě. [www.cykliamax.cz](http://www.cykliamax.cz) (už)

- + doba nabíjení, výkon, držák, design, hmotnost
- cena

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



## BBB HELMETS - CERRATORE

- Skofepina vyrobená In mold technologií
- 24 ventilačních otvorů
- Ventilační otvory na temeni pro optimální proudění vzduchu
- Nastavitelné popruhy pro perfektní a pohodlné upevnění
- DualClose upevňovací systém
- Pratiná antibakteriální vložka
- Odnímatelný štítek
- Reflexní proužek na zadní straně
- Velikosti: M (54-58cm) & L (58-62cm)
- Cena: 1 590 Kč

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



Více informací naleznete na [www.jmctrading.cz](http://www.jmctrading.cz)

**Nová domácí značka AGang vsadila na výjimečnost, a to nejen designovou, ale i konstrukční. Stačí si projít nabídku koleček 2010 a hned je patrné, že kola AGang nezapadnou v davu mezi jinými značkami.**

**A** Gang se již na první pohled nevyžívá v podobiznosti a nehybí za každou cenu profilovanými trubkami či barvami, proto si zachovává svou vlastní, zcela svébytnou tvář. Přestože se jedná o úplně novou značku, tak může stavět na dlouholetých zkušenostech svých tvůrců, konstruktérů i designérů. Ostatně i z tohoto důvodu jsou kroky značky AGang již od samého počátku suverénní a v případě jednotlivých modelů se jedná o dokonale dotažené produkty, a to technicky i designově. Celkový styl značky má rozhodně nápad, což potvrzuje nejen skladba modelů, ale i grafika rámu či názvy jednotlivých kol.

**Vlastní konstrukční prvky AGang**

U jednotlivých rámových platform využívá značka AGang celou řadu zajímavých konstrukčních řešení. Jedním z těchto prvků je například upravená geometrie AFG (Advanced Frame Geometry), která vznikla na základě zkušeností profesionálních jezdců. Jedná se o lehké prodloužení předního rámového trojúhelníku v kombinaci s podstatně kratším představcem, což má za následek lepší ovladatelnost a variabilitu kola při současném navýšení stability a jízdního komfortu.

Některé použité prvky nejsou pouhým okem patrné, což platí třeba o bezvýztuhové konstrukci rámu (GFT – Gusset Free Tubing). Jde o absenci vnějších navařených výztuh, například zespodu spoje dolní rámové trubky s hlavovou. Zpevnění celé partie zde má na starosti variabilní tloušťka stěny trubek, s jejíž pomocí lze nejen zesílit nejnámáhanější oblasti rámu, ale zároveň maximálně odlehčit ty nejméně zatížené.

Další specialitou rámu je excentrická řetězová vzpěra ECS, díky níž nabízí rám více prostoru pro přehazovačku a snižuje se tak i náchylnost k jejímu kontaktu s dolní částí pravého spodního ramene zad-

# AGang vlastní cestou

**Gangsta 5.0**



**Cult 3.0**



**Ritual 6.0**



**Sincity**



ni stavby. Konstrukční zajímavosti jsou také prodloužené sedlové vzpěry ESS (Extended Seat Stay), jejichž výrazně šikmé seřiznutí zvyšuje pevnost jednoho z nejvíce namáhaných spojů rámu a rozkládá tlak zadní stavby do větší plochy.

Neméně zajímavým detailem použitým u pevných rámu je uchyt řmenou kotoučové brzdy zevnitř trojúhelníku zadní stavby, kde je brzda i hadička lépe chráněna například při pádu. Vedle těchto specialit si konstruktéři očividně maximálně vyhráli i s vedením bowdenů řazení a hadiček brzd, aby nedocházelo k jejich ostřejším ohybům a zároveň, aby se co nejvíce potlačil jejich kontakt s lakem rámu.

**Od všeho něco**

Naším testem již prošel devětadvacitkový typ Gangsta 7.29 a jednočepový slopestylový celoodpružený model Rocknrolla,

to ovšem zdaleka nevyčerpává o záběru značky. Na jedné straně kolekce totiž stojí enduro modely, na opačném konci pak krásně zpracovaná dětská kola. Mezi tím nechybí horská kola, městské a krosové modely či freestylevé a BMX typy s bytelnými ocelovými rámy. Představme si ale nabídku kolekce AGang 2010 pěkně

**Exe 24**



po pořádku...

Enduro řada nazvaná **Cult** čítá dohromady trojici modelů využívajících totožný rám se čtyřčepovou koncepcí a zdvihem 150mm. Dominantním prvkem rámu je masivní vahadlo se vsíle umístěným tlumičem. Nejvíce postavený Cult 3.0 využívá služeb obou jednotek Fox a teleskopické sedlovky Crank Bros Joplin. Nejdostupnější varianta 1.0 na totožném rámu pak přijde na lákavých 32 990 korun.

Jedním slopestylovým zástupcem je již testovaná **Rocknrolla** s velice bytelným rámem a jednočepovým závěsem zadní kavné vidlice. Zdvih 100mm zde zajišťuje vředu vidlice RST Space Jump s 20mm osou a vřadu vzduchový tlumič X-Fusion.

Zaměříme-li se na hardtail kategorii **Gangsta**, tak zde nalezneme celkem šest modelů.

Vedle již testované devětadvacitky to jsou klasické 26" XC modely s masivním duralovým rámem. Ten charakterizuje velký průměr spodní trubky s výrazným zahnutím vředu a sropingový sklon horní trubky s ohybem vředu, a to před napojením na sedlovou trubku. Proto zde jezdec vedle maximální tuhosti uvítá také dostatek prostoru nad rámem pro manévrování v technickém terénu.

Městské a krosové modely **Sincity** a **Ritual** jsou opět designovými lahůdkami. V případě typu Sincity, skvěle použitelného například pro messengery, je nepřehlédnutelné panorama velkoměsta na horní trubce. Velice nízká hmotnost deset a půl kila v kombinaci s přední karbonovou vidlicí udělují tomuto modelu skvělou hbitost v městském provozu. Série krosových kol Ritual, postavená na totožných rámech, zaujme netradiční grafikou vycházející z karetních symbolů. U většiny modelů je možný výběr ze dvou barevných variant.

Samostatnou kategorií tvoří freestylevé modely **Pimp** a **Exe**, v prvním případě se jedná o 20" BMX, v druhém pak o 24" a 26" MTB. Rámy těchto strojů, postavené z vysoce kvalitní chrom-molybdenové oceli japonského výrobce Sanko, je možné pořídit i samostatně, a to za cenu necelých pět tisíc korun.

Poslední kategorií jsou již zmiňovaná dětská kola s označením **Capo**. I zde jsou u každého zástupce dvě barevné varianty. Vedle nejméně šestnáctky, která je ještě vybavena postranními kolečky, je v nabídce také dvacítká s šestikolečkem a přední odpruženou vidlicí. Čtyřadvacítká je pak díky přítomnosti tří převodníků již plnohodnotným dětským horským kolem.

Stručný průřez nabídkou AGangu jasně ukazuje, že se do toho nová domácí značka obula skutečně různě. Vedle netradičních designů těchto kol je nám sympatická hlavně sázka na celkovou robustnost rámu, a tedy i maximální spolehlivost. Ostatně finalista naší hubnoci soutěže s AGangem, jejíž pokračování si můžete přečíst na jiném místě v tomto čísle, má necelé dva metry. AGang Gangsta je pro něj tudíž jako dělaný, tedy za předpokladu, že se mu skutečně podaří jej vyhrát...

(kad)

# PELLIS

nové technologie  
nové designy  
NOVÁ VÝZVA

KOLEKCE 2010



**F17 XTR**

Rám: High Modulus Carbon Full Suspension, 3D Carbon Linkage Arms, Asymmetric Rear Triangle, Carbon PM • Vidlice / tlumič: Maguro Durin Race 11.5" / Fox Float RP23 • Měníč, řazení, klíky, brzdy: Shimano XTR • Kola: Mavic CrossMax SR / Schwabe Racing Rajah • Velikosti: 17,5/19/20,5" • Hmotnost: 10,5 kg

# www.MAYO.eu.sk

e-COMFY



Ak hľadáte pohodlný a komfortný bicykel s pomocným elektrickým motorom, vhodný aj pre starších ľudí, alebo ľudí so zníženou pohybovou schopnosťou, práve pre Vás je určená novinka e-COMFY. Vďaka špeciálne upravenej konštrukcii rámu sa bicykle e-COMFY vyznačujú mimoriadne nízkym nastupovaním, keďže stačí prekročiť spodnú rámovú rúru, ktorej úroveň je len 180mm nad zemou. Bicykle sa vyrábajú s oceľovým alebo hliníkovým rámom v prevedení 24V/10Ah, alebo 36V/10Ah. Všetky modely sú testované v štátnej skúšobni a zodpovedajú európskym normám. Viac info na [www.mayo.eu.sk](http://www.mayo.eu.sk)



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



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

Dlouhoprsté rukavice jsou nejen zimní záležitostí, ale většina cyklistů, hlavně pak bikerů, je vozí po celý rok. V zimě samozřejmě volí teplejší provedení, ale v jarních teplotách nad deset stupňů je tenké provedení zcela bez problémů a v letních vedrech už jde spíše o módu nebo zvýšenou ochranu dlaní.

# HAVEN proti ETAPE



Zatímco rukavice určené pro sjezd, enduro nebo náročnější XC jsme zvyklí v podobném provedení vidět celkem často, jejich tenkou obdobu určenou spíše jako ochranu proti větru zase tolik cyklistů nevozí. Rozhodli jsme tedy na několik vyzvědek nasadit na každou ruku jinou rukavici a sledovat, jaký v nich bude rozdíl a jaké dojmy si odnese.

## Haven Ergony

První je novinka domácí značky, specializující se hlavně na sjezdové chrániče, rukavice a přilby. Designově je model Ergony určen na enduro či tvrdší XC. Základem je diahová část ze syntetické kůže, která je na exponovaných místech vyztužena ještě jednou vrstvou. Na malíkové hraně a na bříšku dlaně je navíc gelová výplň pro tlumení rázů. Nechybí silikonový potisk pod klouby prstů a na špičkách prstů a ukazováčku.

Kolem zápěstí je pružný lem se stahovacím pogumovaným páskem. Na spodku je pak pogumovaný panel pro snazší úchop při nasazování.

Svrchní část je z hustší syntetické tkaniny, která je na kloubech prstů výrazně pružnější. Někomu zde možná bude chybět froté, ale pro tvrdší ježdění se tak nevyužívá, naopak pro XC bychom jej uvítali. Design svrchní části ale musíme přesto pochválit za jednoduchost a přitom propracovanost. Tento nový model stojí 690 korun.

## Etape Skin WS

Druhý domácí výrobce oblečení pro cyklisty a běžkaře sází na zcela jiný design a určení. Základem rukavic Skin WS je už z názvu patrně tenké provedení. Kromě cyklistiky jsou určeny i na běžky do vyšších teplot a vyšší po-

hybové intenzity, kdy je lepší mít kvalitní ventilaci než nechat ruce „vařit“.

Dlaň z materiálu Lycra Fleece je velmi tenká a v podstatě jde o slabší roubaix, používané na čapky. Pro jisté spojení s gripy je celá dlaň pokryta silikonovým potiskem. Ten je i na prstech, takže sklouznutí opravdu nehrozí. Hřbetní strana je z materiálu Ultra III Tec s větruočnou membránou a tenkým zateplením. Na zápěstí je pak delší lem, takže rukavice kryje tuto partii i v chladnějším počasí velmi slušně. Froté zde sice rovněž není, ale vzhledem k designu by se ani nehodilo. Cena těchto rukavic je 349 korun.

## Jízda ve dvou

Jezdít na kole s odlišným kontaktem rukou s řídítky není zpočátku moc příjemné, ale za chvíli jezdec jasně cítí rozdíly, které by jinak hledal během vyššího počtu kilometrů. V první řadě jde o úchop a komfort.

Haven nabízí díky polstrování na dlaních výrazné tlumení vibrací od řídítek a při delší vyzvědké oddaluje únavu a křeče v dlaních. Jistota spojení s gripy je přitom solidní, takže nemáme výhrady.

Etape je díky tenké dlani výrazně citlivější na povrch gripů i jejich tvar. Daní za to je ale nulová tlumící schopnost, takže dlaň dostane pocit opravdu každou nerovnost, kterou nespokojivě vidlice či plášť nebo řídítka a gripy. Díky silikonu je ale spojení s gripy perfektní. V úchopu jednoznačně vede Haven díky vysokému komfortu.

Stříhové jsou na tom rukavice Haven z počátku trochu v nevýhodě, protože jejich materiál není tak pružný a poddajný, jakmile se ale ruka trochu zpotí, materiál se rychle přizpůsobí a rukavice padnou velmi přesně. Etape díky pružnému vláknům Lycra padnou takřka ihned a nikde netáhnou ani netlačí, prostě nekladou odpor. Při delší jízdě ale stále drží tvar i na zpotené ruce, zatímco Haven se jí už přizpůsobil. To je zajímavý poznatek, který z počáteční nevýhody udělal nakonec výhodou pro Haven.

Ventilace je paradoxně u obou rukavic takřka totožná v partii mezi prsty. Tam je znát slabé pronikání chladu při rychlejší jízdě. Oproti tomu hřbetní část je teplejší u Etape, kde membrána ne nabízí tak výraznou ventilaci jako tkanina rukavic Haven. Na druhou stranu, v teplotě kolem patnácti stupňů bylo v obou rukavicích skoro stejné teplo, pouze Haven nabídl trochu sušší hřbetní část díky ventilaci. V dešti naopak trochu déle odolávaly Etape díky membráně. V zimě tedy plus pro Etape, naopak v teple vede Haven, tedy vyrovnáno.

Dlaňová část při přehmatávání na rohy rychleji ztrácí teplo v případě Etape, silnější materiál rukavic Haven toto skoro nedal pocítit.

Výsledek je tedy zajímavý, komfort je výrazně jiný v tlumení, ale ventilace a ochrana před chladem je hodně podobná. Haven má navrch v tlumení a odolnosti při pádu, Etape zase v překrytí zápěstí při nižších teplotách. Větší univerzální je sice Haven, na zimu bychom ale při mírnějších teplotách zvolili Etape. Na bike sice určitě doporučujeme Haven kvůli vyšší životnosti materiálu dlaně jak při pádu, tak při styku s gripy, ale na silnici už bychom si tak jisti nebyli.

- + Haven: odolná dlaň, gelové polštářky, ventilace
- Haven: kratší zápěstí
- + Etape: pružnost, zateplení hřbetu
- Etape: nulové tlumení dlaně

**canard**  
functional sportwear

NOVÁ KOLEKCE CYKLODRESŮ 2010

PÁNSKÉ DÁMSKÉ DĚTSKÉ

FUNKČNÍ PŘÁDLO, KTERÉ NEMUSÍTE SKRÝVAT

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

# Rebell pro rebely

Už svým názvem přilba Casco naznačuje, komu je určena. Jediná univerzální velikost M (55–59cm) a název Rebell, to jsou jasně důkazy zaměření hlavně na mladé jezdce.



Nemusí to ale platit stoprocentně, protože testovaný model pasuje i na větší hlavy, takže ani dospělí jezdci nemusí být ošizeni o doplněk pro mladistvé. Přilba je vyrobena in mold technologií a pro vyšší pevnost má uvnitř plastovou kostru Framework, která pěnové jádro zpevňuje. Celkem dvacet šest ventilačních otvorů je velmi dobře umístěno, takže předním velmi dobře sekundují zadní a vzduch proudí v kánálích nad povrchem hlavy.

Proti hmyzu je vředu kovová síťka. Plastový štítek lze jednoduše demontovat. Boční čepy jsou navíc tvořeny samostatnou vložkou, takže pozor při demontáži, lehce se ztratí. Štítek je si-

ce užšího stříhu, ovšem jeho délka při výraznějším předklonu nad řídítka nepatrně omezuje ve výhledu.

Trošku divočejší tvar skořepiny připomíná vzadu dražší silniční modely, předek je naopak standardního tvaru. Výtku máme k viditelným přelísům tvrděného polystyrenu na spodní hraně přilby, jde sice jen o estetický detail, ale u přilby za 1550 korun by to být nemuselo. Pochválit ale musíme velké ventilační otvory nad spánky, díky nimž je tato partie velmi dobře chlazená. Stahování zajišťuje čelenka po dvou

třetinách obvodu, která je zakončena strunou a otočným kolečkem. To je díky vystouplému tvaru a měkkému gumovému povrchu až nadstandardně lehce ovladatelná. Stažení na hlavě je perfektní a přilba se i přes střední houbku ani nehne. Stahovací pásek není cítit, vředu je navíc dostatečně silná výstelka na čele. Remínky mají pod bradou klasickou přezku a polstrování. Boční plastové svorky jsou tvarově výraznější, takže je třeba je vhodně umístit výš na tvář. Hmotnost 290 gramů patří mezi střed, ovšem ventilaci a usazením na hlavě je přilba vynikající.

- + ventilace, stahování, mřížka
- přelisy



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

4EVER

ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)JADY

Když Cykloservis přišel před lety jako první s myšlenkou uspořádat seriál cyklomaratonů, nebylo příliš složité vybrat akce, které bychom do soutěže zařadili. Bylo jich opravdu jen několik. Postupem času se ale z cyklomaratonů stával stále větší fenomén. Nepřehlédlný fenomén, neboť seriál i maratonů se začalo pořádat tolik, že nás to jednoduše přestalo bavit a seriál jsme ukončili. Tři roky jsme vyčkávali a pozorovali maratonské dny. Bylo zábavné sledovat, jak se z prvotní ryze amatérských, velmi příjemných akcí postupem doby staly plnohodnotné závody. A kdejaký se honosí tím, kdože

# CYKLOSERVIS PRESTIGE

## Soutěž o Cyklomaratonce roku 2010

se to postaví na start. Někde pohlasá silničníská hvězdička, jinde třeba biker-ská exhvězda, velmi populární ve svém okrese, která na pohárových závodech dostává za uši, a tak si přijela zchladit žahu mezi hoblky. Doby, kdy cyklomaraton byl pod úroveň i majitele třetí výkonnostní třídy, jsou nenávratně pryč. Akcí, které můžeme nazývat marato-

nem, se u nás koná každý rok kolem stovky. Většina samozřejmě pro horská kola. Pro někoho je maratonem pouze akce, která má kolem stovky kilometrů. Ale nelze to paušalizovat. Pro většinu smrtelníků, kteří na startu převládají (naštěstí), je ujetí vzdálenosti 50 km v těžkém terénu skvělý výkon. Takže maratonem nazýváme akce, které právě někde na těch 50 km začínají. Kratší vzdálenosti se snad ani nejezdí, pokud se nejedná o trasu pro děti.

