

CYKLOSERVIS

Fatbikem dnes cyklistu neohromíte, protože se z exotiky změnil během roku v masově dostupnou záležitost a jeho rozšíření i ve středních cenových hladinách tak vrhlo do českých lesů řadu těch, kdo hledají odlišné pojetí bikingu. Dostupnější ze dvou nabízených modelů Avalanche domácí značky Rock Machine patří právě do této oblíbené cenové kategorie a pro seznámení s tlustými plášti je to zábavný společník.



Rock Machine Avalanche 30

Klasika narostla do šírky

Fatbike už jsme testovali ve dvou variantách a v obou případech šlo o dražší modely a test hlavně na sněhu. Zvědavost, jak si povede cenově dostupné provedení v terénu, kde běžně proháníme své celodopržené biky, nás zavedla do sedla tohoto tloušťka

Jeho rám vychází z celkového designu kol Rock Machine, takže profilace hliníkových trubek vyznává horní obloukovitě prohnutou trubku Sharkspine s ostřeji-

mi boky vpředu, vzadu navazující plynule na sedlové vzpěry. Zadní stavba sedlovými vzpěrami nebo provedením patek rovněž nevybočuje z designu kolekce, ovšem hlavní rozdíl je v sířce. Boční vyhnutí řetězových vzpěr kvůli 190mm sířce náboje je nepřehlédnutelné a tomuto diametru odpovídá i široké středové pouzdro, zaručující klikám optimální řetězovou linku.

Vše pak korunuje pevná přední vidlice, rovněž z hliníkové slitiny, s drobnými

patkami o rozchodu 150 mm a hodně bytelnou partií napojení ramen na sloupek, vybavenou navíc navářenou výztuhou.

Pokud půjdeme po detailech, vedení bovdenů pod horní trubkou neruší a moderní PM úchyty tměné brzd nechybí ani v zadu, byť není uvnitř stavby, ale klasicky na patce. Nenápadné, ale o to praktičtější jsou závit jak na vidlici, tak sedlových vzpěráků, určené pro montáž předního a zadního nosiče, fatbike přece jen počítá s expedicí na těžko výe než klasický bike.

Komponentové osazení mechanickými kotoučovkami je poplatné ceně, ovšem přes větší odpor páky jsou lankové brzdy Tektro po zajetí destiček docela přesně fungující korvou.

Pokračování na str. 7 ⇨

Unikátní Yeti



Asi nikdo ze skalních fanoušků moun-
tainkinbergu nemine ani dnes značku
Yeti bez povšimnutí. Jejich chlupečatý sněžný
muž drfučící na svém biku plí ozdobou
hlavové trojky dokonalých strojů a ani no-
vé logo s cepínem neztrácí nic z kultovnosti,
která provází tahle kola. Yeti je legenda,
pojem a v současnosti také velký inovátor,
který aktuálně přešel od otáčení ložiska
ke dvojici kluzných čepů, takže Yeti s tro-
chou nadšádky opravdu nedělá, ale klouže,
jenže tomu všemu předcházela spousta úda-
lostí, tak se na „sněžného muže“ podíváme
nejdříve trochu blíž.

Firma Uci jako taková byla založena roku 1985 Johnem Parkerem, který svárel kulisy v Hollywoodu a později se stal bikovým designérem a závodníkem a také propagátorem a patronem bikiingu, když měl dost

společného s organizací NORBA. Firma Yeti Cycles, kterou provozoval s několika přáteli a byla odpovědí na otázku, co dál s životem po těžkém úrazu, síce původně sídlila v Kalifornii, ale John ji přestěhoval do Durango v Coloradu. Durango tehdy bylo mekkou mountainbikingu a s touto oblastí je spojena řada jezdců, včetně legendy Johna Tomaca, jehož Yeti se silničními berany a diskovými kolem Tioga je dodnes lahůdkou. Nelze opomenout tyrkysovou barvu, která je i dnes symbolem kol Yeti, kterou tenkrát zvolila Johnova žena Linda. Ještě dnes si pamatují foto Johna Parkera na starém motocyklu Indian Scout z roku 1931, kterem jsem obdivoval ve spojitosti s touto značkou kdysi v devadesátých letech na stránce jednoho magazínu.

