

CYKLOSERVIS

1
2015
Ročník XXIII
Cena 12 Kč

Author Maraton Tour 2015



Dvanáct úspěšných ročníků má za sebou maratonská série Author Maraton Tour. Seriál maratónů, který se může pyšnit svou rozmanitostí, jež nabízí trati nenáročné, ale velmi rychlé, až po ty, které u nás patří svým profilem a délkou mezi nejnáročnější. Je to seriál, kde si můžete akce vybrat podle vašich fyzických, časových a finančních možností. Záleží jen na každém, na kolika startovních čarách jim vybraných akcí se objeví. Cílem seriálu není

sčítat body za jednotlivé akce a nakonec podle nich určit konečné pořadí, protože to ani není s ohledem na pestrost kategorií a tratí u jednotlivých akcí možné. Právě ta pestrost je na celé této seriálové záležitosti vynikající. Pokud se chcete některých akcí seriálu zúčastnit, můžete se řídit a vybírat z těch, které odpovídají vašim možnostem, času a trénovanosti. Vyberte si takové akce, které pro vás budou skutečným potěšením. A o to jde především.

Horská cyklistika je radost a je potřeba i charakter maratonských a podobných akcí zachovat právě ve své rozmanitosti a zbytně je neglobalizovat. Ve výsledku nejde v případě Author Maraton Tour o to, kdo by získal nejvíce bodů, ale o to, že firmy, které seriál podporují, vědí, že podporují především sport pro všechny, kteří mají horská kola rádi. A tak je potřeba každoročně poděkovat nejen startujícím, ale i právě těmto sponzorským firmám a především pořadatelům jednotlivých akcí, na jejichž bedrech každoročně leží nejvíce náročné práce při přípravě každého ročníku. Výsledkem je skvělý seriál, jehož obliba neustále stoupá.

Pokračování na str. 4 ⇨



PATRIOT EVO TEAM, 160mm

model 2015 od AUTHOR AG Lab

Více informací o nových modelech 2015 na www.author.eu.
Sledujte nás také na facebooku - Author AG Lab.



S baculkou na sněhu

Vždycky jsem obdivoval spíše plnější tvary a dával přednost štavnatému bůčku před vysušeným kůtíkem, ale v otázce fatbiků jsem přece jen díky zálibě ve fullch a hravějšímu ježdění neměl až tak úplné jasno. Na pohled dokonalá kombinace macových plášťů, vůči kterým vyhlíží i silnější duralové trubky poměrově jako stihlá ocel proti klasice, ale o nějaké obratnosti těchto mastodontů jsem si nedělal iluze. Jedna krátká zkušenost mě pak sice naprosto uchvátila dokonalým vyžehlením všeho, co stálo v cestě, ale stále to nebylo dost, abych mohl tvrdit, že fatbike je plnohodnotným bikem.

Definitivní rozsudek měla přinést vyjádření na fatbiku kulturní značky Salsa, kterou jsme si domluvili s dovozcem z firmy

Bikebrothers. Tahle firma specializující se na vyložené „nemainstreamové“ produkty sídlí v bývalé hasičské garáži v obci Držkov a díky výstřednosti a zaměřením jsou na tom podobně, jako američtí Salsa Cycles. Ti totiž také nejsou o masovce a standardu, ale vždycky si jeli svoji lajnu a vyráběli kola s vlastní tváří. Salsy nejsou biky pro nadupané závodníky, i když ani to některým modelům není cizí, ale jsou pro nadšence, stylače a dobrodruhy či cestovatele. Výměnné posuvné patky, montážní body pro blatníky a nosiče nebo silniční řídítka na cestovatelské devěťadvacítky, to je tahle původně kalifornská značka, která se po přesídlení do Minnesoty zaměřila kvůli všudypřítomnému sněhu a blátu na fatbiky.

Pokračování na str. 2 ⇨

XTR v diktátu napětí

Komponenty s trojicí magických písmen XTR vždycky patřily k tomu, co udávalo směr, bylo touhou mnoha jezdců a technokratů rozbušilo srdce při pohledu na dokonalé řemeslné zpracování. Současná generace „ikstěrka“ doplněná příliskem Di2 pak určité rozbušilo srdce ještě elektromechanikům, programátorům a modelářům.

Ano, je to šest let od uvedení elektronické sady pro silniční kola. A přestože se tenkrát ozývaly hlasy, že pro biky to je nesmysl a nikdy by se to neužilo, je to tu. Elektronická sada XTR Di2 je pro rok 2015 oficiálně tady a my jsme měli možnost otestovat ji důkladně na kole domácí značky 4EVER, která se toho nebála a elektroniku nasadila na svůj topmodel. Sada je natolik zajímavým, nebo pro někoho spíš exotickým kouskem, že jsme si nemohli nechat ujít možnost důkladně ji proklepnout, takže v testu kola byla její funkce zmíněna jen okrajově a nyní přichází důkladnější pohled na funkci spínačů a servomotorků.

Hardware bytelnější předchůdců

Abychom byli přesní, testovali jsme celou sadu včetně brzd, pouze kola byla od značky Mavic, ale pokud byste se na kolo s elektronikou podívali z dálky, možná byste ji na první pohled nedokázali od klasiky stoprocentně rozeznat. Design obou měničů totiž vy-



cháží ze standardního mechanického provedení a hlavně u přehazovačky je to až na nastávu v zadní části téměř totožný pohled. U přesmykače je větší „krabice“ nápadnější, takže ten usvědčí skryté servo mnohem dříve. Jestli jsme byli v minulosti zvyklí na odlehčený a ostrý design komponentů nejlepší sady, pak současnost přije zase lehce obilým tvarům a určité nabobtnalosti, tedy hlavně u přehazovačky a třeba i na klikách.

Pokračování na str. 8 ⇨



S baculkou na sněhu



Dokončení ze str. 1 →

Jestliže se o masivní nástup těchto kol aktuálně zasloužily zaběhnuté cyklistické značky, původně je fatbike doma spíše u malosériových amerických garážovek a Salsa už sice není garážovka, ale stále není tak velká, jako známé cyklistické firmy. Jejich kolečky fatbiků ovšem nespolehlivě na dural, ten je v současnosti spíše novinkou, původně to byla totiž Cr-Mo ocel a také titan, nově následovaný v topmodelu Beargrease karbonem. Jestli je tedy někdo fatbikovým guru, pak je to právě Salsa, a její jich duralový model Mukluk nás měl povozit po svazích krkonošské Černé Hory.

Exoti na horách

Ráno na parkovišti pod lanovkou v Jánských Lázních bylo o mlze, teplotě nad nulou a po příjezdu kombíka s dvojicí podivných bicyklů na nosiči také o udivných pohledech lyžařů, jdoucích si vychutnat za sníženou, ovšem i tak dost vysokou cenu, tu trochu mokrého sněhu na sjezdovce Anděl. Hřejivý pocit, že my si v půli prosince vystoupáme na vrchol vlastními silami a ještě k tomu na kole, byl doslova opojný. Ne už tak první kilometr stoupání, kdy se čtyřpalcový plášť k asfaltu doslova lepil. Takový záhlul na nohy jsem opravdu nečekal, ale stačilo přifouknout lehce přes jeden bar a už to jelo celkem svižně a bez nějakého popohupování.

Mukluk s pevnou vidlicí a představcem hezky vypořádávaným příjemně vysoko nabídl to, co u kol oceňujeme nejvíce, tedy okamžitě padl do ruky. Perfektní posed s jen nepatrně nataženými rukama, výbor-



ná tuhost rámu a hlavně i přes pomyslnou neohrabanost pláště paradoxně vynikající obratnost a ovladatelnost. Stoupání po blátě sice zaměstnalo malý převodník po většinu cesty, na druhou stranu ale zapomeňme na ono nepříjemné zatřetí pláště do bláta, známé z normálního biku. Tady jen lehké zpomalení dá vědět, že jste našli do něčeho měkkého a hlubokého, protože kolo prostě valí dál a nezapadne. Neskutecná trakce daná šířkou a vzorkem je pak zárukou výjezdu každého kluzkého úseku a dokonce i do schodů si kolo nechá směrem nahoru dost líbit, ale tam pozor na tlak v plášti, aby se duše necvakla.

Jízdní projev lehkého tanku se projevil tím, že se ve mně mísily pocity někde mezi kómatem a uvařením, ale kolo si jinak drží své tempo a není to zase o tak velkém odporu. Jenom táhnete do kopce patnáct kilo s větším valivým odporem. Ten ale pocitově zmizel, jakmile jsme našli na sněh, protože se ztratila ona lepivost k asfaltu a fatbike ukázal, v čem je jeho smysl. Přejezd sjezdovky pak vyvolal udivené pohledy lyžařů a vzápětí i můj. Na mokrém měkkém sněhu totiž začalo zadní kolo prokluzovat a rázem jsem se stal pesmistou k celé filosofii tlustých pláštů. Jenže moji ne zkušenost vyřešil kolega pouhým snížením tlaku v plášti a rázem se zadní kolo doslova přilepilo k zemi a mohl jsem jet s neochvějnou jistotou záběru. Jistě, valivý odpor zase trochu narostl a na kousku vytážené asfaltu pak byly adheze a odpor opravdu výrazné, ale nájezd na další pás sjezdovky s nízkým schůdkem se stal doslova malinou. Je to zkrátka o tlaku, ten je alfou a omegou lehké jízdy nebo maximální přilnavosti a tlumení. Rybí fatbiker by tedy měl, jestli to myslí s využitím vlastností pláště vázne a nehodlá se spokojit s určitým kompromisem, do své výbavy přibírat výkonnou hustilku.

Ačkoliv se bike zdá na pohled neohrabaný, manévrování na něm bylo naprosto přirozené, jen adheze předního pláště a jeho setrvačnost byly určitým omezením. V nižší rychlosti je ale točivost úplně přirozená a kolo bychom zažádali k těm obratnějším. Rovněž ve výjezdech jsme museli lehce přesunout těžiště dopředu, protože měl Mukluk snahu stavět se trochu na zadní. Nicméně vrchol Černé Hory byl dosažen,



a protože nemělo kvůli mlze smysl pokračovat po hřebenu dál, následovala pauza v bufetu, kde kola vedle stojanu na lyže s udivenými výrazy komentoval snad každý kolemjdoucí návštěvník.

Jestliže výjezd nahoru byl o pociťové dřině, opačným směrem to byla ta pravá porce zábavy. Jakmile kolo na rovině získá švih, jede naprosto plynuce, a v tomhle směru si jej dovolíme přirovnat k počátečnímu zkušebnostem s devěťadvac-

telními patkami, jejichž rozteč kvůli plášti dávala vzadu účtyhodných 170 mm a vpředu pak „standardních“ zadních 135 mm. Vlastní náboje jsou tedy samozřejmostí, stejně jako kliky s delší osou, kvůli těžčové lince. Právě širší osa byla příčinou namáhání úplně odlišných svalů na nohou, což jsem pocítil až druhý den. Ostatní komponenty, tedy vyjma ráfku odlehčených výrazných otvorů a pláštů, už jsou standardní. Jen přesmykač má speciální adaptér pro dosažení potřebné vzdálenosti od sedlové trubky, kvůli převodníkům. Ty ve standardním verzi 22/34 úplně dostačují a těžší převod bychom asi nevyužili. Zajímavé je, že bike neměl nijak extrémně široká řídítka, jak jsme třeba zvyklí u devěťadvacítka, a 700 mm zde naprosto vyhovovalo.

Mukluk samozřejmě nemusí být pouze fatbikem, ale rám zvládne i devěťadvacítková kola, takže stačí mít jen odpovídající rozteč nábojů a máte rázem téměř standardní bike i na léto. Na druhou stranu, kdo kouzlu tlustých gum propadne, asi je nebude chtít přehazovat a ochuzovat se o tlumení nervovosti a adhezi.

Každopádně, na zmrzlém tvrdém sněhu nebo tvrdším podkladu s prašanem, ale i na blátě je Mukluk hravým společníkem a dojem monster trucku s obřími pneumatikami je spíše jen optický, tenhle tloušťka je totiž hodně hravý a zábavný.

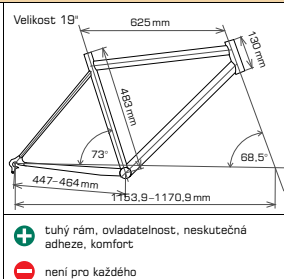
Nemyslím, že bych fatbikům propadl a chtěl hned zavrhnout svého fulla, je to trochu jiný styl, alternativa, a jako druhé nebo spíše třetí kolo by určitě nebyl k zahození. Strávil zimu v jeho sedle, to by na jara jeden na běžném biku doslova létal. (už)

Obleček XXL

Fatbike ale není jen o jiném jízdním stylu, jeho konstrukce vyžaduje také určitě odlišnosti u komponentů. V našem případě byl duralový zeslabovaný rám vyba-

Technické specifikace

Rám: Al 6066
Vidlice: Salsa Bearpaw alloy
Kliky: Sram X.5, 22/34
Brzdy: Sram DB3
Řazení: Sram X.5
Přehazovačka: Sram X.7
Přesmykač: Sram X.5
Náboje: Salsa 170/135 mm
Ráfky: Surly Rolling Darryl
Pláště: Surly Nate, 26x3.8"
Kazeta: Sram 1030, 11-36
Sedlo: WTB Pure V Sport
Sedlovka: ZOOM
Rídítka: Salsa Salt Flat 3, 700 mm
Představce: Salsa Guide
Hmotnost: 14,95 kg
Cena: 53 172 Kč



Silvini Acero

Pánská membránová bunda Acero značky Silvini je díky gramáži použitého materiálu, a především zásluhou velmi zpracovaného stíhu použitelná nejen pro cyklistiku, a to prakticky od podzimu

Týmová řada značky Silvini je svou grafikou i červeno-bílo-černou barevnou kombinací nepřehlédnutelná. Použití stíh bychom označili za klasiku – ani nadměrně upnutou, ale ani volnou, bude tedy odpov-



až do jara, ale také na běžce lyžování. Vynikající prodyšnost, zajištěná vhodnou kombinací materiálů, a odepínací rukávky, jež dovolí z bundy během okamžiku udělat nikoli vestu, jak bývá běžné, ale dres – prostě chytrý nápad funkční dresy k dokonalosti. Tak by mohla znít velmi stručná charakteristika bundy, jejíž maloobchodní cena je 2690 korun.

vídající pro konfekční postavy, současně však mají rukávky vhodné dimenzované délky. Klasikou je lehce prodloužený zadní díl oproti přednímu, počítá se tedy se sportovní předkloněnou pozicí jezdce. Z hlediska funkce jsou zásadní již výše zmíněné materiály, kdy vpředu, na bočních panelech a na přední části rukávů najdeme výsoce funkční protivětrnou membránu, zatímco

na celých zádech a na spodním pruhu rukávů se nalézá standardní dresovina. Díky tomu je bunda velmi dobře použitelná i při vyšší intenzitě jízdy, neboť ventilace a tím i termoregulace skutečně funguje. Navíc v takové míře, že si o tom mohou celomembránové bundy nechat jen zdát. Snad pouze v případě, že nám při jízdě fouká vyložené do zad, může být absence membrány na zádočných panelech lehkým negativem. Libilo by se nám zde, kdyby byla membrána použita na horní třetinu zad, tak jako to bývá například u tenkých vest. Zajímavostí je použití tenké síťované podšívky, již najdeme všude, kde je použita membrána, tedy i v rukávech.