A když jsme se tak rozkoukali, usoudili jsme, že by bylo pěkné nás nejstarší seriál obnovit a postarat se tak zase o trochu zábavy startujícím a pořadatelům skvělých akcí o nějakou tu propagaci, kterou si zaslouží.

Kamenem úrazu bývá bodování. V našem seriálu jsme odjakživa preferovali způsob, který je nejen podle nás nejspřavedlivější. Bodování prvních míst podle jednotného klíče. Žádné složité vzorce a výpočty. Systém musí být tak jednoduchý, aby si každý dokázal spočítat, kolik bodů získal. Proto se vrátíme ke stejnému systému, jaký jsme před třemi lety opustili. Bodovat bude v každém závodě na nejdelší trase prvních 40 závodníků v cíli, bez ohledu na kategorii. První získá 60 bodů, druhý 50, třetí 40 a dále vždy o jeden bod méně až do 40. místa za 3 body. Vítězem seriálu



se stane závodník s největším počtem bodů. V případě rovnosti bodů rozhoduje a) větší počet 1. míst, b) větší počet 2. míst, c) větší počet 3. míst, d) větší počet závodů, ve kterých závodník získal body, e) lepší umístění v závodech, ve kterém se závodníci se shodným počtem

bodů utkali. Vítěz seriálu získá od časopisu Cykloservis pohár.

Seriál se bude konat jak pro MTB závody, tak i pro silniční. Pořadí bude postupně vyvěšováno na stránkách Cykloservisu [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz).

(red)

### Vybrané závody

#### do Cykloservis Prestige seriálu:

##### MTB maratony:

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| 8. 5. Author Šela maraton                     | 7. 8. Trek Krakatit Dobříš       |
| 22. 5. Silesia bike maraton                   | 11. 9. Specialized Rallye Sudety |
| 22. 5. Fox Galaxy maraton Prachatice          | 11. 9. GT Zaskar maraton         |
| 29. 5. Author král Šumavy                     |                                  |
| 19. 6. Malevil Cup                            |                                  |
| 26. 6. Apache Jestřebí hory                   |                                  |
| 3. 7. Bikemaraton Drásal                      |                                  |
| 17. 7. Trek MTB maraton Přes 3 vrchy Vysočina |                                  |

##### Silniční maratony:

- |                                |
|--------------------------------|
| 15. 5. Mamut Tour              |
| 12. 6. Specialized Sudety Tour |
| 19. 6. Rampušák                |
| 17. 7. Beskyd Tour             |
| 7. 8. Krušnohory               |
| 28. 8. Author král Šumavy Road |

## Rogelli Stilo



Novinkou v letní kolekci značky Rogelli je dres Stilo, splňující ty nejvyšší kvalitativní i estetické nároky. Nízká gramáž použitého materiálu Dynacool light je zkombinována s vysoce prodyšnými síťovanými panely. Ty jsou vsazeny lepeným spojem, tedy zcela bezševou technologií. Dres Stilo proto nabídné nadstandardní ventilaci, tolik žádanou v případě vysokých letních teplot.

Stihl je ideální kombinací optimálního obepnutí těla a pocitu dostatečné volnosti pohybu, na čemž má zásluhu také vysoká elasticita použitého materiálu. Poměr délky trupu a šířky přes ramena přesně odpovídá konkrétním velikostem, ke stříhu proto nemáme sebemenší výhrady. Použitá grafika daná síťovanými panely i efektní plochými švy navíc opticky zesílňují.

V případě šířky pružného lemu rukávů bude dres vyhovovat spíše vyšším jedincům. Spodní zakončení v pase je vyřešeno plochou gumou a protiskluzovým gelovým proužkem po celém obvodu, jakékoli nežádoucí vyhrnování při předklonu se zde nekona. Límeček kolem krku nabízí dostatek prostoru, takže nijak neškrť. „Garáž“

pro jezce zipu je již samozřejmostí. Jedinou připomínku máme k provedení zadních kapes. Ta hlavní, táhnoucí se téměř přes celou šířku zad, je sice praktická svou skladností, ovšem dvě boční kapsy jsou relativně mělké. Přístupnost kapes je ideální, možná bychom ale daleko raději přednost klasice.

Rozhodně chválíme reflexní prvky, které už jsou u Rogelli standardem. Stejně tak cena 1199 korun je vzhledem k celkovému, poměrně luxusnímu provedení dresu velice příznivá. Dres Rogelli Stilo je v nabídce v černé a bílé variantě.

(kad)

- + zpracování, ventilace, cena
- provedení kapes

## german:A Xcite

Nedávno jsme informovali o jedné z nejlépejších vidlic na trhu, paralelogramovém modelu Kilo No. 1 německého výrobce german:A o hmotnosti 1129 kg. Netradiční vzhled však nemusí oslovit každého, a tak má společnost v nabídce také řadu konvenčnějších vidlic Xcite.

Cíli vyvinout vidlici s nejnižší možnou hmotností byly podřízeny všechny konstrukční prvky. Na rozdíl od tenočkových vidlic DT Swiss, které dosud držely hmotnostní primát, se však u modelu Xcite šlo cestou maximalizace průměrů trubek za účelem navýšení tuhosti. Díky tomu byly použity kluzáky z karbonu (u levnějších verzí z duralu) s vnitřním průměrem 36 mm (takový průměr měly doposud jen free-ridové vidlice!). Tímto způsobem lze dosáhnout tuhosti a bezpečnosti, která je v cross country sektoru nevídaná, a to ve spojení s absolutně minimální vahou.

#### Konstrukční netradičnosti

V minulosti se u vidlic ujal design předřazených patek, neboť přímé patky se používaly jen u levných vidlic (vzpomeňme třeba Indy od Rock Shoxu nebo Spydera od Manitou). Bikeri však chtěli, aby vidlice vypadala mohutně, a tak se výrobci museli přizpůsobit. Modely german:A Xcite toto zažité klíče díky své mohutnosti boří a mají přímé patky. Zda je díky většímu náklonu vidlice výrazně a hlavně znatelně citlivější, si bez testu nedovolíme tvrdit, ale selský rozum napovídá, že kluzáky orientované více do směru přicházejícím rázům by měly zajistit jejich trochu lepší pochlenění.

Patky jsou osazeny úchtem kotoučkovky typu PostMount. Mústek kluzáků je pak v zájmu co nejlepší aerodynamičnosti a tuhosti horizontálně zploštěn.

Uvnitř vidlic Xcite najdeme vzduchovou pružinu s negativní komorou pro lepší citlivost, o tlumení se stará olejová patrona. Samozřejmostí je nastavitelná rychlost odsokku, vidlice však i přes minimalistickou hmotnost disponuje také páčkou blokace na řídítka i možností vybrat si velikost zdvihu.

#### Modely

Vidlice Xcite se vyrábí v několika verzích. Nejlehčím modelem je X-RAY s hmotností od 1189 g při zdvihu 100 mm. Kluzáky i sloupky jsou vyrobeny z karbonu, takže výrobce stanovil váhový limit jízdy na 95 kg. Vidlice i přes svou nízkou hmotnost nabídnou všechny možnosti, jako je blokace s nastavitelným prahem odtřzení a dálkového ovládáním. Cena celokarbonového topmodelu X-Ray je 30 990 Kč.

Modely Criterion a Criterion+ o hmotnostech 1320, respektive 1290 g je možné pořídit v provedení se zdvihy 120 a 150 mm. Vidlice se liší v použití duralu či karbonu u sloupku a tudíž i v ceně 25 550 Kč, respektive 30 990 Kč.

Základní model Boost má sloupky i kluzáky z duralu a v nejmenším zdvihu dosahuje stále ještě dost zajímavé hmotnosti 1380 g. V provedení s největším zdvihem 150 mm se pak pyšní asi nejlepší hmotnostní hodnotou na trhu



1550 gramů. Cena základního modelu Boost je vzhledem k provedení vidlice i její výrobě v Německu celkem příznivých 17 990 Kč.

(mig)

OD 24. 4. DO 9. 10.

### AUTHOR MARATON TOUR

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

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

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

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

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

**29. 5. 2010**  
Author Král Šumavy – MTB Klatovy

**12. 6. 2010**  
Author Cyklo Maštale Proseč

**3. 7. 2010**  
Author Znovín Cup Satov (Znojmo)

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

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

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

www.author.eu



# GHOST

## HTX Actinum 7500



může být v případě testovaného kola záležitostí dalšího tuningu.

Po stránce ovladatelnosti testovaný model nadchne techničtější zaměřené XC jezdce. Bike poslouchá přímo na slovo, nicméně vyžaduje zkušené vedení. Kratší přední trojúhelník a zvednutá řídítka situují jezdce více nad zadní kolo. To přímo vybízí k častému nadhazování předního kola při přejezdu překážek, bunny hop jde s tímto strojem velice lehce. I ve vyšší rychlosti jako by měl jezdec potřebu si s kolem stále pohrávat, tento Ghost není o dokonalém držení přímého směru, ale o radosti z jízdy.

Při zatáčení přijde vhod kratší rozvor, vracečky a slalomové pasáže zvládá bike na jedničku. Stejně tak ve sjezdech vyniká jeho dokonalá ovladatelnost a pocit jistoty díky vyšší poloze řídítek. Celkově hravější povaha samozřejmě souvisí s o něco menším klidem v případě vedení přímého směru, nicméně s narůstající rychlostí se zvyšuje i pocit celkové stability.

To, co bylo výhodou z kopce dolů či v technických úsecích, nemusí každému vyhovovat ve výjezdech. Kolo má přece jen tendence se více zvedat na zadní a hodné prudká stoupání vyžadují zkušené vedení a přesunutí těžiště výrazně dopředu. Po otočení představec do negativního sklonu se však vřačské schopnosti dost zlepšily.

Zaměříme-li se na nabízený komfort, pak vidlice Rock Shox Reba SL odvádějí již od uplného

počátku skvělou práci. Dvě vzduchové komory dovolují nastavení vysoké citlivosti na nejmenší nerovnosti, lockout ovládaný z řídítek je navíc velice jednoduchý, lehkou útlakou v ideálním dosahu. To zadní část kola už tolik pohodlí logicky nabídnout nemůže, rám je nekompromisně zaměřen na výkon a také kombinace duralové sedlovky průměru 31,6 mm a sedla Selle Italia SL nemá možnost výraznější polohovat otřesy od terénu. Kdo je ale zvyklý na čistokrevné závodní XC stroje, určitě mu nižší míra pohodlí nebude vadit.

Hodně muziky za rozumnou cenu, tak by se dal model HTX Actinum 7500 jednoduše charakterizovat. I když by mu neuskodilo pár gramů shodit, celkově se jedná o skvělý bike, který svou univerzálností dokáže uspokojit širokou řadu potenciálních uživatelů.

**N**ekompromisně tuhý rám, kompletní sada Shimano Deore XT, skvěle funkční vidlice a osvědčené obutí, to je velice stručná charakteristika modelu Ghost HTX Actinum 7500. Za pětáctiřícet tisíc korun toho tento hardtail nabídnou opravdu hodně. Jeho rám navíc patří k tomu nejzdařilejšímu, co lze z duralových trubek vyrobit. Svou jasně čitelnou povahou pak nadchne jak běžné jezdce a závodníky cross-country, tak i jezdce, kteří si chtějí terén vychutnat plnými doušky. Ovladatelnost testovaného modelu je totiž ve své kategorii jednoznačně nadstandardní a většinu číste závodně koncipovaných XC modelů strčí tento Ghost v technických pasážích do kapsy.

**Hodně výrazný sloping rámu zlepšuje manévrovatelnost v technickém terénu.** v případě námi testované dvacet a půlky odpovídala výška napojení horní trubky na sedlovou přibližně devatenáctce. Výztuha v podobě krátké vzpěry je proto díky této konstrukci s hodně přesazenou sedlovou trubkou nezbytná.

Dokonalé čisté tvary jsou vlastní celé zadní stavbě, která postrádá jakákoli esovitá zprohýbání a vše sází na maximální tuhost a nekompromisní přenos energie. Velice masivní horní i spodní ramena jsou doplněna o neméně mohutné můstky. Celková šířka zadní stavby umožňuje optimální průchodnost i v případě nasazení širšího pláště, se sériovými 2,25" zbývá ještě hodně místa i pro nabalené bláto. Do celkové koncepce skvěle zapadá také tvar patek, líbil se nám i jednoduchý nosník třmenů zadní brzdy.

Výrazné naddimenzované profily ještě zvýrazňuje použití módní bílé barvy, nicméně tentýž bike je nabízen i v decentní černé barvě s elegantní bílou grafikou. V případě námi testované varianty oživoval použitý design ještě jedovatý odstín zeleně. Celkově skvělý estetický dojem zde umocňovaly také zabrušené svary.



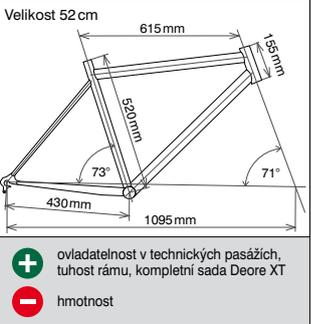
### Bytelné, ale rychlé!

Při jízdě je okamžitě znát nekompromisní záber. Nebojíme se říct, že takřka celých sto procent jezdcovy síly přechází na zadní kolo. Kroucení, a to i sebemenší, je pro testovaný bike jev zcela neznámý. Zatouží-li po modelu HTX Actinum 7500 i více jak stokilový borec, bude to i v takovém případě výborná volba.

Hmotnost 11,6 kilogramu bez pedálů sice není bůhvíjak skvělá hodnota, ovšem zmiňovaná robustnost to dostatečně vynahrazuje. Při zrychlení je znát malinko vyšší obvodová hmotnost kol s ráfky Alex a širšími plášti, ale celkově je akcelerace svižná a dobrý pocit jezdce zde zajišťují hlavně ideální přenos síly. Nějaké to odtučnění

### Technická specifikace:

- Rám:** 7AC T6 DB SCL
- Vidlice:** Rock Shox Reba SL Air 100 mm
- Klíky:** Shimano Deore XT 22/32/44
- Brzdy:** Shimano Deore XT 180 mm
- Rázení:** Shimano Deore XT
- Přehazovačka:** Shimano Deore XT
- Přesmykač:** Shimano Deore XT
- Kazeta:** Shimano Deore XT 11-32
- Náboje:** Shimano Deore XT
- Ráfky:** Alex SX 44 Disc
- Pláště:** Schwalbe Rocket Ron / Racing Ralph 2,25"
- Řídítka:** Ritchey Comp
- Představec:** Ritchey Comp
- Sedlovka:** Ritchey Comp 31,6 mm
- Sedlo:** Selle Italia SL
- Hmotnost:** 11,6 kg (bez pedálů)
- Cena:** 44 999 Kč



### Stoprocentní přenos energie

Dominantní model HTX Actinum 7500 je hodně mohutný rám z duralových trubek, jejichž slitina nese označení 7AC T6 DB SCL. V jednoduchosti je krása, toto tvrzení jako by bylo heslem konstruktérů německé značky. Čisté kruhové profily najdeme u všech hlavních trubek, pouze vpredu u hlavy je použita hydroformní profilace navýšující celkovou pevnost nejzatíženější partie. Ke konstrukčním zajímavostem patří kónická hlavová trubka se spodním ložiskem jeden a půl palce, nepřehlédnutelné je také nezvykle široké středové pouzdro s integrovanými ložisky.



# SEQUENCE

## FLOW IT.

WADE SIMMONS, COLONNADE PARK - SEATTLE  
 BELLBIKEHELMETS.COM | PROGRESSCYCLE.CZ



2 290 Kč  
 Matte Bronze/Chalk Jimbo Phillips Wallpaper

# Worker pro sjezd i motokros

Motokrosové brýle jsou pro sjezd na kole samozřejmostí a spousta jezdců je používá i pro freeride či 4X a další extrémní disciplíny.

**M**y jsme otestovali z produkce značky In Sportline technicky propracovanější model **Worker VG970** za 590 korun. Rámeček z pružného plastu lze i se zorníkem jednoduše zkroutit, aniž by došlo k poškození materiálu. Zorník má úpravu proti zamlžování a v rámečku brýlí je kolem dokola množství větracích otvorů, které jsou standardně překryty pěnou proti vniknutí nečistot.

Usazení na obličej pak zajišťuje pouze jednovrstvá pěnová výstelka. Stahovací pásek má z vnitřní strany silikonový proužek, aby dokonale přilnul k povrchu pílby. Samozřejmostí je regulace jeho délky a navíc má ještě sponu s čepem pro uchycení strhávací ochranné fólie.

Strhávací ochranná fólie se upevňuje přes zorník na dvojici čepů, které z ně-

ho vyčnívají na stranách a její pásek pro stržení za jízdy se upevní právě na zmíněnou sponu. Tento systém umožňuje za jízdy v blátě při silném znečištění fólie na zorníku ji jednoduše strhnout a okamžitě máme pro dojezd do cíle čistý zorník.

Deset kusů „trhaček“ je součástí balení a lze je dokoupit i samostatně v ceně 98 korun za deset kusů. Viditelnost skrz čiré zorníky je perfektní, při použití „trhačky“ je ztráta ostrosti jen nepatrná. Díky pásku na sponě je fólie strhnout velmi lehce a hlavně nikde neplandá.