Pokračování na str. 4–5 ⇒

Author Maraton Tour²⁰¹⁵

- 13. ročník Author Maraton Tour
- pohodové sportovní vyžití pro celou rodinu
- servis kol před závodem a během něj
- losovaná tombola










VÍCE INFORMACÍ NALEZNETE NA WEBU **AUTHOR.EU**

Apache Hawk 29" C1

Nejluxusnější devětatřicátka v nabídce značky Apache je typickým zástupcem své kategorie – s cenovkou 42 990 korun se jedná o skvělý bike pro maratonské a cross-country nasazení. Jeho velká kola obutá osvědčenou klasikou Racing Ralph zvládají terénní nástrahy s naprostou bravurou, podobně sebevědomě však působí

také přenos síly a jízdní komfort. Pro model Hawk C1 použil výrobce kvalitnější celokarbonový rám, než bývá u čtyřicetisícových kol zvykem, takže základní stavební kámen tohoto biku rozhodně nebyl podceňen, a tentýž základ by si podle nás zasloužil klidně kompletní kčestko. Ovšem i použitá kombinace Deore SLX/Deore



XT je z funkčního hlediska fantastická, zvlášť zaměřená-li svou pozornost třeba na brzdy, jejich výkon byl ještě znášen montáží 180mm kotoučů. A jakoukoli kritiku si nezalozou ani vidlice SR Suntour Epicon XC RL-R se stomilimetrovým zdvihem. Poslední generace epicona je hodně vyspělá jak technicky, tak i svou kultivovaným projevem. Nechybí snadno ovladatelná páčka dálkového lockoutu ani skoro již nepostradatelná přední pevná osa, nabízející velmi snadnou manipulaci při vyjmutí, či naopak zajištění kola.

Apache Full Carbon

Monokový rám je v případě testovaného modelu v řadě svých detailů pastvou pro oko a nejde jen o elegantní matnou černý lak s precizně provedenou zeleno-modro-bílou grafickou. I když je nutné přiznat, že právě kabát rámu je zde tím, co jako první upoutá pozornost, společně s typicky prohnutou horní trubkou, v jedné líně přecházející v monostay vzpěru zadní stavy. Vpředu najdeme kónickou hlavu s 1,5" spodním ložiskem, přičemž vytváření této partie je efektivní a přitom stylvisky čisté.

Pokračování na str. 11 ➡



3F také na ruce



Značka 3F Vision známe především díky její velice široké kolekci brýlí, sportovních i čistě cyklistických. V nabídce 3F však najdeme také rukavice, a to nejen ty zimní, ale rovněž letní – bezprsté i prstové. My jsme vyzkoušeli jednu z letošních novinek, a sice rukavice s kódovým označením 2110, s cenovkou 429 korun.

Základem rukavic se stala dlaň z odolné syntetické kůže Amara, doplněné čtveřicí gelových insertů zajišťujících lepší tlumení otřesů. Dlanová část je členěna poměrně jednoduše, ovšem rozložení tlaku je velmi příjemné, ať už svíráme hrubší bikové gripy, či omotávku silničních řídítek. Ani při seveření se dlaň nadměrně nekrabátí, na čemž má zásluhu i příkladně provedený anatomický střih rukavic jako celku.

Propracovanější působí hřbetní část, jež kombinuje hned čtyři různé materiály – pro co nejlepší tvarovou a velikostní přizpůsobivost, ale i z důvodu prodyšnosti či celkové odolnosti. Standardní lycra je zde zkombinována s vysoce elastickou tenkou nylonovou pleteninou, dále s froté materiálem na palci a se syntetickou kůží na vnější malíkové straně. Zapínání

je řešeno klasicky, tedy páskem se suchým zipem, jemuž nechybí plastická grafika a nápis 3F.