Z detailů nám vyhovovalo provedení límce, spodní lem s protikluzovým zakončením, klasické manžety rukávů, a především bohaté využití reflexních prvků. Trojice zadních kapes je neefektivnějším řešením úložných prostor, praktická je i menší středová kapsa se zapínáním na zip. Samotné odepínání rukávů využijí cyklisté i běžkaři – v případě, že máme pod bundou funkční triko s dlouhým rukávem, případně když s sebou máme samostatné rukávky ze zatepleného roubače. Možnost odepnutí rukávů, jež navíc nezabírají v kapse zas až tolik místa, přijde vhod především při „přechodových“ teplotách, tedy na začátku podzimu a s blížícím se jarem.

(kad)

- + Plusy: univerzálnost, zpracované detaily a odepínací rukávky, množství reflexů
- absence membrány na horním dílu zad

Otevřena nová prodejna Airoo
Plzeňská 296/233a
Praha 5 - Motol
tel.: 420 603 869 960

STELLA AZZURRA, VELOFLEN, beif, CIAMILLO, GORILLA, Decathlon, FMB, FRM, Kettle, KUOTA, mythiCarbon, DEVO, SYMETRIC, SOUL, STELLA AZZURRA, VELOFLEN, beif, CIAMILLO, GORILLA, Decathlon, FMB, FRM, Kettle, KUOTA, mythiCarbon, DEVO, SYMETRIC, SOUL

www.airoo.cz

Look 795 Aerolight



Francouzský Look neustále posouvá pojem integrace do nových sfér. Důkazem je jedna z jeho nejdůležitějších novinek nazvaná 795 Aerolight, tedy silniční top-model kolekce 2015. Z hlediska designu je každá jeho část doslova k pomazlení, neméně spokojeno však bude také oko estéta či gramhoniče. Jedná se o ještě ultimativnější variaci na téma 695 Aerolight, představené v loňském roce, a jak výrobce uvádí, novinka je výsledkem desetiletého vývoje. Vývoj, který se zaměřil na aerodynamiku – právě v profilech jednotlivých rámových partií je největší rozdíl v přímé konfrontaci s typem 695. S tím souvisí také konstrukce představec AeroStem, čistě zasazeného do tvaru rámu. Mimochodem, Look v souvislosti s modelem 795 přihlásil celkem devět patentů!

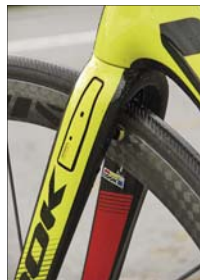
Pokud shrneme všechny prvky rámu související s pojmem integrace, nepřehléd-



nutelná je nová, výrazně odlehčená sedlovka E-Post (s baterií elektronického řazení Di2 ve svých útrubích), dále jednodílné karbonové kliky ZED 2, výše zmíněný představec AeroStem nebo brzdý, z nichž



zadní je umístěná pod středovým pouzdem a přední je zasazena do ramen vidlice. Konstrukce brzd je však volitelnou záležitostí, a kdo upřednostní klasiku, může sáhnout po modelu 795 Light.



Rám spoléhá na značný sponing, jež si vynutilo optické napojení představec na horní trubku. Celokarbonová konstrukce kombinuje dvojici různých vláken, pro dosažení optimálního poměru tuhosti, schopnosti pohlcovat otřesy a v neposlední řadě nízké hmotnosti. Ta se u kompletní sestavy, zahrnující 320 gramů vážící vidlici HSC 8, kliky ZED 2, sedlovku, představec a brzdové čelisti, vyšplhala na pouhých 2400 gramů u velikosti S. Po rozpočítání na jednotlivé komponenty bude výsledkem velmi nízká hmotnost každého z nich. Přesto zde konstruktéři nechali jít cestou zbytečné gramové redukce, jež by byla stejně kvůli limitům UCI ve finále zbytečná. Jejich primárním požadavkem bylo výrazné zlepšení aerodynamiky při zachování hmotnostních parametrů výchozího typu 695 Aerolight.

Mezi nepřehlédnutelné detaily patří například minimalistické, silně zploštělé sedlové vzpěry zadní stavby, jež jsou v kontrastu s poměrně vysokým a celkově mohutně působícím profilem řetězových vzpěr. U sedlové trubky najdeme průřez kapky, a to po celé její délce, pouze s vybráním na zadní kolo. Nemůže chybět pro Look typický prvek, kterým je sestava elastomerních podložek mezi integrovanou sedlovkou s jednodušším systémem montáže a jejím zámkem (určeným pro klasické i monolink ližiny sedla). Zde dochází k pohlcování otřesů a navíc i výšková variabilita konstrukce atypického zámku je nadstandardní. A pokud zámek vyjmeš z útrub sedlovky, vysuneme s ním také akumulátor řazení Di2, takže i umístění baterie zde zapadá do konceptu zvaného integrace. Ten však dále rozvíjí ještě představec – s téměř identickým řešením jsme se již v uplynulých letech setkali u jiných modelů značky. Zrcadlově otočná konstrukce představec umožňuje výškovou variabilitu řídítek a plynulost napojení mezi představcem a horní trubkou je dolaďována přechodovým gumovým insertem. Za ním se nachází vyjímatelný držák centrální řídící jednotky (interface), jež je uchycena k jeho karbonové krytce. Už jsme zmínili slovo integrace?

O klikách ZED 2 již byly popsány stohy papíru, jejich jednodílná konstrukce s osou a nasunutou ložiskou obíhají průměry jsou stejně unikátní jako nízká hmotnost sestavy 320 gramů. Podobně nevídaní je přední brzda, která je jakýmsi minimalistickým V-brake provedením, a to se zdvojenou konstrukcí obou ramen – skládající se ze samotné brzdy a jejího aerodynamického zakrytí. Unikátní jsou třeba také „vyhazovačky“ zasazené do bowdenů pod řídítky. Veškerá kabeláž je logicky vedena vnitřkem, a to se vstupem do rámu těsně pod představcem.

Pohodlný supersport
S celkovou hmotností 6,5 kilogramu bude kolo po doplnění pedálů, v našem případě Look Keo Blade, přesně na limitu UCI. A to prosím se sadou Shimano Ultegra Di2! S mechanikou durou by se tedy dostalo ještě výrazně níže. Na druhou stranu, kola výrobce použil opravdu špičková, takže dražší a lehčí sadou by se jízdní vlastnosti již o moc nezměnily.

Ke geometrii testovaného kola nelze mít připomínku, čistokrevný závodník projev už k looku po léta patří. Reakce na změny směru jsou bleskurychlé a pokládání do zatáček přímo návykové. Určitou živost pak zklidňuje o něco delší, v našem případě 130mm představec. Ten sice pocit stability při jízdě rovně navyšuje, ale pořadí není všespasitelný pro případ, že by nebyl majitel tohoto modelu dostatečně zkušený. Na živost kola je zkrátka nutné se při jízdě více soustředit.

Nabízený posed, byt' závodně orientovaný, není vloženo natežené, komfort jízdy tedy nešle stranou, což ještě podtrhuje schopnost rámu pohlcovat otřesy. Na to, že se jedná o model konstruovaný s ohledem na co nejlépe obtekaný vzduch, je nabídkou komfortu až nečekaně šetrná, a mezi čistokrevnými závodáky jen stěží nalezneme pohodlnější kolo. Svůj díl na tom mají rovněž značně odsazená ramena přední vidlice, a především sestava podsedlového zámků, ližin sedla a útlých sedlových vzpěr. Ta je v tomto směru naprosto dokonalá.

Akcelerační je hodně ovlivněna velmi lehkými koly Mavic Cosmic Carbone ve špičkovém celokarbonovém provedení Ultimate. Zrychlení je ukázkové, přestože u rámu miska uho o něco více nadřazuje jízdnímu komfortu nežli celkové torzní tuhosti při silovém záberu. Jako spíš průměrná se ukázala tuhost předku, konkrétně spoje představec s řídítky. I to ale může být náš, čistě subjektivní dojem, neboť závodníci stísej Cofigis a dalších týmů používají identický představec již druhou sezónu.

Z hlediska použitých komponentů bylo vše naprosto bezchybné, a to dokonce i brzdový výkon, zajištěný mimo jiné žlutou směsí špalků. Stejně tak k elektrické úteře nelze mít připomínky, z hlediska čistoty funkce určité.

Pokud vás nový topmodel od Looku zaujal, tak si na rámový set připravte částku v rozmezí 103 900 až 144 900 korun. Za exkluzivitu se zkrátka platí a vy můžete své peníze „integrát“ do skutečně špičkového vybavení.

LUXUS

Když se řekne L'Eroica, biker si asi jen těžko vybaví něco bližšího, ale milovník ryzi silniční cyklistiky, historie a hrdinství zaplesá. Tenhle silniční závod s tradicí od roku 1997 se koná v Itálii na několika trasách s různou délkou a obtížností. Zúčastnit se může jak cyklista na historickém kole, tak na silničce staré třeba jen dvacet let. Kouzlo závodu je hlavně v přístupu všech účastníků, fair play, kouzelné přírody a občerstvení, které by jízdy Tour na trase asi nepoznali. Ale kdo by odolal italskému vínu, špeku či slunci a dalším místním specialitám během závodu?

V roce 2014 se jel tento podnik kromě Itálie také v Anglii a právě k počtu tohoto závodu (vždyt na starých sedlech Brooks jezdila řada mistrů a současníci je rovněž vyhledávají) nechala značka Brooks vyrobit speciální dres B1866 Jersey Burgundy TG. Je samozřejmě

v klasickém retro stylu a byl vyroben hlavně pro týmové účastníky závodu L'Eroica Britannia v anglickém Derbyshire.

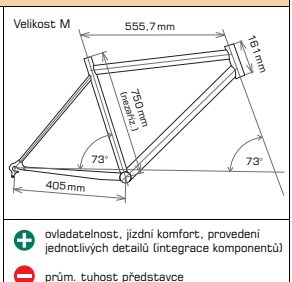
Přestože je Brooks specialistou na sedla, textilní doplňky světuje italským mistrům a nejinak je tomu v případě dresu. Ten vyrobili v italské firmě De Marchi a samozřejmě v limitované počtu kusů. I tak se ale několik kousků dostalo díky firmě Azub na český trh a je dost možné, že právě teď, když tuto rubriku čtete, jsou už vyprodané. Bylo jich opravdu jen několik kousků, a přestože jejich cena 5380 korun je opravdu z kategorie luxus, další šance je někde sehnat bude zřejmě mizivá.

Přestože dres sází na klasický retro design, a hrdě hlásá písmenem B a letopočtem 1866 rok založení značky, stříh není volný, ale sportovní a materiál kombinuje rovným dílem akryl s vlnou. Trojice kapes na zádech, logo výrobce a britská vlajka na rukávku. Víc snad ani není třeba, aby byl fanoušek značky maximálně šťastný. Ne tak asi jeho manželka, která by měla za stejné peníze možná i novou pračku. (už)



Technické specifikace

Rám: 795 Aerolight
Vidlice: HSC 8 Aero
Kliky: ZED 2 50/34
Brzdý: Integr. Look, Dura-Ace
Řazení: Shimano Ultegra Di2
Přehazovačka: Shimano Ultegra Di2
Přesmykač: Shimano Ultegra Di2
Kola: Mavic Cosmic Carbone Ultimate
Kazeta: Shimano Ultegra 11-25 (11)
Plášť: Mavic Kysion Pro SSC 23
Řídítka: 3T Ergonova Team
Představec: Look AeroStem
Sedlovka: Look E-Post 2
Sedlo: Selle Italia SLR Monolink
Hmotnost: 6,5 kg (vel. M)
Cena: 203 900 Kč
Rámový set: 144 900 Kč



➕ ovladatelnost, jízdní komfort, provedení jednotlivých detailů (integrace komponentů)
➖ prům. tuhost představec

ARTICA 2015

V NOVÉM ROCE V NOVÝCH BOTÁCH

- Nový vnitřní systém zapínání
- Nová vnější neoprenová botička s utěsněným zipem
- Membrána WIND TEX
- Reflexní 3M doplňky
- Podešev NYLON

MOČ 3.790,- Kč

bike4u.cz

RETRO

Suntour nejen pružil!