Šířka brýlí i jejich tvar nám vyhovovala a pohodlně se vešly i do hledí užšího modelu sjezdové pílby. Odolnost vůči mřížní byla standardní, i přes celkové střední šířku rámečku jsme měli široký rozhled. Jedinou výtka máme k odrazu rámečku na vnitřní straně zorníku. Stříbrný rámeček



prostě odráží světlo, a tak je ve skle trochu vidět. Jezdec si na to musí zvyknout, po několika jízdách už ho to neruší. Přesto by možná matný odstín tomuto jevu zabránil. To se ale často vyskytuje i u dražších značek. Vzhledem k ceně těchto brýlí a jejich vybavení fóliemi jim nelze nic jiného vytknout. V nabídce jsou kromě stříbrné barvy ještě oranžová, zelená, modrá, černá a bílá.

(už)

- + cena, trhačí fólie, šířka
- odraz rámečku

# Vyhraje Roman kolo AGang?

V minulém vydání Cykloservisu jsme vám představili Romana, který byl vybrán do naší soutěže. Jeho úkolem je do 16. června zhubnout o 13kg. Pokud se mu to podaří, dostane od sponzora akce, firmy Universe Agency, krásné kolo AGang za hodnotě 32 990 Kč.



**P**ovinností Romana je každý týden nám zaslat přehled svého jídelníčku i sportovních aktivit. Jeho první týdenní hlášení je vskutku originální a je na něm patrné, že Roman má smysl pro humor.

Především však totálně změnil svůj jídelníček. Již to asi nebude šiška uherácky za týden a vyluxovaná lednička každý večer, po příchodu z práce. Z ničeho nic se mu do jídelníčku dostalo jablko, celozrnné pečivo, ovesné vločky, zeleninový náypok a Activia. Ne že by Roman těmito potravinami v minulosti pohrdal, ale rozhodně je do své celodenní stravy tak často nezařazoval. Z našeho rozhovoru s ním jsme pochopili, že o nich rozhodně alespoň slyšel. Problém byl ovšem v týdnu, na který připadaly Velikonoce. Doma se chystaly pochoutky, i pro koleďníky, a Roman musel začít hubnout. Dokážete si představit ta jeho muka, kdy oči jidlo vidí, ale mozek ví, že nesmí. Strašná představa. Ale na velikonoční pondělí se to přeci jen zvrhlo. Na vesnici to ani jinak nejde. K snídani měl slivovici, višňovici a hrůškovic. Ke svačtině pouze pozmeněné pořadí – višňovice, hrůškovic, slivovice. Kdyby tušil, kolik je v tvrdém alkoholu kalorií, tak by si možná nafačkoval. K tomu si ještě dával preclíky. Ale večer to šel vyběhat. Také zvýšil své sportovní aktivity. Už to není jen víkendová vyjízdka na kole. Začal více používat rotoped, častěji trápí své zbrusu nové skládací kolo Brompton a ob-

jevuje taje rychlé chůze. Pochopil, že bez aktivity to opravdu nepůjde. A zřejmě také musí čelit otázkám a slovním útokům sousedů, neboť ti si určitě všimli, že v místní hospodě si nedává pivečko, ale střik. U něj věc nevidaná.

Podstatné ale pro něj je, jak je to s jeho hmotností. Na začátku soutěže měl 113,8 kg. To je o jeden a půl kila méně. Za týden celkem slušný úspěch a určitě ho to povzbudilo, neboť je zřejmé, že Roman teprve hledá cestu ke snížení hmotnosti, že se teprve poznává. Ale musí počítat s tím, že každým dnem je snižování váhy těžší a těžší. Zvláště tehdy, pokud se mu do cesty stávají akce, jako třeba odjezd na rybářský zájezd. Z toho se už Roman v době uzavěření tohoto vydání vrátil, a tak jsme zvědaví na jeho další zprávy, jak se mu chytaly ryby mezi kamarády, kteří si určité dávali dobré jídlo a tekutiny a Roman vedle nich krúpal kukuřici a popíjel bublanatou vodu.

Pokud chcete nejčerstvější informace o Romanovi a jeho hubnutí, případně se chcete podívat na jeho týdenní zprávy s podrobným jídelníčkem, navštívte naše stránky [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz).

(kany)

# Arsenal pro turisty

**P**atříte k těm, kdo se raději než s batohem na zádech a po technických pěšinách projedou na kole po upravených cyklostezkách a klidně tomu věnují celý den? Má to své kouzlo, ale pak nastává otázka, vozit batoh nebo brašnu, kam se vejde tričko, bunda a svačina, případně foták?

Batoh nám sice nezatíží kolo, ale celý den se pod ním potí záda. Brašna na nosič oproti tomu vyžaduje nosič a věci v ní nejsou hned po ruce. Navíc v případě jízdy neznámou krajinou potřebujeme mapu a nejlepší mapník na řídlíka.

Na trhu je široká nabídka speciálních brašen na řídlíka, které toto všechno řeší. Brašna domácího výrobce **Sport Arsenal ART. 510** za 774 korun má plastový držák Klickfix na řídlíka, takže je snadno odnímatelná a je propracovaná opravdu do detailu. Je ušitá z voděodolného materiálu PAD/PVC, ale není vodotěsná. Její rozměry jsou 15 x 18 x 24 cm, pojme tedy to nejnepatřnější pro celodenní výpravu, přičemž její nosnost je 4 kg.

Držák se jednoduše našroubuje na řídlíka a navíc se zajistí provléknutým lanem, které její jistí proti přetočení nebo



v případě poškození plastu proti pádu. Jednoduchá pojistka umožní brašnu lehce odepnout a díky popruhu vzít s sebou přes rameno. Vzdálenost od řídlíků je dostatečná, aby se bowdeny řazení či brzdy pohodlně zkroutily a nešly do stran.

Na horní straně je odnímatelný mapník na dva suché zipy. Pod horním víkem je nízká komora na doklady a průvodce. Hlavní komora pod ní má navíc vyjmátelnou polstrovanou vložku na fototechniku. Přístup do obou komor je skrz zipy ze strany od jezce, takže vše je po ruce.

Trochu nás omezoval hranatý tvar při rozepínání, kdy jde zip přes roty trochu tíž,



ale vždy zapnul spolehlivě. Zip je překrytý materiálem kvůli dešti, součástí brašny je navíc i obal proti dešti a nečistotám.

Na bocích jsou síťové kapsy, doplněné pruhem reflexního materiálu. Ten je i na čelní straně, kde je další dvojitá kapsa s víčkem jistějším pásky s přezkou.

Vzhledem k hmotnosti brašny 926 g a nákladu maximálně 4 kg je celkových 5 kg celkem rozumných vzhledem k ovlivnění ochoty řídlítek zatáčet. V lehkém terénu nebo na cestě nám to ani nepříšlo, na rozbitém povrchu to pak je trochu znát. Ortodoxní biker tedy zvolí nejspíš batoh, ale turisticky zaměřený jezdec může v terénu klidně proplouvat s tírně zavazadlovým prostorem na řídlíčkách.

(už)

- + uchycení, členitost, reflexe
- zip na rozích

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

**Superlite 10.300**  
Rám | Alloy 7005 T6 Superlite Exo Carbon Vidlice | Manitou R7 Super 100 mm  
Razení | Shimano XT Měniče | Shimano XT/XT Brzdy | Shimano XT Disc  
Váha 10 300 g Cena 42 990 Kč

**AMULET Bicycles**

**2F = dvojnásobná funkce = dvojnásobně fit**

**se značkou 2F vám dopřejeme radost z oblékání**

- funkční prádlo
- termoprádlo
- cyklokalhoty
- cykloresy
- cyklovesty
- cyklobundy

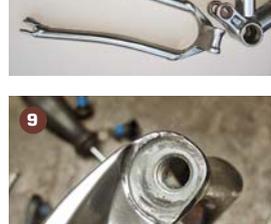
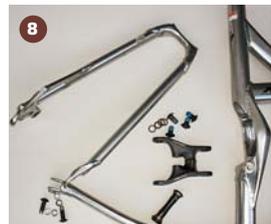
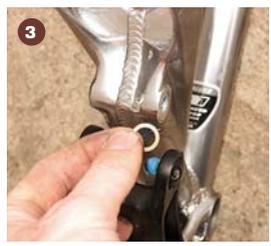
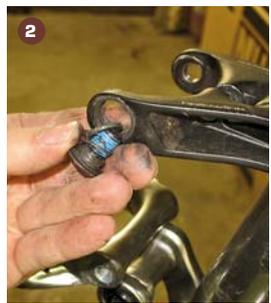
vyrábí a dodává BoBo s.r.o.  
Šífařská 1/3, 147 00 Praha 4, [www.2f.cz](http://www.2f.cz)

# HOBBYBASTLER

## Udělejte si to sami

### Zadní rozborka

V předchozích dílech jsme si ukázali rozborku hlavního čepu biku Specialized FSR a následně vyčištění ložisek, která bychom jinak museli nechat vyměnit nalisováním nových. Abychom ale dostatečně pečlivě zkontrolovali celou zadní stavbu a všechna ložiska, je třeba demontovat všechny čepy a ložiska úplně odhalit.



Zanedbání tohoto úkonu totiž může vést k tomu, že budeme jezdit s poškozeným ložiskem, které se nám rozpadne, a celý čep se tak bude postupně poškozovat vlivem tření jednotlivých duralových dílů o sebe. To platí i pro další celoodpružené rámy, u nichž bude postup takřka stejný, jen s drobnými rozdíly.

V první řadě jsme demontovali z rámu tlumič a můžeme pokračovat jednotlivými čepi. Nezačneme ale hlavním čepem zadní stavby u středového pouzdra, ale čepi na přepákování k tlumiči. Postupně povolíme všechny šrouby imbusovým klíčem 1 a celý díl přepákování oddělíme od rámu a sedlových vzpěr. S vyndáním šroubem okamžitě vidíme, v jakém stavu je dané ložisko 2.

Pokud je rozpadlé, je jasné, že to částečně odnesl i materiál jednotlivých dílů. U ložisek, která drží pohromadě, zkusíme pohmatem lehkost jejich otáčení a hlavně jejich celistvost. Pozor na vymezovací podložky 3 mezi ložiskem a jednotlivými díly ramen zadní stavby. U některých rámu je důležité jejich správné otočení v případě nerovnoměrného tvaru, aby přesně dosedly na ložisko.

Následuje rozborka čepu u osy zadního kola, kde jsou ložiska v kyvce vsunuta mezi další rameno. Povolíme šrouby na obou stranách a úplně je vytáhneme 4. Oba díly nám od sebe pjdou jen ztěžka oddělit, proto je lepší vsunout

mezi obě ramena šroubovák a pákou si lehce pomoci 5. V případě zadních ramen, kde nejde šroub skrz patky na jednom dílu kyvky s druhým uvnitř 6, ale oba díly se jen překrývají a mají mezi sebou ložisko, stačí povolit šroub. Ložisko může být jistěno pojistnou podložkou, ale kontrola může proběhnout stejně. Tento spoj je ale náročnější na dotazění a zajištění šroubu pojistným tmelem.

Jakmile máme sedlové vzpěry odděleny od řetězových, můžeme rozebrat hlavní čep otáčení zadní stavby 7 a tím máme kompletní rozborku hotovou 8. V každém případě prohlédneme důkladně všechny díly, zda někde nedošlo k porušení materiálů kvůli poškození ložiska 9 a jestli máme o ložiscích pochybnosti, můžeme je nechat kompletně vyměnit. Nebude to ale žádná laciná záležitost, bohužel na to potřebujeme speciální vyťahovák a přípravek na nalisování.

Uskálí může znamenat některé speciální uchycení ložisek, kdy jsou v rámu zajištěna u hlavního čepu třeba svěrnou

objímkou na imbus. Čep rozděláme stejně, ale povolíme imbusů můžeme hnout s ložiskem, takže pak je třeba ho správně usadit nebo rovnou vyměnit za nové. Většinou platí, že ložiska většího průměru vydrží déle než drobnější provedení. Pozor také na provedení ložisek jednotlivých čepů, například kola Merida 96 mají čep u osy zadního kola tvořen kluzným ložiskem, které vyžaduje mazání a v případě vzniku vůle výměnu plastových pouzder. Vždy jde ale o jeden šroub, který spojuje dvě části k sobě a mezi nimi je prostě ložisko.

Pokud nelze některý šroub povolit, může to mít dva důvody, je dotažen silně přes závit, nebo je prostě zajištěn tmelem a bude třeba jej trochu ohřát. Sjezdová kola mají navíc některé šrouby čepů jistěny z druhé strany proti povolení ještě maticí 10, takže musíme povolit matici, demontovat šroub a pak postupovat jako v předchozím případě. Pečlivou rozborkou a kontrolou rozhodně nic nezkažeme, naopak můžeme hodně zachránit.

Hned první testování prototypu celoodpruženého Modelu Anthem 29er se zdvihem 100mm přineslo Giantu odpověď, zda má vývoj devěťadvacítky vůbec smysl. Ačkoliv tato taiwanská firma naskočila na vlnu velkých kol s relativním zpožděním, hned první závodní nasazení v závodě Super D na americkém festivalu Sea Otter v Kalifornii přineslo Giantu zlatou medaili. Super D je enduro závod, ve kterém chtěl jezdec Giantu Carl Decker původně startovat na šestadvacítkovém kole, ale jak sám řekl, devěťadvacítko byla na tamní trati prostě rychlejší.

Orbea nebudou jen lehká závodní kola pro maratony a XC, ale na příští sezónu už tato španělská značka připravila trail bike pro vynavače tvrdšího enduro stylu. Model Rallon má duralový rám se všemi prvky enduro biku, tedy masivní hlavovou partii, kónickou hlavovou trub-



ku se spodním ložiskem 1,5", nebo úchyty na Hammerschmidt klíky. Rallon bude nabízen ve třech modifikacích podle osazení, přičemž nejdražší bude mít teleskopickou sedlovku, klíky Truvativ Hammerschmidt a všechny tři modely budou osazeny speciálně nalaďeným tlumičem Fox RP23 boost valve s XV vzduchovou komorou.

S novou zbrání vyrukovala na příští rok značka Felt. Celoodpružené bike Edict disponuje vzadu zdvihem 100mm a karbonový rám by měl včetně tlumiče vážit 1,8kg. Snížení hmotnosti bylo dosaženo přepracováním systému odpružení Equillink, kdy vzadu není spodní ramínko vytvářející virtuální záves, ani táhlo spojující toto ramínko s přepákováním na tlumič. Karbonová kyvka je tedy jednoduše, napojeným duralovým vahadlem k tlumiči.

Letošní český pohár v XC přinesl několik zajímavých zlepšení i novou destinaci. Novinkou je možnost se do závodů přihlásit on-line přes internet, došlo k oddělení kategorie Pod 23 let od Muži Elite, aby mladé jezdce při přestupu z juniůrů hned neodradilo poměrování sil s těmi nej-



lepšími. Novou destinací pak bude Pec pod Sněžkou, kde vloni vznikla sjezdová trať, buduje se XC okruh a měla by vzniknout i fourcrossová trať pro světový pohár, který by se tam - pokud vše dobře dopadne - mohl jet už v roce 2011.

Na pražské fourcrossové dráze ve Stodkách se o druhém dubnovém víkendů sešli přední evropští jezdci (mimo zraněného Michala Prokopa), kteří se chtěli poprat o titul v českém a v neďalší i v evropském poháru. Pikantní na tom je, že ačkoliv se v sobotu Wichmann, Fischbach, Tschugg a další ostřílení borci snažili urvat zlato, to zůstalo doma v rukách Lukáše Měchury. Senzací dne pak bylo druhé místo dnes již bikové legendy, Mistra Evropy v dualu z roku 1998 Michala Marošino, který tehdy „vyklepnul“ právě Guido Tschugga.

A po roce opět Garda. Náš oblíbený bikový festival u italského jezera Lago di Garda se ani tentokrát neobejde bez účasti Cyklo servisu. Festival, jenž začíná v pátek 30. dubna v Riva del Garda, letos přivítá přes 120 vystavovatelů a několik tisíc návštěvníků. Největší atrakcí je pak jistě Rocky Mountain maratón, kdy se dají objet čtyři délkou trati 27, 53, 86 a 105 km. www.bike-festival.de

## nejširší výběr dětských kol všech velikostí



star 16  
www.leaderfox.cz

3.600,-



Odvěkou touhou všech cyklistů je mít kolo co nejllehčí, aby se nemuseli tahat se zbytečnými kilogramy navíc. Nepřímá a nespravedlivá úměra však říká, že čím více gramů ušetříme, tím více finančních prostředků vynaložíme.

**S** neomezeným rozpočtem si můžeme dopřát osmikilová celopéra či sedmikilové pevníky, ale kdo z nás si může dovolit za kolo vyhodit třeba dvě stě tisíc korun? Pro člověka, který to s cyklistikou myslí opravdu vážně, je reálné použitelné kolo v cenové relaci zhruba mezi pětadvaceti až padesáti tisíci korunami. V tomto rozmezí se dá pořídit krásný pevník s rámem z duralu na komponentech SLX až XT, mnohdy s přehazovačkou XTR, či o něco hůře osazený stroj s rámem z karbonu. V cenové relaci od 25 tisíc však najdeme už i celoodpružená kola, využívající tožných rámy, používaných i na dražších modelech. Oproti nejdražším strojům se však v této cenové kategorii budeme jistě potýkat s vyšší hmotností, danou použitím komponentů nižší cenové hladiny,



Při odlehčování kola je potřeba začít u rotačních dílů, tedy třeba u pláště. Lehké pláště zlepšují akceleraci i ovladatelnost kola.

kteří bohužel mají vyšší hmotnost, než špička. U celoodpružených XC kol ve velikosti M to přinese celkovou hmotnost řádově mezi 12 a 14 kg. Vyšší hmotnost by mohla méně motivovat zájemce o dostupné odpružené kolo od koupě odradit, ale není třeba zoufat. Stejně, jako je u vánočního stromku důležitý stromček a ne ozdoby, tak i u levného celopéra je důležité, aby bylo postaveno na kvalitním rámu, zatímco komponenty lze průběžně obměňovat.

V tomto článku se pokusíme nastínit, které části kola má smysl odlehčovat jako první a kde jsou to jen vyhozené peníze.