Celkově nemáme k rukavicím připomínky, z hlediska usazení na ruce jim skutečně není co vytknout. Jejich provedení je sice dostatečně vzdušné na letní použití, ale současně nabídnou příjemný komfort i při „přechodových“ teplotách mezi dvanácti a patnácti stupni. Nám proto rukavice dělaly spolehlivé parťáky při najíždění kilometrů na samém počátku jara. Životnost rukavic je bezproblémová, přestože u nich nenajdeme výraznější zesílení nejmáhanějších partií dlaně či prstů mezi palcem a ukazovákem. Ocenili jsme přítomnost klasického froté „potítka“, které přijde ke slovu zvláště v letním horku. Stejně tak spokojeni jsme byli se snadným natahováním i stahováním propocenných rukavic – střih je sice anatomický, ale současně nikoli zbytečně těsný, tedy za předpokladu zvolení odpovídající velikosti.

(kad)

+ provedení dlaně, anatomický střih

- nenalezli jsme



MAX1 na kónusy

Doplňká a dílů s logem MAX1 patří čim do portfolia společnosti Cyklomax je stále víc a tenhle vlastní „brand“ nenabízí jen stylovky, ale také praktické kousky pro domácí nebo profesionální dílnu.



Vyzkoušeli jsme při servisu nábojů kónusový klíč MAX1 v nejpoužívanějším rozměru 15 mm, který je na většině zadních nábojů. V kolekci samozřejmě nechybí i další rozměry pro přední či atypické rozměry kónusů, ale patnáctku a třináctku by měl mít doma každý, kdo se chce občas věnovat kontrole kulíkových dráh ve svém náboji.

Klíč je vyřezán laserem z Cr-Mo oceli a má celkem příjemné pogumovanou rukojeť, která díky tloušťce netlačila do dlaně.

Celková délka 195 mm zajišťuje dostatečnou páku, takže se s klíčem příjemně pracuje a dvojice otvorů pro zavěšení na desku s nářadím zde nechybí. Co se týče odolnosti vůči vymačkání, v tomto testu materiál obstál. Pokud bychom jej chtěli porovnávat s konkurencí, některé levnější klíče jsou z trochu měkčího materiálu.

lu a postupně se trochu vymačkají, než by třeba praskly. Toto provedení za 149 korun je spíše tvrdší, ale ne natolik, abychom měli pocit, že se materiál musí při extrémním záberu roztrhnout, což jsme testovali na matici ve svěráku. Tloušťka 2 mm je odpovídající drázkám v kónusech a celkové toto tuhé nekroucí se provedení nabídnou delší životnost hran, takže jej doporučíme i pro častější použití.

(už)

MADE IN FRANCE

CHRONO

www.airoo.cz

Zeyerova 110/12
702 00 Ostrava
tel.: 603 984 925
info@airoo.cz

Piženská 296/233a
Praha 5 - Motol
tel.: 603 869 960
praha@airoo.cz

Giro Synthe

Stále ještě novotou vonící topmodel mezi silničními přilbami Giro jsme již před nějakou dobou představili, nyní přišla na řadu praktická zkušenost, nabytá na základě dlouhodobého používání. Synthe, tedy přilba za 5999 korun, je v mnoha směrech výstřední, ale nás úplně nenadchla. Určitě není špatná, ale čekali jsme více, byt využívala řadu zajímavých konstrukčních řešení. A design, jehož hodnotou bývá samozřejmě vždy subjektivní, byl možná největším zklamáním

je skutečně precizní. Upínací systém Roc Loc Air je typický nejen vložení minimalistickým seřizovacím mechanismem na zátylku, s možností výškové regulace, ale také přítomností celobvodové plastové čeleny s naprostým minimem polstrování, použitého jen v partii čela. Hodně se nám líbily tenké upínací popruhy Slimline, jež jsou vzadu ke skeletu uchyceny pomocí stříbrného plastového dílu, v jehož středu najdeme logo značky. Další z netradičních



– zvlášť od značky, která v minulosti přivedla na svět velmi atraktivní modely Atmos, Ionos, Pneumo a další. Ale abychom novému topmodelu neřivdili, ze zadobného pohledu vypadá hodně zajímavě.