Značka SR Suntour máme dnes spojenou především s odpružením, v němž dokáže tento výrobce nabídnout hlavně skvělý poměr cena/výkon. Jednoduše řečeno, ve svých cenových kategoriích budou vidlice Suntour jen těžko hledat konkurenci, například aktuální model Epicon je určitě jednou z nejoblíbenějších samostatně prodávaných vidlic. V minulosti však tato značka nejenže šlapala

se dralo kupředu a jeho technologie byly sice možná někdy lehce opožděné, ale zase dotčené k funkční dokonalosti. Zvlášť po představení první verze elitní řady XTR v roce 1991 obliba právě této značky mezi závodníky a náročnými sportovními jezdci značně stoupla. Suntour se ale nevzdával a stále byl více než plnohodnotnou alternativou k Shimanu, a to skoro celou první polovinu devadesátých let.



na paty shimanu v případě bikových komponentů, ale v mnoha ohledech jej podle našeho názoru i zastínila – precizností funkce, životností a v neposlední řadě také designem či použitými koncepcemi. Vratme se na pár minut o více jak dvacet let nazpět, do doby, kdy byly komponentové sady Suntour XC Pro a XC Comp často preferovaným materiálem profesionálních závodníků cross-country a díky XC-LTD či X-1 velmi oblíbeným vybavením mnoha hobby bikerů.

Konec osmdesátých a začátek devadesátých let byl obdobím, kdy byl japonský Suntour na výsluní, v bikových sadách stoprocentně, a ani v silničním sektoru nebyl úplně nečesný. Jeho konkurenti, mezi něž se řadily především značky Shimano a o něco později Sachs, také dokázali nabídnout funkční osazení vhodné pro náročné terénní nasazení, ovšem zmíněné období by se dalo nazvat soupeřením spíše japonských značek. Sachs sice často nabídl nadbytek pastorků, ale provedení jeho komponentů bylo dost těžkopádné, stejně tak jejich ovládání. Radici systémy Sachs se vedle zmíněných rivalů zdály být téměř předpotopní, absence funkčních náhřbů, stejně tak lpění na šroubovacích víčkolečkách v době, kdy konkurenti dávno využívali kazetový systém s ořechem tvořícím součást náboje. Shimano



Co bylo na komponentech této značky tak skvělé? Nadprůměrně vysoká životnost, velmi jemné a přesné ovládání či instalace osmi pastorků či zmenšených převodníků MicroDrive dříve, než tutéž koncepci použil i Shimano. A rovněž jednoduchost, která byla předpokladem určité bezporuchovosti. V době, kdy již Shimano skoro slepě spolehalo na dvojici řadičích páček pod sebou s téměř hodinovou mechanikou uvnitř, nabízel Suntour u řazení svých elitních řad jedinou, ovšem zato skvěle vytvarovanou páčku nahoře na řidítkách. Ve srovnání s klasikou „siskou“, nabízenou u řad Shimano Deore XT a Deore DX, byla ta od Suntouru ergonomicky skoro bezchybná a nebyť odlišného zpřevodování kroku měničů obou značek, bývali by právě jednopáčku

Suntour upřednostnili mnozí závodníci i o řadu let později.

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let byla velmi populární již zmíněná sada Suntour XC LTD, tvořící jakýsi protipól sportovní-závodnímu deore. Také o něco levnější sada X-1, nabízená v tehdy velmi módní černé barvě, byla stále ještě dostatečně funkčním osazením pro sportovní biking. Ale to, co nás opravdu zajímá, je dvojice prestižních sad – XC Pro a o stupínek nižší XC Comp. Jejich náboje platily skoro za nezničitelné, stejně tak kliky či poměrně minimalistické brzdové čelisti. Jemnost ovládání pak byla doslova příkladná, stejně tak celkem krátký krok řadičích páček. Hodně důležitou byla pro Suntour,

alespoň z technického hlediska, sezóna 1993, být z toho prodejního již šlo téměř o jakousi labutí píseň původně komponentového giganta. Nejenže došlo k přepracování obou elitních řad, kdy se do jejich nabídky dostaly kliky s převodníky MicroDrive (22/32/42 z.), a to s ročním předstihem před Shimanem, ale rovněž se v nabídce objevila zcela nová sada XC Expert MD, jež využívala v podstatě všechny technické finy top-komponentů, ovšem ve výrazně dostupnějším balení.

Suntour byl tedy na přelomu osmdesátých a devadesátých let zvyklý dělat velmi kvalitní komponentové sady, dokonce ty nejvyšší, ale tak trochu zapomněl na jejich zviditelnění. Na větším počtu sériových modelů různých značek jsme je mohli spatřit naposledy v sezóně 1993, pak se z těchto pozic začal pozvolna vytvářet a jeho logo jsme již tehdy začali vidět spíše na cenově dostupnějších odpružených vidlicích řady DuoTrack. Je ale dobře, že značka nezaknula. Ono být plnohodnotným konkurentem komponentů Shimano není nic jednoduchého, takže orientace výrobce na pružení byla jakýmsi logickým vyústěním. Zvlášť v době, kdy bylo právě bikové pružení na pořadu dne a uživatelé začali teprve pomalu přicházet na jeho výhody. Krásná doba. (kad)

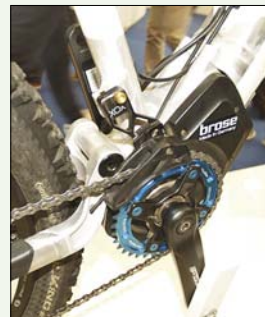
E-KOUTEK

Zdá se, že se středovými elektromotory se roztrhl pytel, protože Bosch má kromě značky Shimano řadu následovníků, a nejde jen o malé firmy, ale také o koncerny dodávající díly pro automobilový průmysl.

Jedním z nich je německá společnost Brose Group z Berlína, která přišla v polovině loňského roku s vlastním středovým elektromotorem „Made in Germany“, na jehož vývoji částečně spolupracovala s firmou Continental. Brose přitom do úpravy výrobních prostor a zařízení kvůli tomuto konceptu investovali skoro

spojení se značkou Rotwild, na jejichž celoodpružených kolech se systém objevil. Další jsou třeba Bulls či Pegasus, ale tak masivního rozšíření, jako tomu bylo v případě motorů Bosch, se asi nedočkáme.

Téměř tříletý vývoj následovalo náročné testování, kdy motory absolvovaly jak



laboratorní zkoušky, tak alpská stoupaná a celkem najeto od poloviny roku 2013 více jak sto tisíc kilometrů. Finální verze motoru váží 3,4 kg a dokáže podle provedení nabídnout kromě standardních 250 wattů výkon až 600 wattů. Krouticí moment až 90 Nm je zatím upraven na 50 Nm, kvůli snadnějšímu řazení. Energii dodávají německé 36V baterie od výrobce BMZ GmbH Karlstein (zajímavý název), což je

trčí a půl milionu eur a jsou hrdí, že jejich elektropohon vzniká v téměř městě, kde v roce 1908 založil Max Brose svoji firmu. Nejsou žádná malá firma, ale jejich 22 tisíc zaměstnanců a spolupracovníků v celkem 23 zemích vyvíjí a vyrábí bezpočet dílů pro 80 automobilových značek. Samotný elektromotor vznikl díky zkušenostem z vývoje podobných motorů do systémů řízení v automobilech, kterých bylo vyrobeno několik milionů. Výrobce je schopen celý systém vybavit různým



největší evropský výrobce baterií. Tvar baterie si pak lze rovněž zvolit, takže například Rotwild ji ukrývá ve spodní rámové trubce, která je uchycena šrouby jak k hlavové trubce, tak k dílu nosiču motoru. Ovládání z řidítek je standardně tlačítky v blízkosti gripu a informace zobrazuje displej na představi.

Samotný pohon by měl být velice tichý a absolutně bez vibrací, navíc díky citlivému snímači s jemným nástupem výkonu.

V kombinaci s dvoupřevodníkem, který je díky ISIS drážkování osy jednou z možností, je tento systém dalším z univerzál, kterým v současnosti, zdá se, vládne nový motor Yamaha. Brose nabízí uchycení motoru v několika úhlech vůči rámu, takže se dokáže přizpůsobit jak celoodpruženému biku, tak městskému kolu. (už)

Author Maraton Tour 2015

Dokončení ze str. 1 ⇨

Oblíbenost se dá samozřejmě měřit pouze počty startujících. V roce 2014 se postavilo na start deseti akcí, které byly do seriálu zařazeny, celkem 14 000 startujících. Je to o 2000 více, než v předcházejícím roce 2013. Vlastně jen devět, neboť silniční Author Král Šumavy se s ohledem na přísne a nesplnitelné podmínky Policie ČR v roce 2014 nekonala. O to je tak velký nárůst startujících ještě významnější a cennější.

Pro rok 2015 se rodina akcí zařazených do seriálu rozrostla o Malevil Author Cup. Maraton, který je mezi bikery již velmi známý. Příjemné také je, že Malevil společně s Author Král Šumavy jsou zařazeny do velmi významné společnosti seriálu MarathonMan Europe, což slibuje početnou mezinárodní účast.

Akce seriálu Author Maraton Tour 2015

18. 4. 2015	Author 50 Český Ráj	Branžev – Nová Ves	www.50ceskyraj.cz
2. 5. 2015	Author Šela Marathon	Lipník nad Bečvou	www.selasport.cz
17. 5. 2015	Author 50 Bezděz	Bezděz	www.50bezděz.cz
30. 5. 2015	Author Král Šumavy	Klatovy	www.authorkralsumavy.cz
20. 6. 2015	Malevil Author Cup	Jablonec v Podještědí	www.paklisport.cz
27. 6. 2015	Author Znojemský Cup	Šatov	www.vinarska50.cz
29. 8. 2015	Lehoř Author Cup	Vranovská přehrada	www.lahocup.cz
12. 9. 2015	Author Valtické cyklobraní	Valtice	www.cyklobranici.cz
19. 9. 2015	Author Pražská 50	Praha	www.prazska50.cz
10. 10. 2015	ČT Author Cup	Josefův Důl	www.ctauthorcup.cz

36 RC2

FLOAT / TALAS

Nejlehčí 36 RC2 vidlice všech dob! Navržena pro 26", 27.5" a 29" kola

- » Snížení hmotnosti: hmotnostní úspora 200g oproti svému předchůdci (hmotnost vidlice začíná na 1901g)
- » Specifické RC2 tlumení vytvořené přímo pro novou 35ku: přepracovaný systém poskytuje lepší odezvu na malé nerovnosti, snižuje tření, vylepšuje trakci a má širší možností nastavení
- » Přepracovaný systém vzduchového pružení: vyzrvalá hmotnost jezdce pro zlepšení trakce



DOSS

ADJUSTABLE-WEIGHT SEATPOST

Plně mechanická teleskopická sedlovka využívající principu systému CTD

- » 2 varianty zdvihu a průměrů: 100mm nebo 125mm, 30.9mm nebo 31.6mm
- » 3 polohy CTD: Climb - zcela vysunutá, Trail - snížená o 40mm, Descend - zcela zasunutá
- » Ovládání z řidítek: ovládání zajišťuje páčka, která lze uchytit vlevo, vpravo, ale i pod nebo nad řidítky
- » Minimální boční pohyb: vnitřní konstrukce sedlovky odstraňuje nežádoucí pohyby v každém terénu



FLOAT X

CTD ADJ

Vzduchový tlumič předurčený pro All-mountain a Enduro se systémem CTD, nastavením odskoku a tlaku vzduchu

- » různé délky tlumičů: tlumič je dostupný v délkách od 190mm do 240mm
- » 3 polohy CTD: Climb - nejtvrdší nastavení nízkorychlostní komprese pro ideální efektivitu šlapání, Trail - mírná nízkorychlostní komprese pro optimální poměr efektivitu šlapání a ovládání kola v členitém terénu, Descend - optimalizované nastavení nízkorychlostní komprese pro vyváženou kontrolu a citlivost v prudkých agresivních sjezdech



FOX

FOX je partnerem Galaxy série - MTB maratonů pro širokou veřejnost. www.galaxy-serie.cz

POŠLI FOXE NA SERVIS!

Autorizované FOX servisní centrum
CYKLOŠVEC s.r.o., U Hřebčince 2509, 397 01 Písek
E-MAIL: servisfox@cyklosvec.cz TEL.: 382 206 451



CYKLOŠVEC
www.cyklosvec.cz
Dovozce FOX do ČR

www.cyklosvec.cz/fox

Výprodej starších modelů a testovací centra najdete na www.cyklosvec.cz/fox

Maxbike Tana 29



Domácí Maxbike je díky možnosti nastavení každého kola značkou s nejvariabilnější nabídkou. Standardní kolekce sice zahrnuje většinou komplexní sady bez namixování, ale zákazník má možnost volby jak typu a barvy rámu, tak různorodých komponentů, či okamžitým zobrazením případného doplatku, či naopak snížení ceny. Testovaný devětadvacítkový hardtail ze středních pater nabídky jsme jezdili v sériové verzi, kterou bychom ovšem ve finále upravili jen minimálně.

Devětadvácí pro zábavu

Ne vždy lze o devětadvacítku tvrdit, že je to zábavné kolo, se kterým si jezdec může dělat prakticky, co se mu zamane. V tomto případě musíme předeslat, že model Tana nás prostě bavil. Testovali jsme nízký 17" rám s kruhovým průřezem trubek, navařenou výztuhou pod hlavou a esovitě prohnutými trubkami zadní stavby. Jednoduchost a konstrukční střídmost se vyplatila a při-



nesla perfektní torzní tuhost v záberu, v ideálním poměru s tlumicími schopnostmi. Vedení bowdenů pod horní trubkou, klasický vnější IS úchyt pro brzdu na zadní patce, závitové středové pouzdro a nekónická hlavová trubka, ovšem za rozumný příplatek lze zvolit lepší rám s kónickou hlavovou trubkou a PM úchytem brzdy.