#### Modelový stroj

Pokud si třeba v našem Katalogu kol 2010 na stránkách [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz) či na CD vloženém v čísle 6/2010 vybíráme mezi celoodpruženými koly pro cross country v ceně okolo třiceti tisíc korun, můžeme počítat zhruba s výbavou Shimano Deore až SLX, většinou v kombinaci s přehazovačkou XT či ekvivalentem Sram X7 a X9. Vidlice na kolech v této cenové relaci většinou patří do střední třídy s ocelovými, místy i duralovými vnitřními nohami průměru 30 či 32 mm a brzdy se převážně hydraulickými kotoučovkami nižší či střední třídy. Rozdíly najdeme hlavně ve volbě zapletených kol, klik či komponentů kokpitu.

V modelovém případě bude duralový jednočepový rám odpružen vidlicí Rock Shox Tora SL a vzduchovým tlumičem Fox RP2, osazen sadou Shimano Deore, zapletenými koly na nábách Deore a ráfcih Mavic 317 s pláště Schwalbe Nobby Nic. Hmotnost modelového kola i s pedály Shimano M520 je

# Gramy vyvážené zlatem

něco přes 13 kg. Takové kolo si můžeme dopřát pořídit v rozmezí 25–30 tisíc korun.

V případě, že jezdec kolo splácí po 2500 Kč měsíčně, měl by ho mít do roka splacené. Po roce a stovkách až tisících kilometrech v sedle také jistě začne přemýšlet, jak na kole co nejvýrazněji ušetří hmotnost. Kde tedy začít, aby to mělo smysl a nezruinovalo to domácí rozpočet?

#### Nejdříve rotační části

Obecně platí, že snižovat váhu se vyplatí nejvíce na největších komponentech. V případě, že jsme spokojeni se samotným rámem, prvním místem, kterému bychom měli věnovat pozornost, jsou logicky kola. Největší vliv na lehkost jízdy, ovladatelnost i na celkovou hmotnost kola mají rotační části, tedy pneumatiky, duše a výplety. Čím větší obvodovou hmotnost musí jezdec svou silou rozpohybovat, tím hůře se mu jede. Zároveň při jízdě v terénu musíme

duše, které svou hmotností výrazně podstoupí gramů jezdec mohou stát mnohem víc defektů, než by bylo nutné. Ačkoliv tedy chceme odlehčovat, je potřeba k tomu přistupovat s rozumem, abychom si pak při opravování defektů nezávali.

Kvůli hmotnosti rozhodně může mít i smysl přejít na bezdušový systém. Všeobecně dobré zkušenosti jsou jak se systémem No Tubes, tak i No Flats, které kola nejen odlehčí, ale zároveň také zlepšují jízdu, protože se uvnitř pláště „nežmoulá“ duše.

Obrovskou budoucnost jistě mají bikové galusky, protože je u nich zatím nejlepší poměr výkonu a hmotnosti. Pokud neřešíme finance, pak můžeme pořídit zapletená kola pro galusky, která váží s karbonovými ráfky od 1250 gramů za pár u DT Swiss či 1350 gramů u českého Tufo. Jedna galuska pak váží pod 450 g, takže u páru kol i s obutím a lepicími páskami jsme na nějakých 2290–2300 g, což v porovnání s koly

úsporu v hodnotě desítek mohou přinést i duralové nipy. Skoro sto gramů se dá také ušetřit při výměně klasických drátů třeba za DT Aerolite.

*Nějaké to deko shodíme i obměnou kokpitu, u představce a řídítek se může jednat až o stovku gramů. Úspora však v praxi není tak významná jako u kol, vidlice či klik.*



Také ráfky mají svůj nezanedbatelný vliv na rychlost jízdy. Karbon často dokáže při nižší váze nabídnout srovnatelnou odolnost s durallem.



Dalším těžkým komponentem mohou být kliky. Výměna ocelových převodníků přinese úsporu desítek gramů, nahrazení lehkým modelem pak může znamenat až dvojnásobnou redukci.

často řešit zrychlení s minimálními rychlosti, takže i z tohoto důvodu bude lehký plášť výhodou. Finančně nás tedy vyjde lépe vyměnit plášť a ráfky, než měnit třeba rám.

Rozhodně se vyplatí plášť zvážít, protože někteří výrobci dávají na sériová kola základní modely v drátovém provedení s obyčejnější směsí gumy, takže určité stojí za to sáhnout po pláštích s kevlarovou patkou a kvalitní směsí. Nejlehčí plášť na trhu váží dokonce kolem 300 gramů, ale takové na kolo, které má přežít v terénu, a ne pouze viset na výstavě, rozhodně nepatří. Rozumná hodnota je mezi 400 a 500 gramy. Důležité je také zkontrolovat duše. Mnozí výrobci v honbě za gramy dávají do pneumatik poddimenzované

Shimano XT o hmotnosti páru 1810 g, srovnatelné hmotnosti pláště 450 g a případně sady notubes (nebo dokonce při použití duše) ušetříme okolo půl kila. Ale i dostupná zapletená kola se pohybují okolo 1500–1600 gramů. Nejlehčí variantou však stále zůstává zapletlé kolo na zakázku. Například model Tune Olympic Gold II váží úctyhodných 1159 g. Důležité je ale zmínit, že ne každé odlehčení je vhodné pro všechny váhové kategorie. Pokud bychom odlehčovali jen části kol, pak stojí za to sáhnout po lehkých ráfcih a gramovou

U kola střední třídy hodně gramů shodíme výměnou celých zapletených kol.

Co se týče nábojů, v případě jejich výměny pouze kvůli hmotnosti bude mít největší efekt použití některého superlehkého provedení. Ovšem určitě by se zde měl brát maximální ohled na životnost, takovou sázku na jistotu představuje třeba Shimano XTR.

#### Další komponenty

Pokud opět pomíne samotný rám, největší rozdíl samozřejmě učitíme na těch největších a nejtěžších součástech, tedy na odpružené vidlici, klikách, brzdách či komponentech kokpitu. Nemá cenu hmotnost nahánět třeba na přehazovačce, kde výměnou modelu Deore XT za dražší XTR získáme pouze několik málo gramů.

Odpružená vidlice Tora od Rock Shoxu na našem modelovém kole sice patří do střední třídy a má celkem slušný chod, její hmotnost od 2,2 kg podle modelu a jeho výbavy však lze snížit klidně o 700 gramů výměnou za dostupnou Manitou R7, při větších investicích pak můžeme odlehčit až 950 gramů s vidlicí DT Swiss XRC 1250 či dokonce skoro 1,1 kg díky vidlici german: A Kilo No.1, která váží 1129 gramů. To už jsme ale u částky převyšující cenu celého kola.

Něco málo můžeme ušetřit na řídítkách a představci, ale bude se jednat o rozdíly jen v řádu desítek gramů. Spíš



Oproti montážním vidlicím s ocelovými nohami lze výměnou odpružené vidlice ušetřit až kilogram váhy.

bychom se měli zaměřit na kliky, kdy na modelovém kole najdeme s nejvyšší pravděpodobností model Deore od Shimana nebo Truvativ Stylo, které váží od 890 gramů. V této oblasti můžeme získat až 200 gramů, například kliky Shimano XTR váží 770 gramů, karbonové Race Face Next pak dokonce 690 g. Dají se samozřejmě sehnat i další, lehčí lahůdky od firem jako THM, Mythic Carbon, Tune, atd. Vše záleží opět jen na vkusu a peněženice majitele.

S celkovou váhou kola by se jistě dalo jít až do extrému, kde hraje svou roli doslova každý šroubek, nebo ruční úprava komponentů, ale pokud bychom se měli držet při zemi u našeho modelového stroje, tak je rozhodně potřeba jako první začít s výměnou pláště a časem se porozhlížet po lehkých výpletech, protože tyto komponenty rapidně ovlivňují chování kola jako celku. Pokud však neřešíme finance, určitě by stálo za úvahy nechat si postavit celé kolo na zakázku, kdy máme možnost spousta komponentů, a tedy i váhu, ovlivnit vlastním výběrem.

(mig)

*Pozn. red.: všechny uvedené hmotnosti jsou převzaty z katalogů výrobců komponentů*

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

**SOUTĚŽ!**

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

Další ceny: svítilna Knog Frog, ponožky Sensor Race Evolution. Zájezd od CK KUDRNA

**TESTOVANO**

NA VLASTNÍ KŮŽI

Četák obchodní zástupce firmy Ultrasport testuje cyklistické oblečení



**K**rosové kolo kompletně na sadě Deore XT i s kotoučkovými a vzduchovou vidlicí, to znamená jediné: hodné ostré sportovní náčiní, kterým top model od Maxbike rozhodně je.

#### Živá síla

Už při nasazení na tohle kolo je patrné, že nepůjde o dlouhý a klidný cestovní model, právě naopak. Geometrie je spíše kratší, takže jezdeck šlápe lehce pod sebe a nemá moc natažené ruce. Posed je tedy vzpřímený a hodně pohodlný, nicméně cyklisté vyšších postav by pro větší záběr možná uvítali delší představec. My jsme lehce posunuli sedlo vzad a tím se posed trochu vyrovnal. Testovaná dvacítká tak vyhovovala i jezdcí s výškou 190 cm.

Okamžitě se záběrem do pedálu kolo vyrazí ochotně vpřed. Tuhé kliky a tytelná zadní stavba perfektně přenášejí energii jezdeck a kolo skvěle akceleruje. Přední trojúhelník nabízí střední tuhost, takže celkový dojem z kola je v tomto směru dost vyrovnaný.

Ruku v ruce s perfektním zrychlením jde i ovladatelnost kola, které je díky kratší geo-

metrii hodně hravé. Změnit okamžitě směr nebo přecházet z jedné zatáčky do druhé, to umí naprosto dokonale. Ve vysokých rychlostech bychom si dokonce troufli tvrdit, že kolo vyžaduje od jezdeck nějaké zkušenosti, aby jej dokázal zkrátit a dostat z něj maximum. Pohodový nedělní výletník si na něm sice také užije lehkost jízdy a komfortní posed, nicméně potenciál tohoto kola je v rychlé a živé jízdě po silnici a polních cestách.

Na asfaltu jsou hrubší pláště Ritchey trochu nevýhodou, ale jakmile přijde ke slovu lehký terén nebo bláto, ukáže vzorek svoji sílu. Díky tomu není problém na kole ostřeji točit i v terénu nebo se vydat do prudších stoupání po měkkém povrchu. Záběr pláště a tuhost rámu jezdeck ve výjezdu podrží a kolo doslova vibruje k soupeření s gravitací. Jedinou slabinou je kratší představec a tedy tendence lehce se stavět na zadní v hodné prudkých výjezdech, kde pomůže jen výraznější nalehnutí na řídítka.

Mírná stoupání jsou ale bez problémů, tam je hbitost a výkon kola hodné znát. Vidlici jsme při výjezdech ze sedla často zamykali



lockoutem z řídítek, abychom mohli ještě více zabrat.

**Ve sjezdech je kratší představec výhodou, pouze k ovládní kola s hravějším projevem je třeba trochu zkušenosti.** Vekou oporou je jezdeck citlivost vidlice se vzduchovou pružinou, kterou si tak může naufovat přesně podle sebe, což u krosových kol není zase tak časté. Vidlice nabízí perfektní žeh-

# MAXBIKE

## Murray



lení povrchu a zdvih pohlcující i solidní nervozity. Dojem z kola je tedy stoprocentně sportovní a jeho celkový projev rozhodně nedělá komponentovému osazení ostudu.

#### Lepsi základ i kabát

Rám z duralu 7005 nabízí klasické profily trubek, které jsou většího průřezu u hlavy a kruhového nebo lehce zploštělého u sedlové trubky a středového pouzdra. Pod hlavou nechýbí navářená výtluha, trochu netradiční je i výtluha u sedlové trubky. Zadní stavba ne se výrazně esovitě prohnutí sedlových i řetězových vzpěr, nicméně při jízdě je zadní partie pocitově tvrdší. Tam bychom se možná

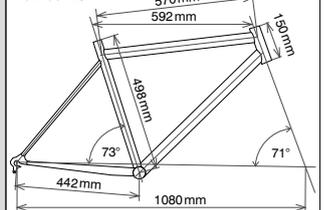
přimlouvali za karbonovou nebo odpruženou sedlovku, celku by pak nebylo absolutně co vytknout.

Kompletní iktěčko jezdeck svým výkonem rozhodně nezklamě. Řazení nabízí přesnou odevzu a pohodlné ovládání. Totéž platí o kotoučkových, které ve spojení s hrubými pláště poskytnou jistotu na blátivém povrchu. Doplnky Zoom patří mezi dostupnější standard, ovšem sedlo Selle Italia XO nám přišlo jako velmi rozumný kompromis mezi sportovní tuhostí a komfortním tvarováním. K osazení tedy nemáme žádné výhrady, naopak funkci je na stejné vysoké úrovni jako celý projev a výkon kola, které je ve své kategorii stoprocentním sportákem. ■

#### Technická specifikace:

**Rám:** Al 7005 SL-60TR  
**Vidlice:** SR Suntour NCX-E-RL Air  
**Kliky:** Shimano Deore XT  
**Brzdy:** Shimano Deore XT  
**Řazení:** Shimano Deore XT  
**Prehazovačka:** Shimano Deore XT  
**Přesmykač:** Shimano Deore XT  
**Náboje:** Shimano Deore XT  
**Řačky:** WTB SX 24  
**Pláště:** Ritchey Excavator 35C  
**Sedlo:** Selle Italia XO  
**Sedlovka:** Zoom  
**Řídítka:** Zoom  
**Představec:** Zoom  
**Hmotnost:** 11,8 kg  
**Cena:** 29 100 Kč

Velikost 20"



- + hravost, výkon, posed
- kratší představec

# NAKUPUJEME

## Řídítka a rohy

Sice se v této rubrice věnujeme spíše součástkám, kterými doplňujeme svoje kolo častěji, nebo se prostě časem opotřebují, ale ani díly kokpitu nemůžeme opomenout. Řídítka totiž můžeme měnit hned při koupi kola za pohodlnější nebo širší či užší model a rohy jsou pak doplňkem, který vybíráme rovněž většinou spolu s novým kolem.

**Z**ačneme tedy řídítky, která u kola ovlivňují mnoho faktorů. Standardní šířka rovných řídítek pro XC je přibližně 59 cm a občas si je někteří závodníci ještě zkracují. Čím širší řídítka, tím stabilnější jsme ale schopni kolo ovládat v těžkém terénu a ve vyšších rychlostech. Naopak úzká řídítka opisují na koncích menší dráhu, takže za-

Chceme-li si dopřát více pohodlí, nebo holdujeme spíše enduro či sjezdovému ježdění, budou pro nás nutností prohnutá řídítka neboli vlašťovky. U nich rozlišujeme hloubku středového prohnutí a také zvednutí konců směrem vzhůru a zahnutí k jezdeck.

Vlašťovky na XC mají jen mělké prohnutí kolem 2 cm a šířky 64–66 cm. Na enduro to pak znamená hlubší střed se zvýšením až 5 cm a šířku do 70 cm, na sjezd se dnes už vozi i 82 cm šířky. Díky prohnutí dostane jezdeck ruce výrazně výš, takže má pohodlnější posed a šířka přidává na jistějším vedení kola. Pozor ale na to, že příliš široká řídítka znamenají hodné roztažené ruce a tudíž výraznější předklon. Drobnější jezdeck či ženy by tudíž neměly sahat po příliš širokých modelech. Rovněž materiál lze u vlašťovek volit podle požadované hmotnosti a tuhosti, tedy karbon nebo dural, ale vzhledem k náročnějšímu využití je dural jistějším volbou.



táčení s nimi je mnohem ostřejší, to ale vyžaduje spíše ruku zkušeného jezdeck a ne začátečníka.

Rovná řídítka mají zahnutí směrem k jezdeck, aby měly dlaně správné vyhnutí a nebolelo nás zápěstí. Optimální natočení řídítek je tedy důležité pro celkovou ergonomii úchopu, abychom při delší jízdě netrpkli.

Pokud chceme nová rovná řídítka, musíme v první řadě vybrat vhodný průměr středové části, klasika donedávna byla 25,4 mm, nově používaný oversize průměr je 31,8 mm. Širší středový průměr logicky znamená vyšší tuhost a životnost. Zahnutím se nebudou příliš lišit, ale hlavní rozdíl může být v hmotnosti a materiálu. Duralová řídítka standardně váží kolem 180 gramů, lehké verze pak až 130 gramů. Karbonové modely jsou na tom hmotnostně lépe, ale hlavní rozdíl je v pružnosti materiálu, jeho schopnosti absorbovat rázy terénu a nabídnout jezdeck více pohodlí. Riziko je pouze v přetažení objemky představec, kdy může dojít k deformaci materiálu, takže je třeba dodržovat dotahovací momenty. I karbonová řídítka lze zkracovat, ale je na to potřeba speciální pilka a pozor, některá řídítka mají na koncích vložky pro montáž rohů, takže o ně můžeme přjít.

Pro ultralehká řídítka platí, že by se měla po jedné až dvou sezónách měnit a totéž platí pro případ pádu, kdy je lepší sáhnout po novém kousku.

Vyznavači odlišného designu mohou sáhnout ještě po provedení „combo“, což je komplet řídítek s představcem z jednoho kusu materiálu. Jde o kombinaci karbon-karbon, nebo karbon-dural. Výhodou je pružnost v místě spojení a pro estetiku hlavně design.

Kdo tvrdí, že na prohnutá řídítka rohy nepatří, sednul na lep fámám. Rohy jsou dnes snad ze všech druhů materiálu, tedy duralové, titanové, karbonové, nebo v kombinaci dural-pryž a mohou mít i plastové části. Slouží hlavně pro změnu úchopu při delší jízdě a také pro zlepšení záběru ve výjezdu, protože jezdeck přesune těžiště více dopředu.

Délku a tvar volíme podle toho, zda na nich chceme odpočívat a měnit polohu, nebo je uchopeme pouze ve výjezdu kvůli záběru. Slabší průměr není tak pohodlný do dlaní, naopak výrazné profily nemusí padnout do dlaně každému. Je tedy dobré si rohy při nákupu pořádně osahat.