Z hlediska konstrukce se jedná o „in-mold“ klasiku, přičemž důraz byl při vývoji kladen na nízkou hmotnost a aerodynamiku, s níž souvisí o něco menší celková plocha ventilčních otvorů, než jsme byli u nejlepších závodních modelů Giro dosud zvyklí. Hmotnost 230 gramů v prostřední velikosti M sice neláme rekordy své třídy, ale právě váha je vedle samotného usazení na hlavě jedním z faktorů, jenž zasluhuje pochvalu. Jinými slovy – uživatel o přilbě na hlavě skoro neví, Synthe se totiž tváří ještě o dost lehčí, než kolik je navážena hodnota, a vytvarování vnitřní části skeletu



„vychytávek“ je port pro zasunutí nožiček brýlí, který najdeme na přední straně, hned vedle nápisu Giro.

Praktické zkušenosti s přilbou jsou lehce protichůdné. Dokonalý vnitřní tvar z našeho pohledu lehce kazí použití celobvodové čelenky, která nám v partii čela nebyla nepřijemnější, byť je vůči skeletu pružně uchycena. Kvalita usazení na hlavě je však vynikající, v tomto směru je Giro řadu let naprostou špičkou. Odvětrání je dostatečné, i když podle nás nedosahuje kvality předchozích silničních topmodelů. Aerodynamika je sice možná důležitá, ale subjektivní pocit testerů byl takový, že v je-

jím jménu byla obětována část ventilace. Port pro zasunutí nožiček brýlí je chytřím nápadem, co ale vložení neodpouštíme, je úplná absence reflexních prvků. To je však případ velkého množství současných přileb, nejen značky Giro.

Jako celek nás tedy model Synthe úplně nepřesvědčil. Je sice propracovaný do posledního detailu, usazení je však důkazem, že se možná designéři dostali tak trochu do slepé uličky. Z hlediska usazení na hlavě, kvality zpracování či hmotnosti se však stále jedná o typického zástupce značky Giro, vždy vyhlášené svou precizností.

(kad)

+ usazení na hlavě, zpracování, nízká hmotnost
- průměrné odvětrání, absence reflexe, cena

Pumpička na všechno



Co se týče minihustilek, zvolit vhodný univerzál je občas docela problém, zvlášť když jezdíme na silnici i na biku a navíc ještě holdujeme plnému odpružení. Vsadit pro každé z kol na hustilku s jiným objemem a výkonem je nejčastější řešení, doma pak máme ještě speciální hustilku na tlumič.

Skloubit všechny tři varianty do jedné s sebou vždycky přináší určitý kompromis, nicméně u testované hustilky XLC Mini Pump PU-A07 za 899 korun se to podařilo celkem úspěšně, pro všechny tři účely je velice dobře využitelná. Hliníková pístnice i rukojeť s celkovou délkou 165 mm jsou ještě o 20 mm prodloužené hlavici hadičky, která je ve složeném stavu zasunutá do těla hustilky. Pro huštění ji lze o 120 mm vysunout a nasadit na auto či galuskový ventil díky univerzálnímu provedení. Odjišťovací ventil pro autoventilek je aretován z boku hlavice drobným šroubkem, který stačí lehce pootáčet rukou a ventil se pak snadno zasune proti odporu pružinky dovnitř, při použití galuskového ventilkou. Naprosto perfektní funkční řešení a díky schopnosti hustitky vyvinout tlak až 160 psi využitelné i pro autoventilkový vidlice a tlumič.

Samozřejmě je držák na rám s pryžovou pojistkou, a hustilka díky designu rozhodně neudělá ostudu ani na drahém modelu, ale



to hlavní je výkon a manipulace. Jednopístvé provedení se totiž i přes střední průměr ukázalo produkovaným objemem vzduchu jako naprosto dostatečným i pro objemnější bikové pláště, ale samozřejmě s ním nemůžete hustit fatbike, tedy pokud se nechcete dokonale zahřát a strávit tím dopoledne. Běžný bikový plášť je v dané kategorii minihustilek naprosto v normě a ideální je pak výkon pro silničku, kde uživatel ocení maximální hodnotu tlaku. Ta u silničky nepředstavuje výraznější důtku, ergonomie úchopu sice u profilované rukojeti nijak netrpí, na druhé straně, u pístu to není z téhož hlediska nijak řešené.