Ačkoliv se na to dnes příliš nehraje, uniformitu osazení nesoucí snad na všech

dílech logo Deore musíme pochválit. Funkčnost komponentů pohonu a řazení je příkladná, a pokud jezdec až tolik neřeší hmotnost a upřednostní životnost, bude rozhodně spokojen. Vyzdvihnout musíme rozhodně funkci brzd, které se mohou směle rovnat dávkováním účinku, předvídatelností a výkonem dražším konkurenčním modelům. Hodně odolné a přitom akceleraci docela přívětivě se ukázaly ráčky Remerx Hurry, které byly původně konstruované pro fourcross, takže jejich bytelnější profil jednak vydrží hrubší zacházení a celková šířka přispěla ke stabilitě pláště v zatáčkách. Abychom ale komponentové osazení pouze nechávali, určitě bychom vyměnili sedlo, které bylo až příliš pohodlné, a kolu by určitě slušel sportovnější strážný kousek. Totéž platí pro levnější gripy, šifka řídítek byla vzhledem k velikosti rámu ještě v normě.

Ačkoliv jsme jezdili nejmenší velikost rámu, výška řídítek byla, díky delšímu sloupku vidlice a podložkám pod představec,



srovnatelná s běžnou dvacítkou, takže jezdec odpovídající postavy asi sáhne po pilce a bude zkracovat a upravovat. Naopak, rám délkou posedu dokonale padne i 180cm cyklistovi, pro něhož půjde o ideální kompromis mezi sportovním kolem a bikem pro zábavu. Jezdec menšího vzrůstu, pokud si troufne na velká kola namísto nového středního průměru, získá spíše XC či maratonský stroj s komfortním posedem a rozumnou délkou, pro manévrování na úzkých klikatých stezkách. Zkrátka geometrií se podařilo namixovat vybore a je pouze na jezci, jak moc hodlá vozit vytáženou sedlovku. Pokud to bude po vzoru Kulhavého či jeho zesnulého kolegy Standera, kteří měli vždy nízký rám s dlouhou sedlovkou, pak se kolo v rukách jezce promění v dokonale poslušnou hračku.

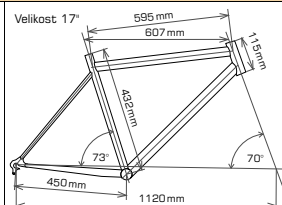
V odpovídající kombinaci výška jezce/velikost rámu je kolo od začátku velice poslušné a ochotně reaguje, ačkoliv díky hlavovému úhlu netrpí

typickou devětadvacítkovou postavenou vidlicí, která jindy dohání nedotačivost. Tana si jezdec okamžitě získá perfektní točivost bez nepřijemného pocitu, že by mohl v prudkých pasážích přepadnout

přes řídítka. Vyšší rychlosti jsou tak o dokonalejším vedení směru a hbitou reakcí na podněty od řídítek, a dokonce ve vzduchu si lze občas dopřát i nějakou tu parádickou. Bike totiž hravě odskakuje hrany po zadním a i přes výšku těžiště s dobrou prostupností terénem umožní v zatáčkách razantní naklopení a hbitou změnu směru. Vyšší pozice řídítek ve sjezdech nahraňuje stabilitu, a přitom v opačném směru jsme neměli problém s nutností krotit přední kolo větší nadzdvahou do vzduchu. Geometrie je tedy přívětivá k jízdě oběma směry a bike v žádném případě nepůsobil na nerovnostech a ve sjezdu nějak rozfěsleným dojmem, naopak vše bylo plynulé. Na rovině pak kolo překvapivě lehce drží tempo, což je kro- rychlejších pláštů také zásluhou celkové tuhé rámu, který jezdec neokrádá o vynaloženou energii, a jediný její pohlcovač je tak v přední vidlici. Si sice slušně reaguje i na jemnější nerovnosti a dokáže vyzehlit i větší rázy, nabídne ovšem jen vnější regulaci odskoku a lockout u řídítek, takže ze sedla se celkem slušně zhoupne. Lockout tak logicky přišel občas ke slovu, ale jinak nemáme výhrady, a pokud by chtěl někdo lehčí kousek, stačí změnit konfiguraci v ob- jedné. Tana je tedy cenově příznivý hardtail, který dokáže zvládnout bez větších ambicí maraton či XC, ale také svého jezce může bavit při delší zábavné jízdě v techničtějším terénu. Pokud bychom hledali dostupný závodní hardtail, měnili bychom zde asi jen vidlici, sedlo a gripy, ale jako kolo pro každodenní zábavu a sport je tato verze zcela vyhovující.

Technické specifikace

Rám: Alu 7005 D.B.
Vidlice: SR Suntour XCR RL-R, 100mm
Kliky: Shimano Deore, 24-32-42
Brzdy: Shimano Deore
Řazení: Shimano Deore, 3 x 10
Přehazovačka: Shimano Deore
Presmykač: Shimano Deore
Náboj: Shimano Deore
Nářky: Remerx Hurry
Pláště: Schwalbe Rapid Rob
Kazeta: Shimano HG62, 11-34
Sedlo: Velo Plush Gel
Sedlovka: ZOOM
Řídítka: ZOOM
Představec: ZOOM
Hmotnost: 13,15kg
Cena: 24 990 Kč



- + tuhost, komfort, ovladatelnost, stabilita
- objemnější sedlo

www.cykloprofi.cz

**CARBON 46 TUBULAR
CARBON 40 CLINCHER**

Move up a gear,
choose the Blade technology

KÉO 2 MAX BLADE

Kéo 2 Max Blade pedály jsou příkladem závodní technologické inovace pro široký okruh jezdců.

Využívají všech výhod Blade technologie používané profesionály. Snížením tuhosti kompozitové pružiny na 8 a 12 se rozšiřuje okruh použitelnosti pro všechny jezdce. 400 mm/2,60mm náslapné plochy umožňuje vynikající přenos energie.

www.lookcycling.com

INVENTEUR DE LA PEDALE AUTOMATIQUE

František Raboň ukončil kariéru profesionála. Teprve jednáctiletý cyklista, jenž má za sebou osmáct sezon v sedle, tímto rozhodnutím zakončil epiku, jakým směrem bude v profesionální kariéře dále pokračovat. „Končil kariéru, nedostal jsem totiž žádnou nabídku, která by mě oslovila. Byl by to poslední sezona na horských kolech úspěšná a myslím jsem, že na bikách zůstanu dále...“, komentoval své rozhodnutí Raboň. „Čtím se unavený, navíc se mi loni také narodila dcera a za poslední tři měsíce jsem vyrazil na kolo šestkrát. Konečně si více užívám rodiny“, dodal ke svému rozhodnutí. Franta má na svém kontě celkem devět titulů mistra republiky, je silničním mistrem Evropy U23, sedmkrát bojoval v závodech GrandTour a loni získal cenný skalp na bikovém Cape Epic, když s Christopherem Sausenem skončil druhý. Takže když se ohlédne zpět, může být s průběhem své kariéry rozhodně spokojený.

Už druhý rok v řadě žustal na špičce čtenářského hodnocení bikeři Schurter a Absalon, přičemž tím lepším za rok 2014 byl zvolen právě **Julien Absalon**. Tomu uložili čtenáři webu Cycling News celkem 34 % ze všech doslovných hlasů. Julien získal vítězství hlavně díky zisku titulu v norském Haffjellu. Schurter získal „jen“ 24,99 % hlasů, takže rozdíl byl docela značný.

Pokud vás uchvítily **fatbiky**, tak kromě modelu Salsa v tomto vydání v nejbližší době připravujeme test superluxusního fatbiku s italským malostránským rámem **FRM**. Samozřejmě nebudou na kolo chybět další šperky z portfolia společnosti Airoo, jež na nás trhá FRM dodává. Zůstaňte tedy naladěni na vlnu superluxeťských gum.

Teleskopické sedlovky značky **Kind-Shock** budou mít od nové sezóny vlastního sourozence. Jedním bude představec a druhým řídítka. Tato firma se zkušenostmi z výroby na přesnost náročných dílů, jakými „teleskopky“ bezesporu jsou, hodlá začít získávat další podíl na trhu rozšiřováním sortimentu. Snad se nedočkáme teleskopických řídítek s proměnlivou šířkou a automaticky sklápaných předstávců.

A ještě jednu společnost Airoo. Pokud chcete něčím vidět šperky typu **Kuota, Corima, Nevi, Bor, Camillo, FRM, Soul Kozak** a mnohé další a vybrat si opravdu luxusní kolo pro nadcházející sezonu, navštivte nově vzniklou pražskou prodejnu, kterou najdeme na adrese **Piženská 296/233A, Praha 5-Motol**.

Skoncovat s urologickými problémy se nejspíš rozhodla značka **Conway**. Alespoň je to patrné z nápisu na hlavové trubce jejich nového enduro biku. Tito velcí specialisté na celodopravené elektrokola totiž přicházejí s novým



enduro bikem, kterému hodně fandí, a tak se stylizují do stvořitelů endura. Bohužel rozkoukovaný nápis na hlavové trubce vyvolá úsměv na tváři nejdříve pacienta chodícího několikrát za noc na „malou stranu“.

Obchodní řetězec Halfords, který mimo automobilové díly, doplňky a další sortiment prodává také kola, se u nás v minulosti příliš nechytil. Podobný osud jej málem postihl také v Nizozemí, kde se od založení v roce 2008 nakonec dostal v posledních dvou letech na pokraj bankrotu. Znovuvzniknutí všech taminích poboček se chystá provést v letošním roce a také přidá některé další. Velký restart a postupné rozšíření by nakonec mělo čítat až šedesát prodejen.

Aktivní se zima teprve rozjíždí na plné obrátky, cyklistická sezóna, tedy alespoň v Brně, za chvíli zaklepe na dveře. Je to vidět na inzerci domácích cyklistických firem, které začínají **verbovat nové mechaniky**, prodávče nebo asistenty obchodních oddělení. Mechanika pro servis vidlic Lefty hledala koncem roku brněnská firma Aspire, prodávče a mechanika pro změnu brněnská prodejna MojeKolo, nabízející značky Ghost, Lapierre či Electra. Do obchodního oddělení hledají kolega rovněž v Brně, ve společnosti Team. Ta dodává Kola Bianchi, Rocky Mountain a obuv Diadora.

Nejdřív jsme jeli kolotoč na velkých třináct, ale nějaký plašan to vzal na chvíli a já šel od rolny. Na terezín jsem vylizoval háčky, ale seklo mi, a tak jsem byl rád, že jsem jel alespoň v tabáku. Další plašan tam hodil vlnu, jiné si líznul a šli jsme všichni na hlavu. Já jsem v kládně, nalomil se mi forštiák a urval jsem šatř.

Že nerozumíte? Neklesajte na mysli, ždnos tomu rozumí málokterý cyklista a je to škoda. Cyklistika používá, a především používá, v mnoha případech cyklistický slang. Ten patří ke každému sportu, ale zdá se, že cyklistika má svých speciálních výrazů opravdu hodně. Jenom nám nějak vymírají. Jak je to možné? Dříve nebylo tolik cyklistů. Cyklistou se člověk stával postupně. Postupně byl přijímán mezi starší a vážené pardály silnic a velodromů. Kdo vlastně dnes, byl takřka ve sto procentech závodníkem, který se pohyboval mezi sobě podobnými, kteří se slangové výrazy učili od generace starších a předávali je nevědomky svým následovníkům. Prostě se normálně bavili a tyto výrazy používali. Každý jim rozuměl. Přesně vyjadřovaly určitou situaci nebo součastku. Nemuselo se složitě obházet složitějšími slovními spojeními. Posudte nám, pokusíme se do „lidské řeči“ přeložit úvod článku.

Nejdříve jsme se velmi rychle a v krátkých úsecích střídali na čele pelotonu s tím, že jsme měli za sebou nejmenší pastorek o třinácti zubech a velký převodník, tedy nejvyšší převod. Závodník na čele odstoupil tehdy, jakmile závodník, který odstoupil před ním, se dostal za úroveň jeho zadního kola. Potom ale někdo jízdu s rychlým střídáním porušil a zajel k okrajům silnice tak, aby boční vítr šel od středu silnice ke krajnicí, a tak se za tohoto závodníka někdo před větrem nemohl schovat, protože se mezi něj a krajnici již nevesel. A já to tempo na větru nevydržel a postupně jsem se skupinky oddal. Chvilu jsem se snažil držet v závětrí závodníků, kteří mě postupně předjízžděli, ale to se mi nepovedlo. Nakonec jsem byl rád, že jsem dojel v poslední, velmi pomalé skupince, kde se dokonce všichni bavili a já jsem tak, aby dojezdil do cíle. Byl v ní ale nějaký závodník, který nebyl příliš technicky zdatný, moc to na kole neuměl, a tak náhle se svým kolem prudce vybočil. Jiný za ním měl špatný postřeh, kousek jeho předního kola se dotkl zadního kola technicky špatného závodníka, zavazul o něj a upadl. Já také, ohnul jsem řídítka, nalomil představec a utrhnul jsem přehazovačku.

Toto je dlouhý „příklad“ úvodu článku. Ale musí být více jak třikrát delší než originál. Je škoda, že mezi cyklisty se slang již používá v menší míře a přezívka nepříliš je zásluhou těch starších, kteří se ještě v závodním pelotonu pohybují. Cyklistika má v současné době také více disciplín. Většina starých slangových výrazů pochází z doby, kdy existovala jen silniční cyklistika, cyklokros a dráhová cyklistika. Dříve všichni cyklisté, nebo alespoň většina, provozovali disciplíny všechny. Minimálně v dorosteneckých letech. Šalovou cyklistikou, která má jisté také své specifika, se nezabýváme. Většina slangových výrazů byla univerzální. V dnešní době můžeme slyšet novodobé slangové výrazy, ale nad některými se člověk pousměje. Můžeme slyšet, že cyklista jede ve stoje. Starý mazák by řekl, že se jede ze sedla. Používá se novodobý výraz „dupe do pedálů“. Ale cyklista by normálně řekl, že za to „vzal“. Vyjádřil by tím, že pořádně zabral, aby zrychlil. Rozhodně by nedupal do pedálů. Šlapky jsou sice zcela normální výraz, ale sluší se spíše říkat pedály. Cyklistický praktik žijící v hlavním městě by vás upozornil, že „šlapky“ jsou v Praze ve Skořepce. Kdysi vyhlášené ulici, odkud ale „šlapky“ již zmizely, a tak by vás asi poslal někam na výpověďku před hranicemi republiky. Tam ta podivuhodná děvčata, s nevědním zaměstnáním, dnes postávají. Ale samozřejmě, každý si může používat výrazy, jaké potřebuje a jaké se mu líbí. Ale podívejme se na některé starší výrazy, které se používaly a z nichž některé dosud přežívají. Možná by bylo pěkné, kdyby mnohé přetrvávaly. U mnohých to nepůjde, neboť jsou tak archaické, že použít je již zkrátka nelze. I proto, že se cyklistika

Cyklistický slang

změnila a starý výraz nejde v nové době napasovat. Výrazy je hodně. Pokusíme se je vysvětlit a rozhodně je rozdělíme do několika pokračování v následujících vydáních Cykloservisu.