Mysleme na to, že při pádu budou rohy první na ráně, takže lakovaný karbon utrpí asi nejvíce. Při montáži je třeba dát pozor u tenkostěnných řídítek na přílišné stažení objemky, aby se stěna nezborčila. Karbonová řídítka by měla mít na koncích uvnitř vložky pro montáž rohů.

Rohy na vlašťovkách mohou sice trochu vyčnívat směrem ven, ale kratší provedení na nich lze vozit stejně dobře, jako na rovných řídítkách. (už)

Applied Technology. Since 1986.

- 
- 
- 
- 
- 
- 

- 
- 
- 
- 
- 
-

**Žádejte u svého prodejce**

**WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ**



S to milimetrů zdvihu zadní stavby většinou pasuje kolo na použití při cross country. U nás ano. Ale v domovině značky Mongoose vypadá běžné crosscountry trochu jinak než u nás. Americký biker si na celodenní brázdění krajinou místo elastůk vezme volně kratší, batoh s rezervou a rozhodně nechápe, k čemu by potřeboval úzká rovná řídítka a dlouhý představec. On si jde výlet užít, ne se „zrušit“ či pobít kamarády na trailu.

Přesně takovému stylu jízdy je ušit na míru i model Canaan. Najdeme v něm mix těch nejlepších parametrů pro jezdcevo maximální pohodlí i závalu, ale také dostatek tuhosti pro výkon.

Rám všech modelů Canaan, které se prodávají ve třech variantách za 90, 54 a 36 tisíc korun, je postaven z dvojité zeslabované trubky se slittyní hliníku s označením Xtrolite-G6. Klasické profily trubek, čisté svary, návazka pod hlavou, kovane dílce přepákování a zadní stavby, vše je navrženo pro maximální tuhost a co nejvyšší hmotnost. Chváleme smysl pro detail, který je vidět nejen na celkovém zpracování rámu, ale také u informačních nálepek. Například pod tlumičem je informace o zaměření kola na vytrvalostní cross country, rozměr tlumiče, poměr přepákování i roz-



má své opodstatnění. O jeho funkčnosti hovoří i fakt, že se používá také na freeridové a sjezdové stroje značky. Krásný příklad, jak systém funguje na stroji se 140 mm zdvihu Teocali je možné shlédnout na jždě Chrise Akrigga na serveru www.vimeo.com, stačí do pole vyhledávání zadat termín Teocali 0.

#### Osazení

Vratně se ale k našemu canaanu. Prostřední verze Elite za 54 tisíc korun je osazena několika zajímavými komponenty. Vzhledem k tomu, že rám patří k těm delším a úhel hlavy 69,5° má na svědomí klidnější projev, pro vyváženou ovladatelnost je kolo osazeno vřetovkami šíře 68 cm, což bychom si s klidem dali na freeridové kolo. Kratší představec délky 85 mm pak spolu s tak velkou pákou řídítek přídá na ovladatelnosti v těžkém terénu, takže XC kolo dostalo do vinku to lepší od svých freeridových bratříčků, ale přitom si zachovalo schopnost poradit si s prudkými výjezdy, kde se předek nemá důvod nechtěně zvedat.

#### Jízda

Při prvním kontaktu překvapí absence tlumiče s páčkou blokače, je tu pouze zlaté kolečko na-

měr vložek osazení tlumiče, což pomůže třeba při pozdějším servisu. Nálepka na sedlové trubce zase ukazuje na miniaturní otvor, v němž je vidět zasunutý sedlovky, aby neohrozilo poškození rámu. Bohužel kvůli umístění tlumiče lze připevnit košík na bídou pouze pod spodní trubku.

#### Odpružení

Systém odpružení rámu FreeDrive značka Mongoose úspěšně používá již několik let. Ačkoliv na první pohled může vypadat složitěji, jedná se o obdobu plovoucího středu, pouze s tím rozdílem, že díky použití malého vahadla za středovým pouzdem nedochází k zamykání zadní stavby pod brzděním. Celkové je systém výborně vyladěný pro rychlou jízdu a maximální oporu pod záberem, takže určitá netradičnost jeho vzhledu

# MONGOOSE

## Canaan Elite



stavení prahu odtržení. Do tlumiče jsme natlakovali 160 PSI, což pod 80 kg těžkým jezdcevo způsobí zanoření o 20%. První nasazení na kolo však ihned dá na srozuměnou, že systém se o pružení v terénu postará, zatímco na rovném povrchu se ani nehne. A jestli i větší odpružení kol dochází k pohupování tlumiče v řádu několika milimetrů, tlumič na canaanu se pod šlapáním ani nehne, a to s minimální úrovní vlivu flood gate. Každá nerovnost, kořen, díra či kámen však okamžitě zadní stavbu rozpožhují. I při jždě ze sedla je systém ze své podstaty odolný proti pohupování, nicméně pod silovým záberem se již lehce pohupuje. Zlaté kolečko Flood Gate jsme tedy používali jedině do táhlých výjezdů z nepříjemného povrchu, jinak jsme jej nechali po celou dobu jízdy vyšroubované na minimální vliv. Chod zadní stavby nebyl prostě potřeba jakkoliv krotit.

Moc se nám u tohoto 11,9 kg vážičko (hmotnost bez pedálů) stroje líbilo použití ultralehkých XC rátků Stan's ZTR Olympic pro bezdušový systém No Tubes, které ve spojení s pláští Continental SpeedKing dávají canaanu úžasné zrychlení a lehkost jízdy. Dalším ojedinelým komponentem je sedlovka SDG typu I-Beam spolu s top modelem značky SDG, sedlem Formula FX. První ujednání je jak do peřin, oproti jiným závodním XC sedlům formula FX poskytuje nadmíru pohodlí.

Pro použití při závodním XC by bylo možná potřeba provést pár změn, které by s canaanu



udělaly „chrčáký“ stroj, nám ale pro běžné ježdění po lese všemi směry vyladění kola neuvěřitelně sedlo. Posed je vyvážený doprostřed kola, takže ve výjezdu ze sedla nad kolo může ideálně rozložit a v prudkém sjezdu zase nemá problém se přesunout za sedlo a zdolat jakékoli prudký svah. Zadní stavba klasické délky 425 mm je ideální pro snadné nahodzení předního kola na překážky, v zatáčkách se pak s kolem lépe manévruje, než kdyby mělo delší zadní stavbu. Boční tuhost rámu je díky provedení středové partie se dvěma čepy nad sebou a masivním profilům všech dílců výtečná.

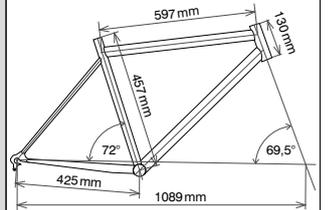
#### Pro koho

Mongoose Canaan Elite nás nadmíru nadchl. Tuhé, dalo by se říci až inteligentní odpružení, kdy tlumič nepotřebuje páčku lockoutu. Spolu s lehkými koly, delším rámem, kratším představcem a širokými řídítky přináší netradiční, ale vyvážený mix; jeho výsledkem je skvělá ovladatelnost a tuhost pod záberem, Cena 54 tisíc korun pak zcela odpovídá osazení i celkové funkci kola.

#### Technická specifikace:

**Rám:** Xtrolite-G6 db 100 mm  
**Vidlice:** Rock Shox Reba SL 100 mm  
**Tlumič:** Rock Shox Monarch 3.1  
**Klíky:** FSA V-Drive  
**Presmykač:** Shimano SLX  
**Přehazovačka:** SRAM X.9  
**Razení:** SRAM X.9  
**Řádky:** Stan's ZTR Olympic  
**Pláště:** Continental Speedking 26 x 2.0  
**Náboje:** Formula  
**Brzdy:** Avid Elixir 5  
**Řídítka:** Truvativ Stylo Race, zeslabované, vřetovky  
**Představec:** Truvativ Stylo Team  
**Sedlo:** SDG Formula FX I-Beam  
**Sedlovka:** SDG I-Beam  
**Hmotnost:** 11,9 kg (bez pedálů)  
**Cena:** 53 999 Kč

#### Velikost M



+ tuhost pod záberem, pohodlí jízdy, vyvážené osazení

- umístění košíku

# WORKER

**CENA OD 999,-Kč**

**CENA OD 490,-Kč**

**CENA 8690,-Kč**

**CENA OD 2990,-Kč**

**CENA OD 11890,-Kč**

**CENA OD 2990,-Kč**

## ELEKTROKOLA PRO KAŽDÉHO

# CORRATEC

**CARBON TCM-TECHNOLOGY**

**2CIRCLE SUSPENSION**

THE POWER OF 2CIRCLE

**AIR TECH REVO**

**BBM**  
 SYSTEMS BIKES MANAGEMENT  
 s.r.o.

**Prodejna:**  
 Nepomucká ulice 757/180  
 326 00 Plzeň-Slovany

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

**AKČNÍ NABÍDKA**

**X-VERT S Carbon » akční cena 45 990,- (doporučená cena 54 990,-)**

(rám: Carbon Composite, vidlice: Rock Shox Reba SL, výbava: Shimano XT, Avid Elixir 5, zryz Cross Attack Disc)

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

inSPORTline s.r.o.  
 objednavky@insportline.sk  
 +421(0) 326 528 701  
 www.insportline.sk

**www.worker.cz**  
**www.worker.sk**

**swissstop**

**NESS**  
 CARBON ENGINEERING

**SAB**

**Xtasy**

# DT po třech sezónách

Zadní kolo našeho redakčního kolegy dostalo po třech sezónách trochu nelibý zvuk, linoucí se z náboje. Montážní verze nábojů **DT Swiss** s ořechem v Shimano provedení prostě potřebovala po těch třech sezónách a hlavně pečlivém mytí (kolega je na tohle ras) pořádnou rozborku a nejspíše i výměnu ložisek.



Trojice ložisek ukazuje, že prostřední rozměr, v náboji umístěný u kotouče, utrpěl při pečlivé čistě postupně poškození těsnícího kroužku.

Si jsme si v rubrice Hobbybastler ukazovali rozborku nábojů s čelními rohatkami, ale tady je to trochu o něčem jiném. V první řadě nejsou vymezovací podložky na ose pouze nasazené, ale jsou na ni zakončeny šroubovacími kontramatkami na klíč velikosti 17. Klasická osa 9mm se závitem tak kvůli jedné kontramatce na každé straně nijak neulehčuje demontáž obou matek. Abychom mohli sundat ořech, museli jsme nakonec přidržet osu kleštěmi přes hadřík, a tak postupně povolil obě kontramatky.

Stáhnutí ořechu z náboje je pak velmi snadné, díky průmyslovým ložiskům jej kromě zmíněných kontrmatek na ose nic nedrží. Tedy jeho vnější plášť, vnitřní unašeč je s tělem náboje spojen šroubem, stejně jako u ořechů Shimano, pouze zde je šroub veden z vnitřní strany náboje.

Provoz se podepsal hlavně na vnitřních prostorách ořechu, kde došlo k lehkému zrezivění povrchu kovových dílů, praporek a válečků ložiska pláště ořechu. Vše se ale dalo vyčistit, pouze s ložisky náboje to bylo horší, ta se otáčela tak lehce, až nepříjemně ševřela a bylo jasné, že mazivo z nich kleslo během čistících procesů dokonce vymyl. Ložiska, ač průmyslová a teoreticky bezúdržbová, prostě potřebovala výměnu. Museli jsme je přelisovat, což je na přesnost dost náročná práce, ale s vhodnými přípravky jde celkem snadno. Zajímavé bylo, že v jednom náboji byla tři odlišná ložiska, z nichž to na levé straně náboje mělo z jedné strany zcela zpuchřelé těsnění. Ne vždy je tedy ideální používat speciální odmašťovače a čistící u nábojů s průmyslovými ložisky. Gumová a plastová těsnění to totiž nemusí moc dobře vydržet.

Po očištění, promazání a sesazení celého náboje dohromady byl chod osy stejně lehký jako na začátku. Totéž platí o ořechu, u něhož bohužel vílvem lehkého zrezivění válečkového ložiska nebylo otáčání místy zcela bez hluchnějších projevů.



Plášť ořechu ukrývá jedno velké ložisko, na němž se otáčí osa náboje. Po vnitřním unašeči ořechu se plášť otáčí na válečkovém ložisku, které je už vyčištěné a promazané, ale stopy lehké rzi jsou na něm stále vidět.



Po třech letech může nemile překvapit i ořech, který je díky ocelovým dílům práce jen dost náchylný na působení vlhkosti. Plastové kleci rez nevdají, ale válečkové ložisko utrpělo pěkně šrámky na krásě.

Ačkoliv většinou tvrdíme, že náboje s průmyslovými ložisky jsou takřka bezúdržbové, není občas od věci podrobit je rozborke a třeba výměně ložisek, která je jediným větším servisním zásahem, jenž z nich udělá takřka nový kousek.

(už)

# Camelbak Podium ChillJacket 0.6 l 15

Cyklo servis 8/2010

Hlavním úkolem bidonu Podium ChillJacket amerického výrobce batohů a nápojových rezervuárů Camelbak je udržet nápoj uvnitř studený déle, než jak rychle jej dokážeme za sportovní jízdy na kole vypít. Ačkoliv lahev má vnější tvar jako klasický bidon pro 0,7 litru, vnitřní objem modelu ChillJacket je jen 620 ml. Je to dáno tím, že nápoj je od vnějšího prostředí oddělen izolační vrstvou. Studený nápoj v létě tak vydrží o něco déle požitelnější, než „zteplalé“ drinky v klasických lahvích.

Díky roční době, kdy jsou venkovní teploty zatím pouze do 15 stupňů Celsia, jsme teplotní test museli provést v laboratorních podmínkách. V místnosti jsme zatopili na skoro nesnesitelných 27 stupňů a do bidonu v košíku napustili vodu o teplotě 20°C. Do košíku na vedle stojícím kole jsme umístili stejné studenou vodu v klasické lahvi a porovnávali rychlost ohřívání nápoje. Vliv proudění vzduchu za jízdy jsme simulovali elektrickým přímotopem, který jel na nejnižší teplotní výkon. Ačkoliv tyto teplotní podmínky se nedají úplně srovnat s reálnými vlvy počasí a slunečního záření



za jízdy letním dnem, měření teploty nápoje ukázalo neoddiskutovatelný rozdíl v rychlosti ohřívání nápoje, kdy se tekutina v klasickém bidonu ohřivala o 32% rychleji, než v bidonu ChillJacket. Nutno však počítat s tím, že ChillJacket není regulární termoska, kterou má Camelbak ve své nabídce

také, pěnová izolace pouze odděluje nápoj od vnějšího prostředí. Tento test poukázal i na druhý klad bidonu s ústím JetValve. Speciální ventil lahvi Camelbak je totiž vyvinut tak, aby nedovolil samovolný únik tekutin ani v případě otevření ventilu otočnou

dvoupáčkou, umístěnou okolo ventilu. Pro pití je tedy potřeba buď po skousnutí ventilu sáť, nebo stisknout tělo lahve (kvůli izolační vrstvě je třeba jej stlačit silněji, než u konvenčního bidonu) a do úst nápoj stříknout.

Cena lahve Camelbak Podium ChillJacket je 399 Kč, což sice není oproti klasice úplně málo, ale přínos v teplém počasí i ochrana rámu proti potřísnění netěsnící lahvi cemu jistě vyvaží.

(mig)

- + tepelná ochrana, utěsnění ventilu
- cena

Nemáme chybu v nápisu, právě naopak, protože celý název brýlí značky **Briko** je **Endure Pro Duo Bettini** a jde o limitovanou edici, věnovanou italskému jezdcí Paolo Bettinimu.

# Endure Pro Bettiniho



Různý plastový rámeček je pouze v horní části obličej, takže přechází plynule z nožiček na čelo, kloub nožiček je skrytý pod nimi. Zakončení nožiček je zevnitř vybaveno gumovým insertem pro lepší přilnutí k hlavě. Bilo-cerný design je doplněn italskými národními barvami ve zlatém lemu, tedy jakási pocta Bettinimu.

Zorník z materiálu Thrama Aktive 4000 má zrcadlové zbarvení, ale jeho odstín je očím příjemný. Jde o světle kovuře až světle hnědé provedení, které jak za slunečného počasí, tak hlavně za šera nabídl velmi příjemný pohled. Zakřivení zorníku nijak nezkrasovalo terénní nerovnosti, ani nepůsobilo nepříjemně. Navíc lze mít tyto brýle i s fotochromatickým zorníkem, nebo je vybavit klipem pro dioptrické skla.

Zorník je uchycen vprostřed mezi násosník a obroučku, s trochou trpělivostí jej lze vyndat a vyměnit. Na bočích je pod obroučkou mezera, která zajišťuje lepší ventilaci a ochranu proti zamrzání. Nestalo se nám, že bychom měli pocit, že tudy nějak nepříjemně táhne. Naopak ventilace je díky výše posazeným bokům perfektní a neruší.

Brýle sedí na nose pociťová trochu výš, ale lze je přizpůsobit díky do stran výklopným panelům násosníku. Ty lze

jednoduchým cvaknutím rozevřít, nebo naopak sevřít, a přizpůsobit je tak šířce kořenu nosu. Měkky pryžový kryt pak zajistí příjemné usazení na nose.

Cena testovaných brýlí je 1900 korun.