Maximální dosažitelný tlak sice u některých tlumičů pracujících s hodnotou až 300 psi sice není pro tento případ optimální, ale pokud vám někde ufoukne tlumič, případně si nechtěně upustíte moc a jedete s tlumičem nahuštěným na nižší tlak, dokáže vás tahle hustilka zachránit. U vidlice je to pak vzhledem k používání tlakům kolem 100 psi naprosto funkční záležitost, a ani při demontáži z ventilkou vidlice jsme neměli problém s výraznější ztrátou části tlaku. Jako záchrana pro vzduchové odpružené jednotky, která váží i s držákem 98 gramů, je to ideální záležitost. Někdo sice oplače absenci manometru, ale pro přesné nastavení tlaku je třeba mít speciální hustilku na tlumiče, tohle je prostě univerzál pro pneumatiky, schopný váš tlumič nebo vidlici po cestě doladit podle cítu.

(už)

+ výkon, uni-hlavice, hmotnost
- nenalezli jsme

Osvědčená kvalita v novém kabátě
Nové modelové řady cyklocomputerů Echowell

skladem v e-shopu **dily.maxbike.cz**
a v síti prodejců Maxbike

5 / 8 / 10 / 9W / 12W
Cena od **279 Kč**

- okamžitá rychlost
- průměrná rychlost
- maximální rychlost
- ujeta vzdálenost
- celková ujetá vzdálenost
- čas jízdy
- celkový čas jízdy
- indikator průměrné rychlosti
- 12/24 hodiny
- auto scan
- spotřeba kalorií
- celková spotřeba kalorií

U20
Cena **1.490 Kč**

- bezdrátový kódovaný přenos dat
- měření frekvence šlapání
- možnost zadání 2 velikostí kola
- měření úspory CO2
- teploměr
- 100 % vodovzdorný

MAXBIKE
Maxbike s.r.o., Svatopřibyslava 2771, 703 00 Ostrava - Vítkovice

Čím letos pružíme?

RST – kvalita za příjemnou cenu

Historie vidlic RST se začala psát už v roce 1972, kdy byla založena firma Dah Ken Industrial Co.Ltd. jako výrobce dílů pro automobily a motocykly. V roce 1990 se firma rozhodla soustředit na výrobu odpružených vidlic pro jízdní kola pod značkou RST. Pětadvacet let zkušeností, výroba vidlic i pro některé světoznámé značky a v současnosti zastoupení na horských i krosových kolech mnoha značek, a to nejen v nižších cenových hladinách, ale průnik do stále vyšších cenových a kvalitativních pater, to je aktuálně RST.



Letošní kolekce není nabitá novinkami, ty se tak nějak prolínají vývojem postupně, a v podstatě největší inovace přišla před několika lety s představením modelu FIRST, který snesl závodní zatížení a přinesl velice příznivé hmotnostní parametry za dostupnou cenu. Slušelo by se tedy začít kategorií XC vidlic, ovšem značka rozděluje svůj sortiment podle průměru kol, takže začneme tím největším, tedy modelem pro 29" kola.

Těm vládne XC vidlice **Champ 29-15 TRL** za necelých jedenáct tisíc korun, se vzduchovým odpružením a duralovým sloupkem průměru 11/8" s 32mm průměrem vnitřních noh z hliníkové slitiny 7050. Vnější nohy z magnézie mají patky na 15mm pevnou rychloupínací osu a lockout je ovládán páčkou z řídítek. S 200mm sloupkem váží vidlice 1,82kg a nabídnou sto milimetrů zdvihu. Druhá v pořadí je výrazně levnější vidlice **Aerial 29 TNL** s 32mm šavlemi z oceli, vnějšími nohami z magnézie, patkami na rychloupínák a 100mm vzduchovým zdvihem kroceným olejovou patronou s lockoutem na korunce. Tento model už váží 2,4kg, ovšem za necelé tři tisíce korun je to naprosto standardní údaj. Nejdostupnější je typ **Blaze 29 TNL** se stejným průměrem vnitřních noh, vnějšími z Alu 6061 a 100mm vzduchovým zdvihem kroceným olejovou patronou s lockoutem na korunce. Tady už se ovšem hmotnost odostává na 2,84kg a cena je hodně příznivých 2390 korun.