Střelil mu řetěz

Technický problém, kdy řetěz nenadále přeskočí přes zub převodníku nebo pastorku. To je způsobeno jeho nadměrným vytažením – opotřeboháním nebo opotřeboháním kazety. Ale může se to přihodit i u nového řetězu, zdlánlivě bez příčiny. Závodník při střelení jakoby šlápně velmi krátce do prázdna. Bývá to nečekané a méně zdatné cyklisty to může tak vyvést z míry, že náhle vyběhnou a mohou zapříčinit pád jezdců za nimi.

Vsadil špiči

To se říká o někom, kdo při tréninku nebo při závodech má tolik sil, že když na něj vyjde řada na špiči za sebou seřazených závodníků, tak jede na špiči dle a ještě k tomu často zrychluje tak, že jezdců za ním se sotva drží v závěsu. Říká se, že za ním „vláje“, nebo jsou rádi, že ve skupině takového jezdce, který je táhne, mají. Potom si o něm řekají, že tam vsadil špiči.

Hodil vlnu

Velmi účinný, ale nečistý způsob, jak vyvést soupeře ve spurtu z míry, jak ho zpomalovat. Jestliže jede za vámi soupeř, od kterého hrozí, že vás ve spurtu předjede, ještě v okamžiku, kdy je za vámi v závěsu, stačí opravdu jen lehce, jemně a velmi rychle změnít směr jízdy, který ale ani změnou směru ve skutečnosti není. Lehce trhnete řídítka a tím se vám zavlní i stopa vašeho zadního kola. Soupeř za vámi, který sleduje vaše zadní kolo, se lekne a na okamžik přestane šlapat. Vlna se často hází i tentokráte za sebou pro zveřejnění vítězství. Někdo způsob dříve praktikovali často sprinteři na velodromu, kdy se vlna házela v rámci sprinterského území mezi vlnami a červenou čarou, kde se to tolorovalo. Dnes se ale sprint zmínil převážně v tupoji jízdy, kde rozhoduje pouze rychlost závodníka. Rozhodně ale nedoporučujeme tento způsob eliminace soupeře používat, neboť je to nebezpečné. Už s ohledem na to, že mnozí jezdcí jsou na slabé technické úrovni a nemuselo by to pro ně dopadnout dobře. A to i pro ty, kteří vlnu hodu. Vlnu občas hodí závodník nevědomky. Ale tehdy, když se třeba něčeho lekne. Ale takový výraz se říká plašeni. O nich v dalším odstavci.

V případě házení vln se musím krátce zastavit u již zmíněného závodníka Ládi „Paťáka“ Nováka. V šedesátých letech asi nejvíce, jak promárněného talentu naší cyklistiky. Paťák, jako dráček, dokázal svými vlnami dohnat své soupeře až k šílenství. A když nestačila k eliminaci soupeřovy rychlosti vlna, měl ještě jednu specialitu, kterou nedokázal praktikovat nikdo další na světě. Když se Paťák řítí na cílovou pásku vedle podobné rychlého soupeře a bylo jasné, že soupeř bude v cíli o pár centimetrů dříve, Paťák bleskurychle pustil rukou řídítka na straně soupeře a nepostřehnutelným, rychlým pohybem uchopil soupeřovo sedlo zespodu a lehce stáhl jezce zpátky, rukou ho tak přibrzdil. Nepostřehnutelně zase zpět uchopil řídítka a projel vítězným cílem. Ze začátku rozhodčí nic nezaznamenali, ale později, po stížnostech postižených závodníků, se naučili pečlivě Paťáka sledovat, co vše ve spurtu provádí. Paťák některé své tradiční soupeře, vynikající reprezentanty, doháněl až k slzám vzteku. Ale prosím vás, vy to nezkoušejte. Paťák se narodil (a bohužel již umřel) jen jeden a byl to opravdu skutečný technik a na kole genius, ale i přes své technické kouzly většinou vyhrál svou rychlostí, se kterou se doslova narodil.



CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, e-mail: ciklo@gvolny.cz, mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Jiří Uždil • Grafika: Typostudio Pavel Amler • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K. Permanent, poštovní předčínok 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719–12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

Dal mu tam loket

A když jsme u Ládi Paťáka Nováka, je potřeba se ještě zmínit o výrazu „dal mu tam loket“. To uměl Paťák také velmi dobře. Tento trik spočívá v tom, že když kolem vás ve spurtu velmi těsně projíždí soupeř, tlačí se z boku na vás (spurtující soupeři mají tendenci se na sebe ve velké rychlosti tely takřka přitisknout), často se až vaše těla dotýkají, vystrčíte loket ven a předjízždící jezdce, který je ale proti vám lehce pozadu, nemá kudy vás předjet, nemá kudy vás objet a musí zpomalit nebo vykouvat, protože ve velké rychlosti na to již není čas, nebo jste obklopeni více natěsnanými soupeři. Ale opět, nezkoušejte to, prosím.

Plaščen

Všobecně známý výraz. Plašen je takový cyklista, který nedokáže vyřešit nějakou situaci. Neumí jezdit v háku (v závěsu) za jinými závodníky. Neumí jezdit na větru, kdy se nedokáže schovat do závětrí. V pelotonu více závodníků se leká a hází vlny. Občas jiné závodníky shodí. Neumí si na kole něco opravit, neumí se pohybovat ve skupině závodníků apod. Plašen je zkrátka ten cyklista, který něco buď dlouhodobě neovládá, nebo nevládne nějakou situaci. Plašenem může nazvat třeba starší cyklista i mladšího cyklistu, byť ten je i mistrem světa nebo olympijským vítězem. Plašenem se tak v určité situaci může stát i Jarda Kulhavý nebo i Roman Kreuziger. Mladší závodník se jím to sotva odváží říci, ale „služeblé starší“ se nerozpokajuje a velmi rád a jadrně zdůrazní, že udělal chybu tím, že procedil mezi zuby, že je to Plašan. Plašan není ani tak nadávka jako jednoduchý a dobře vyslovitelný výraz směřující na někoho, komu se zrovna něco při jízdě na kole nepovedlo. I když mezi závodníky se dá v barvě hlasu rozeznat, jestli se jedná o jednorázové vyjádření neúcty k jinému, nebo jestli je postižený plašenem neustále.

Chytíl silniční lišej

Výraz, který se používá velmi dlouho. Silniční lišej má ten, kdo při jízdě na silni-

ci upadne a má na těle nebo končetinách odfénění. Odféněním se říká silniční lišej.

Jedou kolotoč

Nejrychlejší způsobem, jak dojet skupinu před vámi, nebo naopak odpoutat menší skupinku z pelotonu, je kolotoč. Při kolotoči jedou většinou všichni závodníci na špiči skupiny na doraz, na špiči se ale nezdrží a odstupují z ní okamžitě, jakmile ví, nebo cítí, že svým odstoupením neohroží závodníka, který je na špiči před ním, že je o délku kola zpět. Na špiči skupiny se tak zdrží třeba jen sekundu, dvě. Kolotoč mohou jet jen velmi zdatní cyklisté. Je při něm potřeba reagovat správně na směr větru a jet opravdu v těsném závěsu.

Vzal to na terezín

Velmi starý a často do dnes používaný výraz. Nikdo už ale neví, proč se tak jmenuje. Vztít někoho, tedy jednotlivce nebo celou skupinku, „na terezín“ znamená jet na špiči a o délku straně vozovky, aby se za vámi, s ohledem na směr větru, nikdo neschoval. Pokud tedy fouká třeba zleva, jedu k pravé krajnici, protože závodník za vámi by se chtěl za vás zavěsit samozřejmě vpravo, abyste ho kryli před větrem zleva. Ale tam nemůže, protože tam je již krajnice. Terezín používají i skupinky závodníků, třeba z jednoho oddílu, kteří jedou od krajnice jen tak daleko, aby se tam vešli jen oni a nikdo další. V tom případě poslední závodník, který je v „terezínu“ trpěná, často nestíhá a pouze hledá, aby se do skupinky domluvených závodníků nevěterl někdo jiný. Dříve se mu říkalo „vrátný“. Jde na terezín opět znamená vysokou technickou zdatnost, protože se jede rychle a často v silnějším větru, který se do závodníků opírá, a ti musí jeho nápor vyrovnávat. Především v silnějším větru má terezín smysl. Terezín samozřejmě lze praktikovat pouze tehdy, když je uzavřený provoz. Rozhodně nezkoušejte jet u levé krajnice při otevřeném provozu. To určitě nedopadne dobře, protože se „zrakvité“.

Namotal šatř

Pokud si někdo seřadí tak špatně přehazovačku, že je schopna při razení na největší pastorek ještě skočit přes něj do drátů kola, může se stát, že kladka přehazovačky se o některý drát zachytí a ten jí „namotá“ do kola. Většinou dojde k jejímu totálnímu poškození a vyčesání několika drátů (špic) v kole. Stávalo se to dříve, když se přehazovačka stárim postupně uvolňovala v čepěch a nedržela pevně svou pozici. Dnes, v době moderních řazení a velmi kvalitních přehazovaček, však k tomu může dojít opravdu jen zřídka. Třeba po pádu, kdy se jezdcí ohne patka (dráček) přehazovačky směrem ke kolu, on si toho nevšimne a zařadí na největší pastorek. Ale to se také tak často nestane. Šatř je samozřejmě přehazovačka a název pochází z německého Schaltwerk.

(Pokračování příště)

(kany)

CENTRALBIKE
PRODEJ A SERVIS
JÍZDNÍCH KOL
Seydlerova 2146/13, Praha 5 158 00
tel: +420 603 820 074
e-mail: info@centralbike.cz
Prodáváme kola značek
TREK a FELT
Provádíme
kompletní servis jízdních kol
Celoroční slevy na vybraná kola a díly až 20%
Více informací na
www.centralbike.cz

G. STILO 9490 Kč
G. KOBRA 6990 Kč
G. RAPPA 4390 Kč
G. NEMY 2690 Kč
G. AURORA LADY 2990 Kč
Dovozce: Jiří Škoda
Distributor: Pažák s.r.o.
www.cykloskoda.cz
www.pazak.eu

Ritchey Swiss Cross Disc



Cyklokros je v tomto ročním období aktuální disciplínou, proto jsme vyzkoušeli, co v této kategorii nabídnou značky Ritchey. Tedy výrobce, jenž i v době superlehkého a dokonce i cenově poměrně dostupného karbonu stále sází na ušlechtilou ocel. Tento materiál určitě není přelíčen, naopak se zdá být v plné síle – pakliže jeho zpracování někdo věnuje náležitou péči. A tuto příznavu, že právě Tom Ritchey to s ocelí umí a jeho rámy jsou funkčně dokonalé. O tom jsme se přesvědčili v minulosti již mnohokrát, naposledy pak u nedávno testovaného hardtailu Timberwolf, na němž jsme se svezli ještě ve fázi prototypu. Swiss Cross Disc odkazuje na úspěšnou cyklokrosovou historii značky spojenou s legendárními jezdci Henrikem Djernisem či Thomase Frischknechtem. Konstruktivně se však jedná o velmi moderní rám, byť se je-



ho trubky tvoří hodné minimalisticky, zvláště při použití černého laku. Pokud by ale někdo rámu předpovídal nedostatečnou tuhost, bude na velkém omylu. Dokonce ani pod sto devadesát centimetrů vysokým jezdcem nedocházelo k jakémukoli kroucení a přenos síly byl vynikající, a to i při vyložení silové jízdy. To byl však pouze úvod do děje, který má dát jasné najevo, že útlé chrom-molyb-

denové trubky nejsou oproti jiným materiálům v nevýhodě. Naopak, jejich schopnost pohlcovat otřesy, zde podpořená výbornou přední karbonovou vidlicí a neméně kvalitní sedlovkou, je doslova příkladná. Nyní se již zaměříme na konstrukci rámu, který se na trh dodává jako set s přední vidlicí Ritchey WCS Carbon i hlavním složením WCS Cross, a to za cenu 26 900 korun.

Máme před sebou kombinaci konstruktivní klasiky a moderních prvků, mezi něž patří třeba příprava pro kotoučové brzdy. Trubky Ritchey Logic II s trojitě zesílenou stěnou jsou poskládané do mírného slopungu předního trojúhelníku, přičemž vpředu je ponechána standardní útlá hlava s integrovanými ložisky standardu oversize nahore i dole. A přestože Ritchey samozřejmě umí vyrobit krásnou kónickou hlavu, její absence je zde záměr-

nezaměnitelné patky či pro opěrky řadičích bovdén. Určitou zajímavostí je vedení lanky k přehazovačce po horní trubce, zatímco po spodní vede to k přesmykači, a to paralelně s hadicí (v našem případě celistvým bovdénem) zadní brzdy.

Samotné trubky mají v každém místě rámu čisté kruhové průřez, a na předním trojúhelníku či zadní stavbě. Právě tento profil má totiž nejideálnější vlastnosti ve všech směrech namáhání, ať si ostatní výrobci trubek „připlačují“, jak chtějí.