(už)

- + odstín zorníku, výklopný násosník
- výměna zorníku

## Cyklistické brašny a nosiče

**KOLEKCE MALÝCH BRAŠEN SMC**  
ART 301 - BRAŠNA POD SÍDLO  
ART 311 - BRAŠNA PRO SÍDLO S NÁVLEKEM

- 3M bezpečnostní reflexní pásy
- reflexní nádobí (nůž, vidlička)
- odšpičkaný nádobí (prst, špička, vidlička)
- brašny jsou voděodpurné, materiál PEVA/PVC
- možnost nastavení objemu

**KOLEKCE VÝKLOPNÝCH BRAŠEN EXPEDITION**  
ART 312 - VÝKLOPNÁ BRAŠNA V VELEKOBŘEŠNĚ  
ART 310 - VÝKLOPNÁ BRAŠNA NA ŠROTKU

- reflexní pásy
- reflexní nádobí (nůž, vidlička)
- reflexní nádobí (prst, špička, vidlička)
- reflexní nádobí (prst, špička, vidlička)
- reflexní nádobí (prst, špička, vidlička)
- reflexní nádobí (prst, špička, vidlička)

ART 308 - BRAŠNA NA NOSÍCÍ VELEKOBŘEŠNĚ  
výhledově a nové účelové držáky v systému pomocných držáků

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

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

BIKE ARSENAL s.r.o. Poděbradská 1372, 289 22 Lysá nad Labem  
Tel: +420 325 551 131, fax: +420 325 551 962  
E-mail: [sportarsenal@sportarsenal.cz](mailto:sportarsenal@sportarsenal.cz)

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

**rám** AL 7005 SL

**vidlice** Suntour NCX-E RL

**vybavení** Shimano XT

**doplňky** Zoom lite RED

**hmotnost** 12,20 kg

**cena** 29.100,-

**MURRAY**

# Colnago za hubičku



## KOLO Z LIDU

Tentokrát jsme si vybrali Kolo z lidu jako důkaz, že atraktivní stroj nemusí stát majlant. Starší Colnago, osazené částečně dobové odpovídajícími komponenty a zčásti ekonomickými, ovšem designově atraktivními a spolehlivými díly, je v tomto případě ideální kombinací dostatečné nepřehlédnutelnosti, skvělé funkce a současně hodné příznivé ceny. Za cenu okolo dvaceti tisíc by se sice dalo koupit již kvalitní nové silniční kolo, ale svou povahou spadající do uniformity běžné masové produkce. Za rámem Colnago, a to i starším, se jistě otáčejí i cyklista fajnšmekr. Podobně jako u aut je také v případě kol pořízení zachovalé ojetiny pro mnohé lákavé. A pokud má ona ojetina patřičný rodokmen, tím lépe.

Colnago Dream Plus, jak se jmenuje naše Kolo z lidu, pochází z roku 1999. Jeho roky se zamaskovat nedají, nulový sloping rámu, jednopalcový sloupek vidlice, celkem výrazně skloněná hlavová trubka, to všechno jsou znaky, že se nejedná o poslední výkřik cyklistické techniky. Na druhou stranu už rám disponuje opárkami bowdenů řazení se šrouby pro doladění předpětí lanek a na rozdíl od svých předchůdců má také ahead hlavové složení a výměnný držák přehazovačky. Na všechny tyto prvky přechá-

zela klasická italská značka až později, například závitového hlavového složení se držela ještě v době, kdy už většina konkurence používala ahead systém. Tradice je zkrátka tradice a Colnago je jednou z mála značek, která se jí větší- nou drží zuby nehty.

Model Dream Plus využívá jako stavební materiál slitinu hliníku, což samo o sobě vypovídá o tom, že patří na spodní konec nabídky. Svou vynikající tuhostí při záběru však dokonce převyšuje řadu kvalitativně vyšších typů a ovladatelnost je plně srovnatelná s topmodely značky. Určitým odkazem na historii jsou „čtyřlístkové“ profily hlavních trubek. Čtveřice podélných žlábků, jež byla pro Colnago charakteristická již v době útlých ocelových trubek, zde navyšuje nejen designovou atraktivitu, ale především boční tuhost rámu.

Přední vidlice Colnago Flash se zcela rovnými rameny je také jedním z charakteristických znaků. Kombinace karbonových nohou a duralového sloupku s korunkou nabízí dostatečnou schopnost k pohlcování částí otesů.

Samostatnou kapitolou je grafika použitá na rámu a provedení laku. Desetiletý Dream Plus sice může působit trochu jako omalovánka, ale Colnago bylo a je

jednou z mála značek, která si to může dovolit. Lak patří k chloubám značky a jeho provedení je velice náročné, ostatně i tento fakt může za vysokou cenu a prestiž rámu Colnago.

Co se týče osazení, desítkový chorus už rozhodně není ničím výjimečným, ovšem i po letech funguje dokonale. Karbonové páky Ergopower navíc stále vypadají hodně moderně. Klíky Record jsou po estetické stránce užasně, nicméně svou tuhostí za dnešními systémy Ultra-Torque či Hollowtech II již logicky hodně zaostávají.

V případě kol bylo vsazeno na současný ekonomický model Campagnolo Khamsin, jehož jediným neduhem je o něco vyšší hmotnost. Jinak po stránce tuhosti a celkové pevnosti se jedná o vysoce kvalitní kola s náboji na průmyslových ložiskách.

Mezi Koly z lidu bylo zatím doposud především luxusní a také patřičně drahé kousky. Tentokrát jsme ale chtěli ukázat, že výjimečné kolo je možné sehnat i za celkem lidovou cenu. Toto Colnago, jehož rám je úplně nový a řada dílů také, vzniklo v prodejně Kola Beran ve středochodské Dobříši. Shodou okolností je zrovna na prodej, a to za částku dvacet tisíc korun. (kad)

# 2F s volným střihem

Sortiment domácí značky 2F se neustále rozšiřuje, jedním z posledních přírůstků jsou pánské volné „cyklošortky“. Ty jsou v soupravě se sifonovými spodními kalhotami vybavenými polstrovanou antibakteriální vložkou. Díky zcela oddělené koncepci lze oba díly používat samostatně, vrchní kalhoty třeba pro civilní nošení, spodní pak jako základní vrstvu pro jízdu na kole, tedy pod jakékoli jiné kalhoty, volné či elastické.

Volba materiálů sází na co nejlepší ventilaci, tomu odpovídá jak velice nízká gramáž svrchních kalhot, tak i struktura těch spodních. Podstatnou funkci použitých materiálů je rychlé schnutí, v homím dílu se proto klidně můžeme během letní výjížky i vykoupat a za pár minut budou kalhoty opět suché.

Nízká gramáž materiálu Polyamid Tactel i jeho nemačkávací úprava jsou výhodou. Volný střih je bezproblémový, usazení v pase zajišťuje širší pružný lem se stahováním. Na zadním dílu je použita barevná vsadka, doplněná o reflexní pruh přes celou šíř kalhot. Horní kapsy jsou situované více vpředu, boční na nohavicích mají účinnou překrytí vstupního otvoru, nalevo pak klasický zip s reflexní úpravou. Malé logo 2F na nohavici má rovněž funkci odrazky, pouze jeho životnost se nezdá být v případě častějšího praní vysoká.

Vnitřní kalhoty z polyesteru Interpower zajišťují velice dobrý odvod vlhka od pokožky, v kombinaci s vnějšími kalhotami 2F se jedná o vysoce funkční komplet. Samotný materiál nenabízí právě velkou elasticitu, nicméně zvolení čtyřpanelový střih zajišťuje celkem dobré usazení na těle. Vnitřní vložka se zdá být zprvu zbytečně rozměrná a tvarově hůře poddajná, ale po nějaké době se tělu více přizpůsobí. Spodní lem nohavic je vybavený vstřípkovou úpravou, takže při šlapání se nohavicky samovolně přilíší nevyhnutelně.

Cena kompletu cyklošortek od firmy 2F stojí 1680 korun.

(kad)



- + nízká gramáž a rychlé schnutí materiálu, reflexe
- méně poddajná vložka, životnost loga

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

Cyklistická a běžecká obuv  
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě

LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov  
e-mail: [info@lissport.cz](mailto:info@lissport.cz), tel. 481 311 820



## JESTLI JSI STÁLE POMALÝ, KOLEM TO NEBUDE.

**2010 GT MARATHON.** Nejlehčí plně odpružené celokarbonové kolo v historii GT. A to už něco znamená, když je vyrábíme tak dlouho. Prostě špička pro maratón a cross-country, která posune hranice tvých možností. Ptáš se proč? Přece díky neprekonatelným technologiím. Například patentovaný systém zadního odpružení GT Independent Drivetrain ti pomůže zvýšit efektivitu šlapání na maximum. Teď si můžeš být jist, že se hravě vypořádáš se všemi nástrahami trati. Včetně soupeřů.

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

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



©2010 GT Bicycles

# BG pro vaše děti!

Novinkou v nabídce rukavic americké značky **Specialized** je dětský model **BG Kids**. Ten se vyznačuje použitím Body Geometry technologie, která přináší vysoký komfort uchopu daný charakteristikou gelovou výstelkou na dlaně. Rukavice jsou nabízeny v dětských velikostech v rozmezí XXS až LG.

Dlaň ze syntetické kůže Micromatrix je velice měkká a na omak příjemná, ventilaci zde zlepšuje perforace základního materiálu. Svrchní díl z nylonové tkaniny zkombinované s neopremem, chránícím klouby prstů, je ideálně pružný, takže ruku malého cyklisty nijak neomezuje v pohybu. Protě shora palce je zde použito po vzoru dospělých rukavic, totéž platí o zapínání na suchý zip. To je hodné rozměrné, jelikož se předpokládá, že rukavice budou dítěti zapínat rodiče, tak aby měli zjednodušenou práci.

Cena 430 korun není zrovna nízká, s tím je nutné se smířit. Nabízená černo-šedá varianta je maximálně praktická i pro šmudy, nicméně více barevných možností by rodiče nejspíš uvítali. Specializace ale chtějí jít evidentně jinou cestou, než sázejí na červenou a modrou klasiku.



+ zpracování, nabídka velikostí

- cena

(kad)

# ODI-ho Yeti

Značka **ODI** byla a je synonymem pro kvalitní bikové gripy. Jako první přišla se speciálními Lock-On gripy, které pak inspirovaly řadu dalších výrobců k vlastním řešením tohoto komponentu.

Už 25 let vyrábí svoje gripy v USA, což znamená jediné – vysokou kvalitu, ale také vyšší cenu. Zatímco gripy s pojistkou se dnes dají běžně sehnat už za dvě stě korun, ODI stojí přibližně trojnásobek. Je to dáno jednak kvalitou provedení, speciální směsí pryže, ale hlavně tím, že jde v gripch o luxusní a takřka kultovní značku.

Model Yeti za 650 korun určitě vyvolá v nejednom bikerovi nostalgickou vzpomínku na doby, kdy kola se sněžným mužem byla jen v modro-žlutém provedení a zadní přepákování Lawwil působilo na tažný tlumič. Stejně tak vypadají i tytéž gripy s logem Intense nebo prostě jen s vlastním ODI.

# LUXUS



Tato značka má nádech luxusu i přes to, že ve světě sjezdových kol patří ke standardu. Kdo však hledá mezi gripy s pojistkou podle ceny, musí si zákonitě klepat na čelo, v čem je tedy ten rozdíl?

Duralové objímky se odlišují od konkurence dvojitým zahloubením pro plastový základ gripu, ale jinak je princip uchycení podobný. Směs je sice přílnavější,

ale rozdíl v ceně je pořad výrazný. Je to prostě kultovní a luxusní kousek, který si stále drží svoji tvář i v dnešní době sériovosti, kdy se originalita občas vytrácí. ODI sice nenabídnou o sto procent lepší úchop proti konkurenci, v některých případech tomu může být i naopak, ale jde prostě o to mít na svém kole něco jiného, originálního, luxusního. (už)

# Stopka po švýcarsku

Na stopce musí zastavit jak řidič automobilu, tak cyklista. A to jim zaručí jen kvalitní materiál brzdového obložení či špalíků. A o špalících i brzdových destičkách je právě švýcarská firma **SwissStop** s téměř 75letou tradicí v oblasti gumárenského a chemického průmyslu.

Firma Rex Articoli Tecnici SA se od roku 1935 zabývala vývojem speciálních lepidel a chemických produktů pro obuvnický průmysl. Potom se orientovala na gumárenství a vyvinula technologii vulkanizace pryže přímo na kožené části obuvi. S produkcí podrážek pak šel ruku v ruce vývoj gumárenských směsí a dnes se ve švýcarském Mendrisiu vyrábí brzdové špalíky, těžící právě z letitých zkušeností s materiály.

Nabídka brzdových špalíků zahrnuje speciální modely pro duralové a karbonové ráčky nebo pro modely s keramickou brzdovou plochou. Nabídka je rozdělena podle použití s různými typy ráčky podle barev směsí, takže se nelze spšíet.

Pro duralové ráčky jsou v nabídce tři směsi podle barvy. Černá Original Black je standardní směs vhodná i pro měkčí duralové slitiny. Zelená Green High Performance je určena pro maximální výkon za každého počasí a šedá Grey Economy je běžnou dostupnější směsí.



Pro karbonové ráčky je připravena žlutá směs Yellow King a na keramiku zase útočí modrá Blue Sky.

Všechny směsi jsou pečlivě testovány a vyvíjeny, rovněž odolnost materiálů se testuje na zařízeních, kde ráček běží na speciálním kole a špalík je tlacen strojem na brzdovou plochu, aby se měřil úbytek materiálu. Díky tomu splňují výrobky SwissStop normy ISO i DIN.

Brzdové špalíky vyrábí SwissStop například pro značku Mavic na jejich karbonových ráčkách.

Na našem trhu zastupuje značku SwissStop firma BBM (www.kola-bbm.cz) a některé z jejich produktů už máme k testování. Těšit se však můžete nejen na špalíky, ale také brzdové destičky, kterých má SwissStop v nabídce rovněž velké množství. (už)

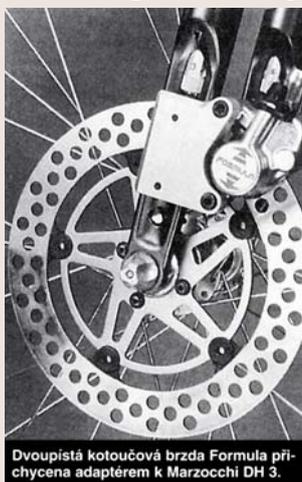
# Pohled do historie

Vývoj kotoučových brzd na horská kola se během posledního desetiletí rozeběhl přímo milovými kroky, podobně jako třeba evoluce odpružených systémů. V Cyklosevisu číslo 1 z roku 1997 jsme v testu nové hydraulické kotoučovky italské značky Formula našli zajímavou fotografii, z níž je dokonale patrné, kam se vývoj za těch „pár let“ posunul.

Provedení třímene sice vypadá skoro současně, páce tehdejší novinky však chyběla dnes zcela běžná expanzní nádobka. Usměvně pak působí především uchycení brzdy na vnější noze vidlice pomocí speciálního duralového adaptéru. Sjezdová vidlice Marzocchi DH3 se 100 milimetry zdvihu měla velice útlou spodní část s odlehčujícími otvory, instalaci brzdového třímene proto z dnešního pohledu vidíme téměř jako sebevraždu. Při brzdění se tato sestava musela pěkně kroutit, což ale tehdejšími bikerům navyklym tak maximálně na výkon V-brzd jistě nevadilo.

V případě konstrukce kotouče se staly vzorem motocyklové brzdy, o čemž vypovídá plovoucí brzdná plocha. Za pozornost ovšem stojí hlavně způsob uchycení kotouče k náboji pouhými čtyřmi šrouby. Je to zvláštní, třináct let není v běžném životě nijak extra dlouhá doba, ale v případě techniky horského kola se přitom jedná o úplný pravěk... (kad)

## Formula před 13 lety



Dvoupístá kotoučová brzda Formula přichycena adaptérem k Marzocchi DH 3.

**STELLA AZZURRA**

**www.airoo.cz | e-mail: info@airoo.cz | tel.: 603 984 925**

**CYKLO PRAG** vás zve do svých prodejen

nám, Jiřího z Poděbrad Řípská 27, tel.: 222 522 490 | **Vinice** Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557  
 Holešovičká tržnice Bubenská nábreží, tel.: 266 710 675 | **Kačerov** Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

**Karbonový košík SPECTRA (28 g)**

**499,-**

VEŠKERÉ INFORMACE NALEZNETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH

**www.cykloprag.cz**

# ORBEA

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

Alma OMG TEAM

**169.900,-**

LIFETIME WARRANTY

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

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

Alma OMS50

**49.900,-**

LIFETIME WARRANTY

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

**WANTED!**  
hledáme nového majitele tohohle libového kousku

# Aby tlumič tlumil

Správnou funkci odpružených vidlic a tlumičů jsme si již několikrát popsali, stejně jako nutnost pravidelné údržby a servisu. O nutnosti výměny tlumičového oleje ve vidlici či v tlumiči, stejně jako o jejich intervalech, jsme se již také zmiňovali. Podívejme se tedy na praktický test oleje ve vidlici a jeho výsledky a také na to, co by měl tlumičový olej splňovat.

## Teorie

Tlumičový olej by měl v první řadě poskytovat hladké, plynulé a opakovaně tlumení chodu obou dílů tlumiče, a to jak při jeho stlačování, tak při roztažení. Samozřejmě musí chránit proti korozi a musí minimalizovat opotřebení pohyblivých částí. S tím opotřebovaním samozřejmě souvisí schopnost oleje třetí součásti mazat a tím snižovat jejich tření. Dále musí být olej šetrný k těsnění a také nasaďte se nesmí „lepit“, aby byl chod dílů plynulý, ne trhavý.

Tlumičový olej, i přes určité regulace rychlosti jeho průtoku, ovlivňuje výsledné chování odpružení, takže jeho vhodným výběrem lze naladit celkové chování kola. Zde narazíme na doporučení jednotlivých výrobců a dovozců, kteří v rámci záručních podmínek doporučují pro své produkty určité značky. V případě požárčního servisu ale můžeme sáhnout po produktech kompatibilních.

U odpružených vidlic i tlumičů většinou řešíme nastavení jako tlumení nízkou a vysokorychlostní komprese, regulaci odskoku či nastavení citlivosti lockoutu. To všechno jsou jen mechanické regulace rychlosti průtoku oleje, který toto všechno zajišťuje. Proto by nás měl při servisu kola zajímat hlavně olej a jeho včasná výměna.

V první řadě musíme u tlumičového oleje hledět při výběru na jeho viskozitu neboli hustotu. Čím je olej viskóznější, tím je celkový projev odpružení tužší. Olej pomaleji protéká přes planžety nebo skrz patrony, tudíž se tlumič pomaleji zanořuje a je tvrdší. Totéž platí při rozplnění, kdy se tlumič vrací do výchozí polohy pomaleji. Naopak řidčí olej umožňuje rychlejší průtok, a tím pádem měkké a citlivější projev, ovšem s výrazně rychlejším návratem do výchozí polohy. Viskozita se měří v jednotkách nazývaných centistokem (cSt). Častěji se setkáváme s označením SAE W, například střed pro vidlice je SAE 7,5, ovšem toto označení má velmi širokou toleranci, která kolísá v závislosti na teplotě.

Při jízdě z kopce v létě se tlumič vlivem tření ohřeje na jinou teplotu než při jízdě kolem bodu mrazu. Teplotní stabilita určuje viskozitní index, což znamená, že čím vyšší je jeho číslo, tím budou vlastnosti oleje stálější i při vyšších teplotách. Olej tedy bude vlivem nárůstu teploty odolnější proti řidnutí.

Druhým problémem po řidnutí oleje je také jeho napěnění. Vlivem rychlého průtoku uvnitř vidlice či tlumiče dochází k promíchání se vzduchem a vytvoření velkého množství vzduchových bublin uvnitř oleje. Nový a kvalitní olej by měl



Na použitém oleji (vlevo) je vidět husté provzdušnění

být schopen tyto bubliny co nejrychleji uvolnit. Jinak může dojít ke snížení tlumících schopností a nežádoucím projevům, jako je kopání vidlice či příliš snadný chod na dno zdvihu. V praxi bychom to přirovnali k tomu, jako když se plavec dostane k jezu, kde je velké množství bublin, a on nemá možnost se o vodu pořádně „opít“, aby se dostal zpět. Stejně tak velké množství vzduchu v oleji není schopno udržet kontinuitu kapalinového sloupce a péna prostě protěče skrz tlumič planžety příliš rychle.

Můžeme potom otáčet s regulací odskoku sebevc a při pauze se divit, že vše funguje, abychom po prvních sto metrech sjezdu pocítili s napěněním oleje opět příliš rychlý chod vidlice, která tak dovolí přednímu kolu jen odskakovat od nerovnosti, protože jej nedokáže přibrzděním průtokem oleje udržet na podkladu.

## Praxe

Praktickému testu jsme podrobili dvojici olejů, respektive jsme ověřili, nakolik je olej používaný jednu sezónu ve sjezdové vidlici Marzocchi 888 s otevřenou lázní ještě schopen plnohodnotně tlumit. Ve vidlici byl olej Q8, který patří mezi levnější produkty, a použitá hustota byla SAE 7-10W. Například do některých vidlic se používá motokrosový olej Denicol s hustotou 7,5 a tato hodnota je určována jako vhodná i některými výrobci odpružení.

Po rozbore vidlice jsme olej nalili do skleněné nádoby, aby bylo dobře vidět jeho znečištění. Tmavě šedá kapalina plná vzduchových bublin nebudila

mnoho respektu. Což ostatně bylo znát i při jízdě na kole, kdy v půlce sjezdové trati docházelo k výrazně rychlejšímu návratu vidlice do původní polohy ve finální části zpětného kroku. Olej prostě vlivem vzduchu a nečistot napění, a netlumí proto, jak by měl.

Abychom si to ověřili na vlastní oči, do druhé nádoby jsme nalili nový olej RSP s označením SAE 7,5 a abychom byli objektivní, byla hladina obou olejů stejně vysoká. Následoval pokus s domácím šlehačem, který měl simulovat protékání oleje přes planžety tlumění, a tudíž jej napění.

V případě použitého oleje došlo během minutového šlehače ke vzniku obrovského množství jemných bublin vzduchu, které zaplnily celý prostor oleje. Vznikla tak směs oleje se vzduchem. Hladina však nestoupala, olej prostě nejspou vaječné bílky.

Následovalo „našlehaní“ nového oleje RSP, který za stejnou dobu vytvořil mnohem menší množství bublin, které ovšem nezůstaly v celém prostoru oleje, ale velmi rychle zmizely, a zůstalo jich pouze několik na hladině.

Tento pokus poukazuje na to, že nový olej je schopen vzduch mnohem rychleji vyloučit, navíc není tak náchylný k napěnění jako znečištěný olej. Navíc jezdec získá jistotu, že mu uvnitř vidlice bude kolovat kvalitní náplň, která zaručí spolehlivý chod.

Pokud chce někdo experimentovat s hustotou oleje, lze míchat oleje stejného typu a různých hustot. Stačí namíchat dva díly hustšího oleje a jeden díl řidšího a získáme výsledný olej s poloviční hustotou. Například olej RSP se ale dodává i v řidší verzi SAE 5 nebo hustší SAE 10, obě jsou barevně odlišeny.

V dnešní době ladění tlumičů a „podvozku“ představuje velmi složitou alchymii založenou na testování a pokusech, nikoliv pouze na laboratorních hodnotách udávaných samotnými výrobci. Bike se není závodní motocykl nebo auto, ale i tak je důležité mít odpružení stoprocentně funkční.

# Uvex Crow



Ideální tvar sportovních brýlí pro cyklistiku je již dlouhou dobu vymyšlen. Hlavním cílem je zajistit ochranu očí před větrem a zároveň dostatečné odvětrání v nízkých rychlostech, aby se odpařováním potu ve výjezdech zorníky zevnitř nezamlžovaly.



Německý výrobce přileb a brýlí Uvex má v nabídce profesionální model Crow Pro, jenž právě tradiční sportovní tvar čtí, o ochraně proti slunečnímu svitu a UV záření nemluvě. Vždyť podle ochrany proti UV záření vznikl název firmy Uvex: UV-ex = Ultraviolet Excluded, čili UV záření vyloučeno.

Brýle jsou složeny z plastového nosného rámečku, jehož konce jsou potaženy gumovými ploškami s antialergickou úpravou pro jistý kontakt s pokožkou hlavy za ušima. Nožičky jsou k tělu rámečku připojeny pomocí šroubků a skládání je velmi snadné.

Ve spodní části rámečku najdeme drážku se západkami, do nichž se zacakávají výměnná skla. Vymutit zorník však nejde úplně lehce. Model Crow Pro se prodává se třemi výměnnými skly, vyrobenými technologií Lite-Mirror, jež jsou opatřena zrcadlovou vrstvou s ochranou proti infračerveným paprskům. Skla díky tomu lépe zobrazují světlejší odstíny při současně

redukcí intenzity přijímaného světla. Běžná čirá skla tak snižují intenzitu o 9%, zatímco čirá skla Lite-Mirror o celých 25%. Jedno z trojice výměnných skel je navíc zpracováno technologií „Uvex Radar Dégradé“, jež má za úkol zvýšit kontrast. Každý ze čtyř dostupných setů obsahuje různé varianty zabarvení skel od čírého přes růžové a oranžové po stříbrné, takže si každý může zvolit optimální možnost podle potřeby. Skla ochrání oko proti UV i proti modrému záření, filtr je integrován přímo do materiálu skel i rámečku brýlí.

Cena setu je 1990 Kč, což je s přihlednutím k faktu, že si vlastně kupujeme troje brýle s masivním pouzdem na skla, zcela odpovídající ochraně a použitým technologiím. Brýle Uvex Crow navíc díky svému tvaru dobře padnou na většinu typů obličejů.

(pet)

- + usazení, odstíny skel
- složitější výměna zorníků

# Králíček na niplý



Pod značkou XLC najdeme kromě komponentů i širokou paletu cyklistického nářadí. A právě centrický XLC Bunny (králíček) jsme si díky jeho neobvyklému tvaru, připomínajícímu uši králíka, s chutí vyzkoušeli.

Ocelový centrický má silnější hlavici s otvorem pro niplý 3,2 mm. Dostatečně dlouhá naváděcí drážka niplý dobře usadí a díky tloušťce a výšce materiálu je niplý otáčen po celé své délce a maximální styčnou plochou.

Dvojice spodních „paciček“ je potažena plastem, aby lépe přilnula do ruky. Na prstech je to dobře znát, materiál nekouže, ale pocitově trochu „lepi“. Pacičky jsou do hlavice zapuštěné a přivařené, takže se není třeba bát pořádně za ně zabrat. Nijak se nekrouť, centrický je dostatečně pevný a ani na zarezých niplích jsme nepocítovali, že by materiál pružil.

Jediná věc, která vyžaduje zvyk, je nasazení klíče na nipl. Těžší hlavice se zadním seseknutím materiálu vyžaduje přídržení prstem, jinak se klíč na nipl hned vychýlí a nechce na něj najet. Kdo je zvyklý pracovat s klasickým centrickým kruhového tvaru, musí si chvíli zvykat. Nicméně ovládání přes pacičky už je po nasazení na nipl skoro stejné.

My jsme u tohoto klíče ocenili jeho tuhost a plochu spojení s niplím. Otáčení



kruhovým centrickým je sice o něco ergonomičtější, ale zde je to díky těžší hlavě pocitově trochu křivější. Cena 140 korun se tedy za tento kvalitně provedený klíč určitě vyplatí.

(už)

- + plocha spoje, tuhost, potah rukojeti
- nasazování

# ELEKTROKOLO ELEKTROKOLO

- Chcete jet na kole rychlostí 25 km/h a nezapotit se při tom? ■ Chcete jezdit na kole do zaměstnání a nestiháte? ■ Chcete poznávat přírodu a bojíte se kopců?
- Chcete jet na výlet s ostatními a máte obavy, že jim nebudete stačit? ■ Máte zdravotní problémy a normální kolo Vám nevyhovuje? ■ **Elektrokolo Vám tyto problémy vyřeší!**



„Mercedes“ mezi elektrokoly!



maloobchodní cena 31.990,- Kč

## Specifikace:

- rám Alu 6061 T6
- motor 250W bezkartáčový v zadním náboji
- vysoký záběrový moment při nízké rychlosti
- tenzometrický + frekvenční senzor
- baterie Li-Ion 24V / 10Ah
- průměrný dojezd 50 km na jedno nabití baterie
- dva režimy pohonu (eko a sport)
- multifunkční displej s podsvícením
- řazení a měnič Shimano Nexave (7 rychlostí)
- odpružená sedlovka a vidlice
- snadno nastavitelná poloha řídítek



**P**ři ceně výrazně pod dvacet tisíc korun bylo ještě dříve určitě lepší sáhnout po horském kole s klasickými V-brzdami. Časy se ale mění a základnější, sportovně orientovaný biker, již může v současnosti využívat služeb vysoce funkčních hydraulických kotoučovek, aniž by tím jakkoli utrpěla celková vyváženost skladby komponentů. Apache Tanka Tate Disc se neselektivně osvědčila jako takový příklad. V nabídce je i jeho „věčková“ varianta, která je o dva tisíce korun levnější, ovšem řada zájemců pravděpodobně sáhne kvůli skvělému fungujícímu kotoučovníku Shimano právě po diskové verzi, která prošla i našimi testy.

Základem tohoto biku je velice bytelný rám, svařený z trojitě zesílených duralových trubek. V testované devatenácté verzi rámu trochu delším dojmem s opticky ostřejším úhlem sklonu hlavové a sedlové trubky. Použitý sloping představuje klasiku, stejně tak délka zadní stavby s hodnotou 425 mm. Výškou středů nad zemí zajištěnou přední vidlicí se zdvihem sto milimetrů nabízí rám hlavně dobrou přístupnost terénu. Přestože by si model Tanka Tate určitě rozuměl i s o dva centimetry nižším zdvihem vidlice, „stovku“ považujeme za dobrou volbu. Celková jízdní stabilita je bezproblémová a již zmíněná přístupnost terénu byla během testu každopádně výhodou. Pokud se zaměříme na zpracování rámu, musíme zmínit nejen vhodně zvolené profilace

hlavních trubek, ale i precizní provedení laku. V decentní šedostříbrné verzi to až tak nevyniklo, nicméně lakovaná loga i veškeré grafické prvky jsou doslova pastvou pro oko a v této cenové kategorii rozhodně nepatří ke standardu. Design byl navíc podpořen zabroušenými svary celé hlavové partie a rozšířením spodní trubky nahrazujícími obvyklou, zespodu navářenou výztuhu.

Esovitě zprohýbaní vzpěr zadní stavby již patří ke standardu, libilo se nám vedení řadičích lanek i hadičky zadní brzdy zespodu horní trubky. Celkem zajímavý prvek představuje horní můstek zadní stavby, příprava pro montáž nosiče je v této cenové kategorii určitě vítaná.

**Se sportovními geny**  
Geometrie kola vychází z vyšších cross-country modelů, což je rozhodně chvilhodné. Přestože se tedy jedná o kolo za necelých

osmnáct tisíc, posed na modelu Tanka Tate je vyložené sportovní. O něco nataženější poloha jezdecké zede nuti spíše k výkonnostnějšímu pojetí jízdy než ke kochačce okolní krajiny. Posed ovšem není nepříjemně natažený, čemuž pomáhají také lehce zvednutá řídítka Ritchey s ideální šířkou 62 cm.

**Celková robustnost rámu má kladný vliv hlavně na přenos energie, s čímž korespondují také bytelná kola s o něco vyšším profilem kalíškových ráfků Remerx.** Zdá se, jako by zde bylo vše koncipováno tak, aby model Tanka Tate neměl jakýkoli problém i s více než sto kilogramů vážícím jezdcem. Dostatečně dimenzovaný je nejen samotný rám nebo kola, ale i přední vidlice Suntour XCM či kotoučovky Shimano.

Životnost jednotlivých částí kola byla pro konstruktéry evidentně zásadní. To se odrazilo na o něco vyšší hmotnosti, hodnota 13,8 kilogramu je však v dané kategorii celkem běžná. Vždy je zkrátka něco za něco a gramový handicap zde celková robustnost rozhodně vyvažuje, i když negativní vliv, třeba v případě akcelerace, je samozřejmě zřetelný.

**Ovladatelnost kola je orientována na potenciálního uživatele, u nějž se dá předpokládat využití především na lesních a polních cestách, s menším poměrem techničtějších úseků.** Stabilita jízdy s vhodným vedením přímého směru jsou v takovém lehčím terénu rozhodně vítané.

# APACHE

## Tanka Tate Disc



S výraznějším stočením řidítek se pak projeví lehčí přetáčivost, již se dá skvěle využít na klikatějších pásnách.

**Ve sjezdech i výjezdech je Tanka Tate příjmem společníkem s vhodně naladěnou povahou.** Standardní výška řidítek dovoluje jak vyjetí poměrně příkrých kopců, tak i bezpečné sjetí například schodů, i když na ně asi nebyl tento model zrovna konstruován.

Určité omezení zde představuje pouze nižší jízdní komfort. Tvrdý rám logicky moc pohodlí nenabídne a totéž platí o celkově tužší vidlici, u níž osmdesátkilový jezdec běžně využije jen něco přes polovinu zdvihu. Začátek kroku je poměrně citlivý, pak ale progresivita vinuté pružiny výrazně roste. O něco těžší jezdec ale bude spokojen, neboť nebude muset sahat po tvrdší pružině.

Jediné výraznější minus si od nás odnáší sedlo Selle Italia Shiver, které je spíše tvrdší a ani jeho

vydutá špička nepatří do kategorie „pohodlný univerzál“. Velice se nám naopak osvědčily gripy Apache, s typickou plastickou ještěrkou.

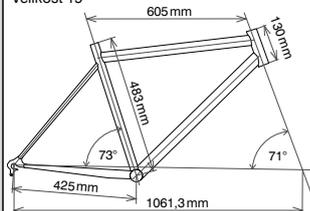
Klíky spolupracující s osou Octalink byly po stránce tuhosti bezproblémové. Naše sympatie si vysloužil také klasický přesmykač typu Down-Swing. Hydraulické kotoučovky Shimano se 160mm zadním a 180mm předním kotoučem se již po krátkém zjetí předvedly v plné parádě, jejich výkon byl na danou třídu rozhodně nadstandardní. Maximální spokojení jsme byli také s pláštěm Schwalbe Smart Sam, které se dobře odvalovalo na tvrdém podkladu a přitom i v terénu byly za všech podmínek jistou oporou. Zdánilým detailem jsou pak duše s autoventilkami, které potenciální majitelé jistě uvítají, neboť si budou moci nafoukat kola i u benzinky.

Takové jsou tedy naše dojmy z modelu Apache Tanka Tate Disc.

### Technická specifikace:

**Rám:** Alloy 6061 Triple Butted Extratubing  
**Vidlice:** Suntour XCM V2 HLO Disc  
**Klíky:** Shimano FC-M443 22/32/44  
**Brzdy:** Shimano Deore 180/160 mm  
**Řazení:** Shimano Deore  
**Přehazovačka:** Shimano SLX  
**Přesmykač:** Shimano Deore  
**Kazeta:** Shimano HG-50 11-34  
**Náboje:** Shimano RM65 Center Lock  
**Řáfky:** Remerx MasterDisc  
**Pláště:** Schwalbe Smart Sam 2,1"  
**Řídítka:** Ritchey OE Rizer 620  
**Představec:** Ritchey OE 31,8 mm  
**Sedlo:** Selle Italia Shiver  
**Pedály:** VP-197 ohrádkové  
**Hmotnost:** 13,8 kg (vel. 19")  
**Cena:** 17 990 Kč

Velikost 19"



- + tuhý rám, pevná kola, výkon brzd
- tvrdší sedlo

**KURT SORGE  
REMEDY PRILBA  
& STATION MTB  
BRÝLE  
giro.cz**

Prilba Remedy 3 290 Kč | brýle Station MTB 990 Kč

Biková zapletená kola Ritchey WCS OCR jsme prověřili v dlouhodobém testu a rozhodně jsme je nijak nešetřili. A výsledek? Asi takový, že více než tisícovka najetých kilometrů se na nich jakkoli nepodepsala.

Kola si sice po několika stech kilometrech řekla o lehké přitažení výpletu, neboť jsme je do testu přebírali úplně nová, ale jinak je nebylo

# Superrychlá Ritchey WCS

potřeba ani docentrovat. Tisíc kilometrů je vzhledem k závodnímu určení kol samozřejmě zcela zanedbatelná cifra, nicméně testovací jízdy prověřily, jak jsou na tom kola s celkovou odolností, což by pouze krátkodobý test neodhalil.