O radosti z jízdy

My jsme měli možnost Swiss Cross otestovat s lehe ekonomičtějším osazením sadou Shimano 105, jež ovšem fungovala prakticky stejně dokonale jako její dražší alternativy. Podstatně zásadnější však bylo použití výkonných a skvěle dýchavých mechanických kotoučovek Hayes CX Five

a stejně tak vynikajících zapletených kol Ritchey Vantage II 29 WCS. Ta v kombinaci s lehoučkými cyklokrosovými pláštěmi Challenge Fargo nabídla skvělou akceleraci v každém okamžiku, ať už jsme se zrovna přesouvali po asfaltu či třeba chtěli zrychlit v táhlém terénním výjezdu. Na velmi dobrém pocitu z chuti zrychlovat se podílela i příznivá celková hmotnost kola 9,3 kilogramu. Swiss Cross vás ovšem bude bavit nejen svou ochotou zrychlovat, tedy v případě, že nasadíte kvalitní lehká kola, ale také svou ovladatelností. Pokud čekáte, že „kroska“ je jen nějakým lehe upraveným silničním modelem, rychle zjistíte, že tento Ritchey je někde úplně jinde. Kolo posluhává na slovo a nabídně skutečnou, neřádanou porci zábavy – v praxi to znamená, že sice dokáže jet bez protestů úplně rovně, ale doma se cítí v zatáčkách spíše pasáží. A pokud se nepohybujete v příliš těžkém terénu, s množstvím kamenů či kořenů, možná zjistíte, že vás tento stroj svou bezprostředností či určitou syrovostí projevu třeba uspokojí i více než bike. Jako ryba ve vodě se totiž proplétá pštinami a pštinami, jímž mnozí z nás říkájí oním oblíbeným pojmenováním singtrack. Miluje ostré vracečky, rychlé výjezdy z rovinatějších podkladů a ani ve sjezdech není jeho pilotůž nějak nadměrně namáhavá – jen je třeba dát pozor, aby nedošlo k cvaknutí pláště o nějaký ostrý kámen. Je-li ale podklad alespoň trochu méně členitý, hodné návykové je ve vyšší rychlosti přeskakování překážek. Sice nelze k odrazu využít sílu zpětného chodu pružících jednotek jako na biku, ale nízká váha je na straně jezdce a pro výškok třeba i dvacet centimetrů vysoko není nutné mít zvládnutou vyšší školu cyklokrosu.

Samostatnou kapitolou je jízdní komfort, který je více než jen příjemným společníkem, ať už na delších rychlých výjezdech nebo při závodě. Skoro se nechce věřit, jak velká část rázu zmizí v rámu, tedy v sestavě rámu, vidlice a (v našem případě) karbonové sedlovky Ritchey WCS. Občas jsme se při jízdě museli přesvědčit, samozřejmě zbytečně, zda náhodou nemáme měkké zadní kolo.

Na závěr si pak necháváme čistě subjektivní hodnocení stylu kola a jeho designu. Z našeho pohledu je Swiss Cross jednoduše dokonale – jeho určitá retro povaha totiž není jakkoli jízdní výkoupena. A to je vlastně případ všech rámu s logem Ritchey na spodní trubce.

Pro prsty v teple

Prsty na nohou a rukou jsou v zimním období pro cyklistu tím místem, které většinou prochlade jako první. Základem jsou tedy jak kvalitní zimní tretry či návleky, tak rukavice. Zatímco u treter se nijak výrazně nesnižuje citlivost ovládání kola, s rukavicemi už je to trochu jiná káva. Kdo chce mít prsty v teple, musí počítat s tím, že nebude mít tak bezprostřední kontakt s řídítky jako v letním modelu s tenkou dlaní.

Cyklistické rukavice BBB Weatherproof BWG-25 patří svým provedením k rye zimním modelům, a míra ochrany rukou jezdce vůči chladu je u nich nastavena hodně vysoko. Jsou z pružné polyesterové tkaniny Triox a tvoří je celkem tři vrstvy. Vnitřní zateplení, střední vrstva z větru a vodě odolné membrány Hytex a vnější vrstva z tkaniny Triox. Ta současně kombinuje jemné fóte na palci, reflexní materiál na kloubech prstů a výztuhu ze



syntetické kůže Amara mezi palcem a ukazovákem. Dlanová část je pro jistější úchop vybavena výrazným protiskluzovým silikonem.

novým potiskem, který je rovněž na spodní straně prstů.

Testovali jsme rukavice velikosti XXL a popravdě, stříh velikostně odpovídal spíše rozměru XL, takže při výběru pečlivě vyzkoušet. Každopádně, zvolená velikost nabídla komfortně střížený vnitřní prostor s dostatečnou délkou prstů i šířkou dlanové části bez toho, že by se materiál při úchopu zbytečně krabatil. Vstřížná guma na zápěstí rukavici dobře drží na svém místě, manžeta na suchý zip je zde spíše kvůli stažení vstupu přes ruku bundy. Navléknout rukavice je velice snadné, vstup je dostatečně prostorný a 70° nakřčení prstů při úchopu řídítek eliminuje případné pnutí materiálu na hřebě. Samozřejmě, v závislosti na tloušťce zateplení i dlanové části je úchop méně citlivý, ale s tím je třeba u těchto vyloženě zimních rukavic počítat. V tomto případě to částečně vykompenzoval potisk dlaně,

takže úchop je i tak dostatečně jistý.

Míra zateplení byla hodně znát při teplotách kolem nuly a mírně nad ní, to jsou rukavice vhodné spíše na silničku než do terénu. Tam bychom je doporučili vyložené na nulu a pod bodem mrazu, jinak se ruce jezdce i přes poměrně solidní termoregulaci dost potí. Vynikající odolnost vůči chladnému větru i vlhku shora udrží prsty v teple, takže pro mrazivý výjezd v terénu je to ideální společník. Chválíme míru reflexe i vstřížné žluté prvky, které přispívají k bezpečnosti. Za 799 korun jsou to velice kvalitní rukavice pro hodné nízké teploty a díky materiálu i dlouhé manžetě na rukávu ochrání ruce jezdce při chladném větru ze všech stran.

(už)

+ reflexe, stříh, termoregulace - citlivost úchopu

Technické specifikace	
(osazení testovaného modelu)	
Rám: triple-butted Ritchey Logic II	
Vidlice: Ritchey WCS Carbon	
Klíky: Shimano FC-CX50 46/36	
Brzdy: Hayes CX Five, 160 mm	
Řazení: Shimano 105	
Přehazovačka: Shimano 105	
Přesmykač: Shimano 105	
Kola: Ritchey Vantage II 29 WCS	
Kazeta: Shimano 105 11-25 (10)	
Pláště: Challenge Fargo Pro 300TPI 33	
Řídítka: Ritchey Logic Carbon WCS	
Představec: Ritchey WCS 4Axis	Velikost 55 + ovladatelnost, jízdní komfort, univerzalita kola, styl - nenaleží jsme
Sedlovka: Ritchey Carbon WCS	
Sedlo: Ritchey WCS Stream Evo	
Hmotnost: 9,3 kg (vel. 55)	
Cena rámového setu: 26 900 Kč	

www.aero.cz
tel.: +420 603 984 925

Vystaveno více jak 250 modelů kol
PRODEJ A SERVIS JÍZDNÍCH KOL

BIKEPRODEJNA.cz
Sádkova 16/419, Praha 8 - Karlín
tel: 725 05 44 05
email: info@bikeprodejna.cz
web: www.bikeprodejna.cz

XTR v diktátu napětí

Dokončení ze str. 1 ⇨

Přehazovačka kombinuje ramena paralelogramu z hliníkové slitiny s kompozitovým dílem okolo čepu spodního ramínka. Ten v sobě navíc ukrývá třetí spojku, takže poměrně velkou zlatou páčkou lze navýšit odpor ramínka vůči tahu řetězu. Vnitřní díl ramínka je z karbonu, vnější je z hliníkové slitiny a po vzoru mechaniky nechybí dvojice stavitelných dorazů pro obě krajní polohy. To kdyby elektronika chtěla posouvat až za hranice kazety, a pokud bychom hledali další podobnost s mechanikou, tak kabel se napojuje v místě hodně podobném tomu, kde bývá běžné řadicí lanko. Systém pružin na ramenech paralelogramu je z výjimečné hezky schovaný a kdo má obavu z poškození dvojice servomotorů uvnitř nárazem, tak ty jsou hezky v bezpečí ukryté pod duralovými rameny, takže tady asi není třeba hledat problém.

Přesmykač se svojí nástavbou není zrovna nehezčí kousek, ale design je zde poplatný funkci, navíc by měl být dostupný pro všechny typy uchytení na rám. My jsme jždili to pro navážku, takže zajištění jedním šroubem.

změně převodu by sice nebyl nutný a stačilo by možná jen tlačítko, ale takhle je to reálnější a člověk si alespoň nepřetáhá nechtěně. Zajímavé je napojení kabelů do páček, protože na měničích je to jen koncovka pro navaknutí, ale zde je navíc plastová pojistka s vodičí drážkou pro případný přebytek kabelu.

Posledním dílem elektronické mozaiky je řídící jednotka, která je nenápadná a vedle



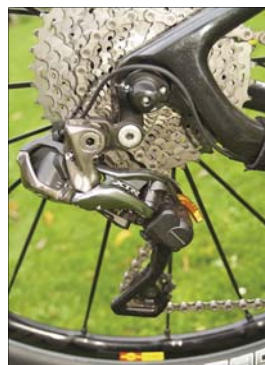
dí dokonale, nestudí a jsou tuhé a přesné, stejně jako celý projev brzd. Takhle podle nás má fungovat závodní brzda, přesně, ostře a s dokonalým dávkováním. Designově tedy nové XTR lahodí oku estetika i technokrata, i když starší ročníky vypadaly o něco ostřeji, soudobá verze rozhodně ostudu neudělá. Otázkou je odolnost servomotorů vůči otřesům a funkčnost kontaktů při mytí hadicí či jízdě v blátě. My jsme po umytí kola problémy neměli a ani na dalších vyjíždkách se neprojevil sebemenší zádrhel. Navíc kabel lze vždy snadno vyvacknout

ukáže nákras kola a všech připojených komponentů a už lze začít ředit, co a jak budeme ovládat. Dogma, že pravá řadicí páčka ovládá přehazovačku, nemusí přetrvávat věčně, takže proč by nemohla třeba zamýkat tlumiči, než? Systém prostě nemá pevně zařizované pracovní zařazení jednotlivých ovladačů, takže to lze v případě potřeby změnit. Ocení to především hendikepovaní sportovci, kterým to náhodně nové možnosti v ovládání kola.

Námí testovaný systém ovládal pouze řazení a ve zkratce musíme uznat, že naprosto precizně. Jedno krátké cvaknutí přefadilo o jeden, delší o dva pastorky. Krajní pozice na kazetě byla signalizována pípnutím a dvě pípnutí ohlásila změnu převodu na klikáček.

bujete levou páčku přesmykače, ale brnkáte si jen pravou rukou. Jakmile řetěz vpředu spadne na malý převodník, tak v rámci vyrovnání převodového poměru vzadu shodí na druhý největší pastorek, aby ta změna nebyla tak razantní. Pak už si s narůstajícím sklonem přefadíte vpravo jedním cvaknutím vzadu na největší. Mluvíme o testované kombinaci 2x11, systém samozřejmě pracuje i s verzí 3x11 a řetěz 1x11 je v tomto smyslu zbytečný.

Sportovní jezdec, který má čas sledovat své zařazené převody, asi automat neocení, ale závodník jedoucí téměř v transu a dost často řadicí smrtelné kombinace si v tomto případě doslova liboval. Navíc změna převodů je blesková, a i když jsme zkoušeli



Vodítko je krátké, elegantní a je k paralelogramu uchytené miniaturními Torx šrouby a i další čepy jeví známky možnosti kompletní demontáže a celou opravu.

Kabely od přehazovačky i přesmykače se scházejí v baterce na spodní trubce, tak trochu imitující hustilku, a dále vede už jen společný kabel k řídící jednotce a od ní kabely do řadicích páček. Díky systému jediného kabelu E-tube, schopného jak napájet, tak zároveň přenášet impulsy, je celý systém docela vzhledný. Páčky mají celkem masivní objímku řidítků, v níž se ukrývá veskerá elektronika, a pro změnu převodů slouží dvojice drobných páček na spodní straně. Páčky jsou pogumované, s možností posuvu do stran a mají trochu jinou polohu, než má většina z nás za poslední roky zažito. Odpor doprovázený cvaknutím při

představce ničemu nevaří, kabely z ní vedoucí nás neobtěžovaly ani při nošení kola, ani za jízdy. Takže kdybychom měli shrnout design všech součástek s elektronikou, není toho o tolik navíc proti klasice, a naopak jsme nic nepostrádali. Aby byl výčet úplný, doplníme jen, že kliky mají masivnější vyhlázející ramena a vyjímatelné kryty šroubů, umožňující konvertovat od komfortního dvouřevodníku k masochismu jediné placky. Kazeta je pak lahůdkou pro gramáře, protože unašeče trojice a dvojice největších pastorek kombinují dural s kompozitem a spolu s nejmenšími pastorky na duralových unašečích je výsledných 328 gramů opravdu luxus.

Kdo jste pěti chvilu na funkci kotoučové kčice sady, můžete ještě o tón zvýšit hlas, protože karbonové páčky prostě v dlani se-

a ošetřit ochranným sprejem, tedy kdyby něco.

Software místo bovdení

A jsme u toho, co zaručuje elektronické verzi ikstérka v očích jezdců buď nesmrtelnost a věčnou slávu, nebo zatracení. Ovládání elektronickými impulsy odstranilo lanka a bovdení, takže domácí servis lze v podstatě zavrhnout a nejezen profesionální mechanik se při představě diagnostiky problému řádně zapotí. Na druhou stranu zde nehrozí zatuhlé lanko v bovdení, což třeba cyklokrosaři zvláště oceňují.