## Pár základních údajů

Koncepčně se v případě kol Ritchey WCS jedná o klasiku napletenou na dvaatřiceti zeslabovaných drátech. Žádné atypické výplety či přírubby nábo-

žů, vše je jednoduché a snadno vyměnitelné, případně i zaměnitelné, což se nám rozhodně líbí.

Celkové tuhosti kol pomáhají zvýšené přírubby nábožů, trojí křížení drátů je použito na obou stranách předního i zadního kola. Centerlock uchycení kotoučů je již klasikou, stejně tak použití dostatečně utuštěných průmyslových ložisek. Doslova nádherné jsou nové rychloupínáky s ladně tvarovanou páčkou, titanovým táhlem a maximálně odlehčenou duralovou matičí. Zvlášť ve srovnání s atypicky dlouhými předchůdci jsou nové rychloupínáky skutečným klenotem, a to maximálně funkčním.

Dvoustěnné duralové rátky mají vložkové otvory pro niplý kvůli rozložení tahu do co největší plochy. Charakteristická asymetrická konstrukce rátku OCR je použita nejen u zadního kola, ale kvůli přítomnosti brzdového kotočce i vpředu. Asymetricky umístěné otvory v rátku, čemuž musel být samozřejmě výrazně upraven i jeho průřez, zajišťují dostatečně rovnoměrnější napnutí drátů na pravé a levé straně. Obvodovou hmotnost kol pak snižují duralové niplý.

Libila se nám použitá grafika na ráfkách, která je i při jízdě dost výrazná.

Námi naměřená hmotnost včetně rychloupínáku byla u před-



ního kola 776 gramů a u zadního 922 gramů, váhově se tedy v případě duralové varianty bikových kol WCS jedná o konkurenty typů Shimano Deore XT či Fulcrum Red Metal 3.  
Cena MTB kol Ritchey WCS OCR je 13 440 korun.

## Jako střela...

Vývojáři značky Ritchey se evidentně nechtěli pustit do jakéhokoli kompromisu, prvořadé pro ně byla tuhost kol, a tedy maximální přenos energie. Pravděpodobně i proto zvolili koncepci s dvaatřiceti klasicky kříženými dráty. V praxi je tuhost kol znát již od prvního záběru, naplno pak vynikne při nástupu do prudšího kopce. Tendence ke kroucení je u těchto kol skutečně minimální a jejich povaha plně vyhovuje závodnímu nasazení.

Chod nábožů byl od začátku dokonale hladký, což platilo i v případě ořechů, které po testu nevykazovaly jakoukoli vůli.

Celková váha patří ve své kategorii k průměru, ovšem obvodová hmotnost kol byla stažena na minimum, což se projevilo na vynikající chuti akcelerovat. Kola WCS se nám maximálně osvědčila na točivějších tratích, kde bylo potřeba za každou ostřejší zatáčku ihned akcelerovat. Přitom pár gramů by se na obvodu kol dalo ještě ubrat absencí vložek pro niplý, jejich přítomnost je nám ale rozhodně sympatická.

Kola Ritchey WCS tedy nejsou jednoúčelovým materiálem stavěným na váhu pro závodní použití. My jsme kolům dali co proto i v hodné technických sjezdech, aniž by se to na nich jakkoli negativně projevilo. Takže pokud o „wécečkách“ náhodou uvažujete, naše doporučení zní: „Ano, kupte je!“

(kad)

- + kombinace tuhosti a nízká váhy
- cena

## RETRO

### Rozsedněte skořápku!



o sobě dost výrazně pružila. Středovou část mělo sedlo celkem plochou a i výška bočnic byla z dnešního pohledu nadstandardní. Proto v kombinaci s kvalitní vložkou kalhot nebyl problém ani výrazný „nekomfort“ objekt dvoustavkový trénink, dvakrát jsem s tímto karbonovým flitem dokonce absolvoval dlouhou trasu

Tohle sedlo jsem si kupoval asi před třinácti lety a stálo mě tehdy majlant. Se svými sto padesáti gramy patřilo k tomu vůbec nejléhemu, co se dalo pořídit, a na mém silničním černo-žlutém Cannondalu se rozhodně vyjímalo. Vedle pár vyvolených, kteří měli celokarbonovou verzi modelu Flite Evolution, jsem sice byl s titanovými ližinami za socku, ale i tak jsem si užíval pocit luxusu. Moje sedací partie sice už o něco méně, ale co by člověk pro těch pár gramů neudělal...

Karbonová skořápka sedla Selle Italia Flite Evolution ale kupodivu nebyla zas až takovým kostičkám, jak by se mohlo na první pohled zdát. Tvar vycházející z klasického, lety osvědčeného flitu byl hodně povedený a skořepina sama

silničního Krále Šumavy, a to bez jakékoli újmy na zdraví. No tedy, potomstvo zatím nemám, takže s tou újmou raději nebudu předbíhat...

Tak jako tak, sedlo má na kontě mnoho tisíc kilometrů a stále drží, což mu nikdo, dokonce ani já sám, nepředpovídal. A jelikož našlo své čestné místo v domáči „retro-vitríně“, dá se předpokládat, že by už prasknout ani v budoucnu nemuselo. Nicméně většina z těchto karbonových flitů, na kterých se závodilo, popraskala, takže každý dochovaný kus se cení. Ne na koruny či eura, ale tak nějak srdcem a nostalgii...  
Jan Kadečka



**GHOST**  
THE SKY IS THE LIMIT

RAM: UD CARBON 121 SCL VOLLUC FOX FORK 32FT-RL 120 MM TAPEFED 16 QR CENA: 73 999,- Kč  
VÝBAVA: SHIMANO XT TLLUMIC FOX FLOAT RP23 120 MM BOOST VALVE

## NEW AMR

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

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

V terénu vás nepřekvapí neočekávaná ostře lomená zatáčka ani to, když se cesta prudce zlomí dolů. Ve všech situacích si Ghost zachovávala velice solidní míru stability a jistoty ovládání. test VELO 12/08

Use your own **GHOST**

**PROGRESSIVE SHF SUPERHYDRO FORMING TECHNOLOGIE**

**VAUTRON**

## SLX DISC

velikost 15", 17", 19", 21", 23" rám ALU HYDROFORMING SHF barevné kombinace černo-modrá matná, černo-červená matná, černo-stříbrná lesklá, červeno-žlutá lesklá vidlice SUNTOUR XCR-RL měnič SHIMANO SLX řazení SHIMANO SLX kliky SHIMANO SLX kazeta SHIMANO SLX brzdy SHIMANO SLX zapletená kola MAVIC CROSSRIDE představec ZOOM Lite řídítka ZOOM Lite sedlo ACTIVE 900X16 sedlovka ZOOM Lite pláště RITCHey Z-MAX pedály SHIMANO M520

doporučená cena: **26.900,- Kč**

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

# Záhady kolem disků 14

Důkladnou montáž kotoučovek jsme si ukázali v minulém díle. Nic by nás tedy nemělo zaskočit. Nasadit je umíme, víme, jak se zkracují hadičky, jaký máme zvolit kotouč a redukci, jak si nastavit páku a jaké zvolit plnicí médium. A tomu se budeme tentokrát věnovat podrobněji, přesněji řečeno odvzdušnění brzd a rozdílům mezi jednotlivými značkami.



Plastový kalíšek nahrazuje zbytečné dlouhou hadičku s nádobkou a umožňuje tak provádět celou operaci pouze jedinou mechanikovi.

Jak pro brzdovou kapalinu, tak pro minerální olej platí, že musí uvnitř systému kolovat bez přítomnosti vzduchu. Vzduchové bubliny totiž vlivem teploty pracují a nabývají na objemu. Kvůli tomu může brzdy v delších sjezdech najednou propadnout páka až k řidítkům, nebo může být krok páčky prostě gumový. Páčka v zavzdušněném systému také nepracuje stejnoměrně, ale při prvním stisknutí má dlouhý krok a postupným pumpováním se krok přivrtní. To ale pouze natáhne do systému kapalinu z přeťlakové nádoby, stlačíme objem vzduchu uvnitř systému a za chvíli je vše opět zpátky, tedy nefunkční.

Každá značka má svůj postup, nastavební páky na řidítkách nebo odlišnou polohu odvzdušňovacího šroubu. Obecně nejed-

až za první pistek, takže vzduch je vytlačován mnohem účinněji.

Kapalinu musíme z nádoby nasávat velmi pomalu, aby nenapěnila, totéž platí pro její vstříkávání do třmene. Musíme postupovat pomalu, aby měl vzduch šanci dostat se vždy nahoru a tím uniknout skrz páku co nejdříve.

Abyste všechno fungovalo, musíme mít správně nastavenou páku. Tam začínají velké odlišnosti podle umístění přetlakové nádoby na páce. Podívejme se tedy zevrubně na jednotlivé značky, jak problém vyřeší.

### Shimano

Brzdy Shimano mají na třmenu odvzdušňovací ventil na plochý klíč a využívají nádobku bez odvzdušňovacího ventilu. Je

ček s uzávěry a koncovkami se závitem. Nejprve je třeba vyšroubovat zevnitř šroubu uchycení hadičky na třmenu vnitřní červík Torx klíčem a našroubovat místo něj stříkačku se speciální koncovkou. Potom můžeme totéž provést i na páce, kde je ale třeba nejprve páku sklopit směrem kolmo k zemi a páčku přitáhnout gumíčkou k řidítkům. Avid má pro každý model prostě speciální postup, který se velmi rychle splete. Nicméně důležité je to, že díky pojistkám na hadičkách stříkaček lze jeden otvor uzavřít a na druhém vytvořit podtlak, který nám vytáhne bubliny ze třmene nebo páky. Pak můžeme tlačít kapalinu z třmene do páky a naopak. Přitom můžeme opět promáčknout uz uvolnění páčku, abychom dostali vzduch z pistku.

Zakončení je jednoduché, u modelů Juicy nejdříve na vodorovně umístěné páce demontujeme stříkačku a uzavřeme otvor a totéž pak můžeme provést na třmenu. Tam se ale několika kapkami nazmar neubráníme.

U modelů Elixir je tvar páčky jiný, ovšem odvzdušňovací otvor je na ní rovněž. Princip je proto stejný, ze třmene nahoru a opět zpátky, čím vícekrát, tím větší jistota. Otvor na páce musí být stejně jako u Juicy v nejvyšším bodě.

nasunula hadička s nádobkou. Jednoduché a v leccems podobné jako nyní objevilo Shimano se zmiňovaným modelem M575. Slavná doba brzd HFX Mag už je historií a novější verze Nine nahradila šroubek pouze plastovým „špuntem“. Mladší, ale zpracovanější typy Stroker si zachovaly klasický ventil na hadičku stříkačky na třmenu, ale páka má otvor s červíkem, kam se po demontáži našroubuje koncovka s hadičkou a nádobkou. S pákou ale není na řidítkách skoro vůbec třeba hýbat, otvor je přirozeně v nejvyšším bodě.

Nutnost pořízení koncovky ale vyzvažuje možnost přidáním kapalinu do nahore uzavřeného systému zkrátit chod páčky.

### Formula

Italové integrovali nádobku do těla páky a odvzdušňovací otvor ukryli pod páčku. Systém je stejný jako u brzd Avid a dokonce lze použít i jejich speciální koncovky na hadičky. Na třmenu je rovněž červík v otvoru a při odvzdušnění je pouze třeba naklopit

páčku tak, aby byl otvor v nejvyšším bodě. To na řidítkách provést netže, takže je třeba páku demontovat.

### Shrnutí, podtrženo.

Ve výsledku se všechny systémy od vzdušňují stejně. Někdo používá ještě model tlačení kapalinu s vrchu, ale je to proti fyzikálním zákonům. Tam, kde nám to systém dovolí, je vždycky dobré vytvořit stříkačkou před napouštěním kapalinu do již naplněného systému podtlak, abychom vysáli vzduch, který tam může být, a ne ho tlačili skrz celý systém.

Někdy nestačí systémem protlačit pouze obsah jedné stříkačky, ale je třeba postup opakovat. Vzduch se často ukryvá v záhybech a nakonec nás nečekaně překvapí až za týden in prudkém sjezdu.

Nejlepší je samozřejmě brzdy světit odborníkům, ale když jsme někde na cestách, není od věci mít s sebou dvě stříkačky, plastovou hadičku a kapalinu podle druhu brzd, které vozíme. (už)



Speciální sada Avid umožňuje díky plastovým sponám každou ze stříkaček zcela uzavřít a jednoduše tak vysávat vzduch samostatně ze třmene nebo páky podtlakem.



Odvzdušňovacím ventilem brzd Hayes Sole či Nine vytěká při plnění kapalinu skrz redukci do hadičky a nádoby. Po uzavření ventilu zátoku lze sice naltáči více kapalinu třmenem, ale zátka přebytnou kapalinu stejně propustí ven a krok páky se nastaví automaticky.

nodušují na tom jsou systémy s odvzdušňovacím šroubem na třmenu. Ten je vystouplý a nasazuje se na něj hadička stříkačky naplněné kapalinou DOT nebo minerálním olejem podle typu brzd. Předtím je ale důležité demontovat destičky z třmene a vložit mezi ně speciální rozpěrnou vložku, aby se pistky zasunuly co nejvíce do třmene.

Odvzdušňovacím ventilem pak po jeho povolení můžeme tlačít kapalinu do systému směrem k páce a tím vytlačovat ze systému vzduch. Ideální je mít třmen v nejnižším bodě a páku v nejvyšším a k dokonalosti to dovedeme, když budeme mít hadičku demontovanou z rámu, aby neměla zbytečně záhyby. Rovněž občasné poklepnání třmene a hadičky šroubovákem není od věci, aby se nám uvolnily vzduchové bublinky uchycené na stěnách.

U třmenu je problém v tom, že odvzdušňovací ventil je nahore, ale kapalinu musí proudit dvousměrně od něho dolů do pistu a zároveň ještě skrz třmen vrchním kanálkem do druhého pistku a tudy do hadičky. Shimano proto přišlo s novým jednosměrným řešením proudění kapalinu, když umístilo spojovací kanálek obou pistků směrově

tedy třeba demontovat celé víčko nádoby a při tlačení oleje třmenem do systému zároveň odsávat olej z nádoby. Ta musí být tedy umístěna vodorovně a hlavně v nejvyšším bodě celého vedení, to platí pro všechny brzdy. Výjimkou je nový model brzd BR-M575 s odlišným tvarem páky, kde je nádobka implantovaná dovnitř. Tam je na páce odvzdušňovací ventil, do něhož se našroubuje speciální plastový kalíšek a olej se nechá vytékat do něj. Tyhle brzdy tak může pohodlně odvzdušňovat jeden člověk, což pro ostatní modely moc neplatí.

Při odvzdušňování můžeme po uzavření ventilu na třmenu klidně stisknout páčku nadzor, olej nám nepřeteče a v nádobce je dobře vidět, jak unikají bublinky skryté v pistku páky. Shimano má ještě tu výhodu, že jakmile celý systém uzavřeme víčkem nádoby, můžeme přidáním kapalinu skrz ventil na třmenu zkrátit krok páčky.

### Avid

Tahle značka byla inovátorská už od začátku a přišla s dvojicí odvzdušňovacích otvorů na speciální koncovku. Tento systém netže odvzdušnit bez speciální sady stříka-

Avid je navíc specifický tím, že je třeba nastavit regulaci kontaktu destiček s kotoučem do výchozí pozice. U Juicy je to proti směru šípky na páce, u verze Elixir rovněž, ale navíc je třeba nastavit regulaci ještě o část otáčky odvzdušňovacím otvorem zpět nahoru, abychom mohli nasadit koncovku.

### Magura

Pro brzdy Magura platí v podstatě totéž, co pro brzdy Shimano, protože mají na páce nádobku. Liší se ale tím, že nemají na třmenu ventil, ale otvor pro speciální koncovku, jejíž průměr se liší u starších a novějších modelů.

Nejdříve našroubojeme koncovku se stříkačkou do třmenu a pak demontujeme víčko nádoby. Postup je pak stejný jako v případě Shimano. U starších modelů brzd Magura bylo třeba ještě umístit třmen tak, aby byly spojovací šrouby obou polovin třmene vodorovně kvůli správnému proudění oleje kanálkem.

### Hayes

Americký producent nejdříve umístil odvzdušňovací šroub na třmen a na páce nechal pouze otvor se šroubkem, kam se

**MALOOBCHODY**

**KERN CYKLOSPORT**

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

**AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE**

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

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

**CYCLESTAR bicycles**

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

so - 10-18  
út - 10-18  
st - 10-18  
čt - 12-20  
pá - 10-18  
so - 9-14

soboty od listopadu do února zavřené

**Kola Štorek Revnice**

**jízdní kola**

- příslušenství ■ náhradní díly
- horská ■ silniční
- trekkingová ■ dětská
- platební karty
- splátkový prodej bez navýšení

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

**X-TRAIL**

Bikové krásky Haven X-TRAIL jsme vyrobili z lehkého a vzdušného flexi materiálu, vybarvíli odnímatelnou Cool Max (Vložkou) Vložka doplní o spoustu funkčních detailů jako reflex pruhy, voděodolný povrch G příměsí Teřionu, voděodolné zipy, pouzko na bikáčku.

Velikosti: XS - XXL

Nebudte upjatí, užijte si volnost

Barevné kombinace: black/black, grey/black, white/black

**Haven**

**DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY**

WWW.KOLANASTATKU.CZ

značková prodejna servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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

# SLEEK 2010

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

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

**PFBB**  
PRESS FIT 3.0

TAPERED  
HEADTUBE

Full Carbon  
Dropout

Thermo vent

SECTOR  
TECHNOLOGY

**FCR**  
full carbon rocker

FULL  
SAGCONTROL

**FLEXPOST**

**DC**  
CHANNEL DOWNTUBE

ELANBIKE  
AWARD 09

product  
design  
award  
2010



**HAIBIKE®**

[www.haibike.de](http://www.haibike.de)