Systém umožňuje připojit více zařízení najednou, takže kromě řazení je to i elektronický lockout tlumiče a vidlice. Diagnostika se všemi aktualizacemi dostupnými na stránkách výrobce pak hezky

Jen ta pozice páček vyžaduje trochu zvyku. Jejich rozměr je dostatečný, ovšem menší páčka odrazující směrem dolů je blíže k jezdcí, takže namísto klasiky řadíte nechtěně na těžší převod. Větší je více vpředu, ale je delší, takže zase tak trochu opak zažitého, nicméně se na to po chvíli dá zvyknout, nebo to lze i přeprogramovat, stejně jako počet pastorek, o které přefadíte jediným stiskem páčky.

U programování přímo na kole chvilku zůstaneme, protože dokonale přizpůsobení jezdcí je jednou z hlavních výhod celého systému. Ovládací jednotka má totiž na spodní straně tlačítko, kterým lze za jízdy nebo předem v dílně volit mezi jednotlivými režimy. Manuální režim je jasný, ten dovolil řadit tak, jak jsme chtěli, včetně převodu velká-velká, jen na malém převodníku nepustila automatika řetěz vzadu na tři nejmenší pastorky.

Automatický režim S1 a S2 už si jezdeck trochu hlídá a v podstatě jde o to, že zamezíme nežádoucím křížení řetězu. Jakmile máte vzadu některý z menších pastorek, už vám to vpředu přefadí z malého na velký převodník a naopak. Sice to vypadá, jako že vám někdo diktuje něco, co nechcete, ale smysl to má. Než vidět při extrémní kombinaci maximálně napnuté spodní ramínko přehazovačky, rádi se pro jeho bezpečnost svěříte do rukou umělé inteligence. Každopádně funkce a princip změny převodů vyžaduje určitý návyk, protože s automatickým režimem v podstatě nepotře-



šlapat do výjezdu na maximum, abychom přesmykači kladli co největší odpor, dostal řetěz dolů i nahoru naprosto hladce a rychleji než klasika. V tomhle směru musíme vyseknout konstruktérům poklonu. A ještě v něm, displej sice ukazuje stav baterie, zařazený převodník a režim řazení, případně může i režim odručení, ale jakmile neřadíte, hned zhasne, žádné zbytečné svícení a upozorňování.

Kdopak by se serva bál

Nikdo, mohli bychom po našem testu smleť říct. Závodník funkci jednoznačně ocení, náročný amatér rovněž. Jen v případě poškození či jízdy mimo civilizaci zase vyvstává problém, kde servisovat. Řazení by mělo v případě prázdné baterie zůstat na posledním zařazeném převodu, stání se. Rovněž by mělo jít ručně nastavit převod pro nouzový dojezd mechanickým vychýlením přehazovačky, což se nám, sice s trochu rozpačitým dojemem z obav před poškozením, nakonec rovněž částečně podařilo. Elektronická sada XTR Di2 tedy splnila, a dalo by se říci, že předčila naše očekávání. Nebude ale pro každého a nebude ani pro náročného sportovce, bude pro ty nejnáročnější, ochotné si připlatit.

(už)

+ přesná funkce, možnosti nastavení, imunita vůči blátu

- odbornost servisu

Ideální do lesů

Zkuste si vyjet na svém biku do lesů bez máfadí v kapse nebo brašničky. Jakmile vaše kolo zjistí, že jste nepřipraveni na mechanickou pohromu, určité se vám „odmění“ nějakým problémem. A řešit technické problémy na kole znamená mít k jejich řešení příslušné nářadí. Většinou nepotřebujete nic speciálního. Nějaký ten imbus, nýtrovač, montpáku a centráklí. To by mohlo stačit na vyřešení většiny běžných závd. A pokud nestačí, tak máte v kapse telefon a vaše milá jistě ihned nastartuje vozidlo, aby vás ze spárů problému odvezla do tepla domova.

Když jsme si od dovoze značky Birzman zapůjčili multiklíč Feexman 12 (dvádnáctka značí počet obsažených nářadíček, vyrábí se ještě varianta 4, 5 a 10), tak už po vybalení jsme byli nadšeni. Především nízkou hmotností, skladností, kterou bychom nazvali „placatost“, a designem. Klíč šel okamžitě na váhu, kde se na displeji ukázalo 106 gramů. Znamená to, že kapsa dresu se vám nebude nepříjemně prověšovat. Ale vy si určitě dávejte multiklíč do brašničky, většinou pod sedlem. V tomto případě se projeví již zmíněná nádherna „placatost“, která umožní vynikající skladnost, neboť podobný klíč se ukládá na smotanou náhradní duši.

Když si podrobně multiklíč prohlédnete, je jasné, že u Birzmanů při jeho vývoji mysleli především na hmotnost. Tělo multiklíče je duralové a z duralu jsou dokonce i stahovací šrouby, které drží klíč pohromadě. A konstruktér, který na konstrukci



klíče pracoval, zašel dokonce tak daleko, že imbusové klíče č. 5, 6 a 8 předepsal a nakreslil jako duté. Duralová je i montpáka na pláště, která je současně i tělem nýtrovače. A to už jsme vlastně přešli k popisu vybavení multiklíče. Ke zmíněným ještě doplníme další a menší imbusy č. 2, 2,5, 3 a 4. Nechybí ani torx 25. Přehazovačku si sečítá plochým šroubovákem a vedle něj je samozřejmě křížový šroubovák. Někomu možná chybí centráklí, ale romantizovat niplu u dnešních zapletených kol je tak širo-

ká, že ten si raději každý pořídí podle své potřeby. Absenci centráklí zcela chápeme.

Možná čekáte nějaký test životnosti. V případě multiklíče sledovat, jestli vydrží tisíc nebo pět tisíc zatížení, je nesmysl. Multiklíč není určen na běžnou práci, ale pouze na občasné využití tehdy, když nemáme po ruce klasické nářadí, se kterým se pracuje mnohonásobně lépe, nebo stojíte-li se slzami v očích uprostřed lesa, protože máte problém. Přesto, abychom uspokojili záδοstivce o test životnosti, tak jsme s dutou pětiku a šestku imbusem provedli po stovce silného utažení a opětovného povolání. Samozřejmě, že klíče přežily. S klidným svědomím si ho můžete pořídit i do vaší miniaturní domácí dílničky, jestliže vám nebude vadit poněkud lehká nemotornost s podobným nástrojem (nemotorné jsou většinou všechny multiklíče) pracovat. Takže zklameme milovníky dramatu a nositele neštěstí. Kvalitní chrom-vanadiové nástroje totiž nikoho nenechají na pochybách.

Klíč není levný, zaplatíte za něj kolem jedenácti stovek, ale s ohledem na jeho užité vlastnosti, kvalitu a hmotnost po něm jistě sáhne nejen u velmi náročný cyklista.

Nám se líbil. Patří mezi ty věcičky, které si i po napsání textu necháte ještě nějaký ten den ležet na pracovním stole u monitoru vedle fotografie vaší nové mladé milénky a zálibně se na něj občas mrknete.

(kany)

- výroba převodníků a krytů na všechny typy klik od 20 do 70 zubů
- výroba klik na mtb, silnici, dráhu a jiné v délkách od 130 mm do 200 mm (ISIS, 4hran, integ. osa)
- výroba pastorek, upínacích šroubů a matic



GEBHARDT GTP
www.gebhardt.cz ; info@gebhardt.cz

Dostupná designovka

Sedla s logem DDK sice nejsou příliš známá, nicméně právě tento asijský výrobce, jenž patří k největším ve svém oboru, dodává své produkty mnoha dalším značkám, a především je naleznete jako součást kompletních kol. Zatímco pod logem DDK jsou sedla s vlastním designem, kolekce sedel S'Trace má design navržený v Itálii a od hlavní produkce se razantně odlišuje.



Jak už je pro tuto značku typické, cena všech sedel je více než příznivá, a to platí i pro testovaný typ S'Trace Dakota, který lze pořídit kolem 400 korun. Asi nejcharakterističtější rysem tohoto 254g kousku jsou výrazné dolů protažené bočnice. Šířka v tomto místě je 140 mm a celková délka sedla je pak 280 mm, tedy pohodlnější sportovní stříh. Středně tuhá skořepina s Cr-Mo lžinami ukrytá středový otvor pro snížení tlaku na citlivé partie, který bychom ale po praktickém testování posunuli nepatrně vpřed. Syntetický potah v nápadném lesklém designu pak nabídne snadnou

omyvatelnost a nijak neprotestoval ani proti změně předozadní polohy, ovšem na druhou stranu nemůžeme říci, že by byl nadměrně smekavý.

Stříh sedla je díky šířce bočnic vhodnější spíše pro jezdce se středním a větším rozestupem sedacích kostí, ale stále jde o sportovní model, žádná turistika. Plochá sedací část zmiňuje tlak pouze díky otvoru ve skořepině, ten ale končí vpředu ještě pod choulivými partiemi, takže bychom uvnitř prodloužení o 2 cm směrem dopředu. Jinak je rozložení tlaku na sedle díky střední tuhosti gelového polstrovaní standardní a střední část skořepiny dokáže v rozumné míře pružit. Co chválíme, je pohodlí na přední části sedla, což jsme ocenili hlavně v prudkých stoupáních, kdy bylo nutné se razantně posunout dopředu. Středně tuhé polstrovaní je v tomto případě velice pohodlné, a přitom sedlo nepůsobí zbytečně měkkým dojmem. Zmiňovaná šířka bočnic může některým drobnějším jezdčům překážet při přesunu těžiště za sedlo, kdy se prostě kontaktu s vnitřní stranou stehen nevyhnu. Tester s výškou 190 cm a ne zrovna vyvýšenou postavou ale neměl problém. Co se týče životnosti syntetického potahu, odolnost vůči poškrábání od bláta a nečistot byla celkem slušná, pouze spodní hrana bočnic je při opírání kola o zeď trochu na ráně.

Dakota od S'Trace celkově předvedla v testu velice slušný poměr cena/výkon a dostatečnou míru komfortu. Za uvedenou cenu tedy vlastnosti, které bychom čekali spíše od modelu s dvojnásobnou cenou. (už)

+ cena, komfort - nenalezi jsme

Zapletená kola

Značka	Dovozce, výrobce, velkoobchod	www stránky
American Classic	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
BIKE PARTS-XLC	Winora-Staiger GmbH	www.haibikecz.cz
Black Jack	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
BOR – New Ultimate	Airoo	www.airoo.cz
Carbotech	JMC Trading s.r.o.	www.jmc trading.cz
Corima	Airoo	www.airoo.cz
DaBomb	Pells	www.pells.cz
Dema	DEMA Senica, a.s.	www.dema-bicycles.com
DT Swiss	Bottico s.r.o.	www.bottico.cz
Electra	Schindler spol. s r.o.	www.electra-bike.cz
FRM	Airoo	www.airoo.cz
FSA	DEMA Senica, a.s.	www.dema-bicycles.com
Gipiemme	BV IMPORT s.r.o.	www.haven.cz
Mach	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Miche	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Miche	Jiří Škoda – CYKLOŠKODA	www.cykloskoda.cz
Miche	Pažák, s.r.o.	www.pazak.eu
MUD	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Novatec	DEMA Senica, a.s.	www.dema-bicycles.com
Pells	Pells	www.pells.cz
Power Tap	Speedweaponry	www.s1w.cz
Pro	Paul Lange – Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Remerx	BP Daj Hostivice	www.bpdaj.cz
Remerx	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Remerx	Daj Sport	www.daj.cz
Remerx	Pažák, s.r.o.	www.pazak.eu
Remerx	Remerx s.r.o.	www.remerx.cz
Remerx	Velkoobchodcyklo.cz	www.velkoobchodcyklo.cz
Ritchey	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Rodi	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Shimano	Helios Race s.r.o.	www.heliosrace.cz
Shimano	Paul Lange – Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Shimano	Pažák, s.r.o.	www.pazak.eu
Soul Kozak	Airoo	www.airoo.cz
SunRingle	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Token	Maxbike s.r.o.	www.maxbike.cz
Vision	DEMA Senica, a.s.	www.dema-bicycles.com
XOX Bike Components	Paul Lange – Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Zipp	Speedweaponry	www.s1w.cz

Předplatné 2015

Vše o předplatném
časopisu **Cykloservis**
na rok 2015 naleznete na
www.cykl.cz

HAWK 29"

BOSCH 400 W/h. **PERFORMANCE/ACTIVE**



APACHE ELECTRO BIKES

FIND A SPIRIT OF THE VICTORY

	Shimano BR-M396 180 mm
	Shimano Deore XT RD-M772-SGS
	SR XCR L0-R-Air 29" 100 mm CTS
	Bosch 250 W/36 V
	Li-Ion battery, 400 W/h
	19,9 kg
	PERFORMANCE 61 990 Kč ACTIVE 57 990 Kč

WWW.APACHE-BIKE.CZ

Soutěž o kolo Author Vision ZASÍLEJTE KUPÓNY

Jestliže jste v minulém roce poctivě vystřihovali kupóny do soutěže o kolo Author Vision v ceně 34 000 Kč, nastává doba, kdy kupóny vložíte do obálky a zašlete nám je do redakce.

Kupóny nám zašlete nejpozději do 20. února 2015 na adresu: Časopis Cykloservis, Žitovnická 2389, 106 00 Praha 10. Pro přijetí kupónů do soutěže je rozhodující datum na poštovním razítku. Znamená to, že například datum na razítku 21. únor již neplatí pro přijetí kupónů.

Zaslat musíte 20 kupónů, samozřejmě každý jiný, každý s jiným číslem, tak jak jsme je otiskovali. Můžete ale místo tří kupónů zaslat maximálně 3 žolíky, které jsme také otiskli. To pro případ, že jste některé vydání Cykloservisu v prodejně neschnali. Každý žolík může nahradit jakýkoliv kupón v sadě.

Kupóny nenalepujte, ale pošlete je volně vložené do obálky. Ke kupónům vložte papír s těmito údaji: **Jméno a příjmení, adresa, e-mail, telefonní číslo.** Své jméno a adresu napište také na zadní stranu obálky. Na obálku také napište „Soutěž Author Vision“. Vaše údaje v obálce i na obálce jsou důležité, neboť ze zaslaných obálek s kupóny vylosujeme deset finalistů, které pozveme, jako každoročně, do sídla firmy Universe Agency v Praze, kde se vylosování utkají ve vědomostní soutěži o kolo Author Vision. Bez uvedených údajů vás nemůžeme kontaktovat, v tom případě bychom byli nuceni vylosovat jiného finalistu, který údaje vložil.

Vylosování finalistů budou o datu finále obznamenáni především e-mailem a musí svou účast potvrdit.

(red)



Novinky z Kopřivnice Maloja JamalM.

Kola značky Superior asi netřeba blíže představovat, protože, až už rekreací jezdec, nebo náročný závodník, díky dlouholeté tradici je zná snad každý cyklista.

Superior do nové sezony vstupuje s kolekcí určenou hlavně sportovním založeným cyklistům, tedy těm, kdo nechtějí jen „nějaké“ kolo, ale chtějí sportovní nástroj, až už pro rekreační nedělní vyjížďku, nebo závody na nejvyšší úrovni. Celá kolekce je tedy zaměřena hlavně na výkon, pohodlí jezdce a sportovní pojetí jízdy.

Ať už celokarbonové rámy s hmotností pod jeden kilogram, nebo duralové verze,

nějsími typy XP. V této kategorii sahají s cenou maximálně na dvacet tisíc korun je společné odpružení v režii značky SR Suntour a komponentová výbava od značky Shimano. Brzdy jsou u dražších modelů Shimano, v levnější kategorii převzala železo značky Tektro. Opět je zde u většiny modelů variace 29 a 27,5 palce, ovšem velikosti rámu jsou i v menším průměru až do dvaceti palců, respektive do dvadeceti u devětadvacitce.

Jakousi třesničkou na dortu jsou nové celoodpružené biky řady MTB Race Full-Suspension s unikátní kinematikou zadního

ny modely s lehce prohnutou horní trubkou a nepřehlédnutelným designem jsou na obou větších průměrech kol. Odpružení je SR Suntour a komponenty tradičně Shimano, u nejdostupnějších modelů zase skočila pouze značka Tektro na poli brzd.

Na silnici podle trendů

Silničním kolům vědoví závodní řada Road Race Carbon, kde nechybí žádná z neaktuálnějších technických fines. Rám stavený pro maximální výkon má masivní oblast hlavové trubky a středového pouzdra, naopak subtilně vyhlížející sedlové vzpě-



pro všechny je společné jedno, biky budou opět ve variantách s koly 29 i 27,5 palce pro tentýž model, ovšem největší velikosti rámu budou jen na větších obrysech. Pro sportovní jízdu prostě jezdec nad 180 cm potřebuje devětadvacitku, naopak menší jezdec má na výběr. Podívejme se ale blíže na jednotlivé kolekce.

Do terénu závodně i odpružené

Stejně jako v kategorii MTB Race Carbon, které sedlá tým Betch.NL Superior Brentjens, společně na jejich tuhou karbonový rám s vláken High Modulus s vnitřním vedením bowdenů, pevnou zadní osou a tenkými sedlovými vzpěrami pro lepší absorpci rázů. Novinkou je Direct Mount úchyt přehazovačky a top rámy se s hmotností dostávají pod jeden kilogram. Nejlepší verze Team jsou s oběma průměry kol, ovšem největší velikosti rámu je v obou případech 19 palců. Dostupnější čtveřice modelů XP má rovněž celokarbonový rám se všemi výmožnostmi jako dražší vzor, ale vláknina jsou Mid Modulus a devětadvacitkové verze už jsou i ve velikosti 21 palců, naopak menší průměr kol zůstává maximálně u devatenáctky. Pro všechny modely je společné osazení komponenty Shimano, včetně brzd, a odpružení DT Swiss a Rock Shox.

Dostáváme se k řadě MTB Race na hliníkových rámech, které sázejí, stejně jako karbonové vzory, na maximální tuhost pro výkon v kombinaci s komfortnějším provedením sedlových vzpěr. Speciální slitina Alu X6 Ultralite by měla nabídnout o 35 % vyšší pevnost při 10% hmotnostní úspoře proti standardní slitině řady 6061. U rámu značka zůstala u praktického závitového středového pouzdra, ovšem vnitřní vedení bowdenů, kónická hlavová trubka nebo vnitřní úchyt zadní brzdy zde nechybí. Čtveřice modelů je v obou průměrech kol, jen typ XP 909 je pouze na devětadvacitkách. Jezdce osloví kromě kvalitního odpružení i komponenty i závodně střížená maratonská geometrie, která nabídne stabilitu ve sjezdech, a přitom dobrou ovladatelnost v technických pasážích.

Pro závodníků a sportovních hardtailů následuje kolekce MTB Sport, která vynachala šestadvacitkové modely, dostala nové profilace rámu a hladké sváry, širší řídítka a celkové se geometrií inspirovala sportov-



odpružení. Jde o hliníkové jednočepý s přepakováním Smart Link na tlumiči, který je speciálně nalaďený na tento typ odpružení. Pozice hlavního čepu minimalizuje tahání řetězu za pedály při propuštění, a zároveň je zadní stavba díky poměru zdvihů schopna pracovat s menším tlakem v tlumiči, a tak je více citlivá na malé rázy.

Konstrukce se zaměřila na boční tuhost a trojice modelů je ve verzi 29 i 27,5 palce. Rozdíl je pouze v tom, že větší průměr kol je na přední pro pružení, a zároveň je zadní stavba díky poměru zdvihů schopna pracovat s menším tlakem v tlumiči, a tak je více citlivá na malé rázy.

Určité by se slušelo zakončit představami biky dámskou kolekcí, která rovněž vyřadí šestadvacitky z repertoáru a téměř všech-

ry jsou kvůli co nejlepšímu tlumení dostatečně flexibilní. Vidlice i zadní stavba mají pevnou osu, protože všechny modely této řady brzdí pouze kotouči. Současné byly obuty silnějšími pláště pro vyšší komfort a Compact převodníky pro širší rozsah převodů. Kvůli akceleraci jsou zvolena kola DT Swiss, nejmenší z trojice modelů má výplety vlastní značky ONE. Osazení je v režii Shimana, v kombinaci s klikami FSA.

Pro trénink nebo sportovní pojetí silniční cyklistiky je určena řada Road Race na hliníkových Alu X6 Ultralite rámech. Torzní tuhost konstrukce rámu je samozřejmostí, ale co se os a brzd týká, jde už o klasiku a trojice modelů se pohybuje v cenové hladině kolem dvaceti tisíc korun.

Kdo si netroufá na silnici, ale chce kombinovat obojí, může sáhnout pro některý z krosů, kterých je na výběr široká paleta v panském i dámském provedení. Dva nejvyšší postavené modely spočívají na kotoučové brzdě, ostatní pak mají všechna a nově radiální přední výplety.

Celou kolekci pak uzavírá pestrá nabídka dětských kol od nejmenších dvánáctek až po šestadvacitkovou kopii dospělého závodního stroje. Ano, dětských modelů má Superior opravdu hodně ve všech modifikacích a hlavně barvách, a kdo nechce závodit na čtyřadvacitce, poslouží mu v současnosti pomalu vytačovaný průměr 26 palců na třináctkovém rámu.

Zatímco před pár lety bychom tímto prezentací ukončili, současnost přejde elektrokolem a také návratu městských retro modelů. Kolekce City & Trekking totiž nabízí stylová městská kola Classic a City s pohodlným posedem v designu, který si nelze nezanímat. Trekking je pak o kompletně vybaveném kole s pohodlnější a civilnější geometrií, než mají krosové modely. Tím to ovšem nekončí, protože pětice elektrokolů s novým středovým pohonem Shimano StePS bude svým majitelům jízdu ulehčovat výkonem 250 wattů.

Největší stylovkou je ovšem samostatná kolekce Frapé, což jsou městská kola ve vlastním designu, kterým nechybí nosiče a samozřejmě nádech retro v holandském stylu, ovšem v nápadných barvách. Superior tedy do příští sezóny našláp do pedálů pořádnou silou a vyjma gravity disciplín začilil od závodníků až po milovníky kavárny.

(už)

Maloja JamalM.

Při vyslovení jména Maloja si většina cyklistů pravděpodobně představí spíše volnější textil s nepřehlédnutelnými motivy a pestré barevnou grafikou. Tentýž německý výrobce, tradičně se zaměřující na tu nejvyšší kvalitu, však dokáže vyrábět také poměrně decentní cyklistické oblečení, dokonce i elastické, a tedy značně upnuté. Příkladem jsou zateplené „čapáky“ JamalM. 1/1 WB, kombinující standardní výsoce elastické roubaix s membránovým materiálem použitým na předním dílu jak v partií rozkroku, tak i přes kolena.

Použitý střih je klasický, ovšem se značně dimenzovanou délkou nohavic. Dokonce i ve velikosti M byly kalhoty zcela odpovídající vysportované postavě s výškou cca 185 centimetrů. Nemohou chybět praktické doplňky, jako například protiskluzový spodní lem nohavic, dále podélné rozpínání jejich koncových částí pro snazší oblékání, a především síťovaný laď. Ten zaslouží zvláštní pochvalu, a to nejen za o něco širší provedení, ale především za bezkonkurenční elasticitu, přiznávanou jak pro samotnou síťovinu, tak i pro její olemování a švy. Díky tomu je usazení kalhot na těle velmi příjemné. Kombinace materiálu, tedy zatepleného roubaix a membrány, je udělena střihově lehce netradiční, kdy od sebe membránový díl v rozkroku a na kolenou oddělují púlměsícové panely přes středovou část stehů. Zde nechybí barevně velmi decentní, byť značně rozměrný nápis Maloja. Co jsme na kalhotách naopak bohužel trochu postrádali, to byly reflexní prvky.

Základem příjemného pocitu z testovaných kalhot, vedle zmíněného střihu a pružného lađu, je zpracovaná polstrovaná vložka s označením 120 High Density. Ta nabízí spíše nižší vrstvu měkčení, ovšem její profilace zajišťuje skvělé rozložení tlaku a tvarové přizpůsobení tělu. Červeno-bílá grafika vložky je pak odká-

zem na nepřehlédnutelné designy značky, které v případě daných čapáků zůstaly lehce stranou. Kombinace membránového materiálu a roubaix je z našeho pohledu dobře promyšlená – ochrana před dotěrným chladným vzduchem je účinná, a absenci membrány na středové části stehů jsme nepocítili jako nevhodnou, a to dokonce ani na silničním kole při teplotách okolo pěti stupňů Celsia. Pochvalu zaslouhuje ta-



ké precizní zpracování, jež vynikne především na provedení švů, které jsou doslova příkladné, třeba i v případě plochého švu lemujícího vnitřní vložku.

Cena kalhot Maloja JamalM. 1/1 WB je 4890 korun a nabízeny jsou vedle námi zkušeno modré varianty v dalších třech barevných kombinacích.

(kad)

- + usazení na těle, elasticita a provedení lađu
- absence reflexe

VAŠE DOPISY

Dobrý den,
jelikož je venku naprosto odporné a celé okolí našeho bydliště (a asi i vaší redakce...) pokryla ledovka, vracím se k pročitání starších Cykloservisů. A v čísle 15, kde jste dělali reportáž z Eurobiku, jsem obdivně zajímavý nápad s pružnými loukotkami u menšího – mám pocit, že dvacitkového kola. Docela mě to zaujalo a chci se pokusit něco podobného vyrobit podomácku – na retro skládáčku, na níž každý den dojíždím na vlak, a to přes náměstí s hodně nerovnou drkotavou dlažbou. Spíš jsem to chtěl zkusit vyrobit tak nějak z recese, ale současně i ze zvědavosti, zda to bude fungovat. A jelikož jsem čerstvě po rozvodu, přiznám se, že tím chci zkusit i tak nějak zabít dlouhé zimní večery v suchých týdnech, kdy jsou děti u manželky. ☺

Ale teď otázka. Myslete si, že řešení (které bylo na fotce), může v realu fungovat? Tedy že dokáže pohlcovat otřesy, aniž by bylo extrémně náchylné k bočnímu výkyvu při záberu do pedálů?

Předem díky za odpověď. ☺

S pozdravem Vašek Andrlík
(e-mail byl redakčně krácen)

Dobrý den,
na vámi zmiňovaných pružných loukotkách značky Loopwheels (na přiložené fotce) jsme měli možnost se krátce svezet a musíme uznat, že skutečně fungovaly, tedy že dokázaly pohltit celkem značnou část otřesů při přejezdu nerovnosti. Ovšem fakt, že je výrobce standardně nabízí pouze ve velikosti 20" a větší kola zatím pouze testuje, má svůj důvod. Podstatně větší páka, bočně namáhající pružné lamely, zapříchují ze stran výkyv ráfků do stran při záberu. Dle slov výrobce bylo celkem složité vymyslet nejen vhodné technické provedení a uchycení lamel, ale i vybrat optimální materiál, přičemž údajně laboroval jak s různými druhy uhlíkových vláken, tak i dostupných pružných plastů. Finální verze spo-



léhá na karbonové lamely a výrobce nabízí přizpůsobení kol váze konkrétního jezdce. Jinak vás asi nemusíme upozorňovat na fakt, že v kombinaci s podobné pružnými koly nelze použít standardní ráfkové brzdy – Loopwheels spočívá na brzdě bubnové. Ale důležité je, že při normální „cestovní“ rychlosti jízdy převážně po rovině se kola chovala zcela standardně a dokonce ani v zatáčkách jsme nepocítili citelnou ztrátu pevnosti kol. Takže, i když si z podobných vynálezů občas děláme legraci, tentokrát musíme přiznat, že skutečně fungovaly.

Chcete-li se konstruktérně inspirovat, veškeré detaily o těchto netradičních kolech najdete na www.loopwheels.com.

S pozdravem Honza Kadečka, redakce Cykloservis

DT SWISS
www.bottico.cz
BOTTICO s.r.o.
www.onza.cz
onza