Vidlice v novém standardu 27,5 palce zahrnují dvojici modelů **Champ 27,5**, ovšem ten o tisíc korun levnější je na rychloupínák. V této kategorii následuje model **FIRST**

20mm osou je vzhledem k ceně velice slušná hodnota. Varianta **Stitch Super** sice vypadá podobně, ale černěné vnitřní 36mm nohy jsou z oceli, uvnitř se ukrývá vnitřní pružina a vnější kluzáky jsou stejné s dražší verzí. Hmotnost už vyskočila na 2,76kg, ale cena nám klesla na 5690 korun. Další vidlici pro tvrdší jízdu je **Space Jump** určená svým 100mm vzduchovým odpružením a pevnou 20mm osou na dirt. Lze regulovat pouze odskok a za 5990 korun vám tahle vidlice zatíží předek 2,63 kilogramu. Levnější obdoba této vidlice je **Dirt RA**, která má 32mm vnitřní



nohy z oceli, vnější z Alu 6061, patky na rychloupínák a lze u ní regulovat odskok z vnějšku. Hmotnost obou verzí se zdvihem 100 a 130mm je lehce přes tři kilogramy, cena je pod tři tisíce korun. Trailový model **Titan Air** nabídnou 140mm vzduchového zdvihu s možností blokáce na korunce či z řídítek a olejovou regulaci odskoku. Vnější kluzáky z magnézie jezdí po 32mm vnitřních nohách z Alu 7050, pevná 15mm osa je samozřejmostí, příjemná je hmotnost 2,14kg i cena 6490 korun. Další variace na šestadvacítky jsou v několika provedeních modelu **FIRST**, včetně nejlépeší verze **Platinum** (1,52 kg), pokračují levnějšími typy **Aerial**, **Blaze** až po nejdostupnější typ **Capa**.

Pokud bychom chtěli být úplní, nesmíme zapomenout na 24" modely, kde lze pro malé závodníky sáhnout po vzduchové **FIRST** nebo dostupnějších typech **Aerial** a **Capa**, případně modelu **Capa** na dvacetipalcová kola. Kolekce samozřejmě zahrnuje i řadu krosových vidlic, kterým vévodí vzduchové **Vogue Air** či **Vivair** se zdvihy 75 a 60mm v cenách 5990 a 4190 korun. Levnější **Vita** či **Neon** už spoléhají na vinutou pružinu. RST tedy svojí kolekcí pokrývá kompletní spektrum jízdních stylů i cenových možností uživatele a chybí snad jen vyšší zdvihy v vidlicích pro kola větších průměrů, ale uvidíme, co přinese příští sezóna. (už)

E-KOUTEK

Elektrokola se stala pro cyklistické firmy dalším směrem, kde získat nové zákazníky a oživit svoji ekonomiku, a pro neekylistické nadšence naopak výzvou, kde lze uplatnit netradiční design a uchopit nové výzvy.

Jednou z takových je britská značka **Caterham**, která se zabývá především designem a výrobou neotřelých sportovních automobilů, jež jsou moderní verzí na legendární **Lotus Super 7**. A přestože v nabídce nechýbí designy respektující originální původ, převládá moderní a pestrý odstínec, a nechýbí ani aerodynamické provedení. Snad kvůli zkušenostem z výroby těchto vozů, nebo jen kvůli touze přijít s něčím neotřelým, vznikly v hlavě tvůrců dva originální koncepty elektrického **Caterham**.

To první z nich, model **Classic** s hliníkovým rámem, na první pohled neopývá ničím výjimečným, tedy až na imitaci motoru ve tvaru V, která uvnitř skrývá funkční 250W středový elektromotor **Panasonic**. Tahle moderní variace na starý motocykl či motokolo oslní především doko-

ně přítomen i na zadní kyvice jednoznačně odkazující k motocyklové konstrukci. Rám bude ve třech velikostech a částečně lze nastavit posed, takže by měl na pedály dosáhnout jezdec každé výšky. Fatbiková kola a 4,8" obutí **Surly** už nenechají nikoho na pochybách, kam všude se lze na tomhle monstru vydat, a pokud se obáváte, že to neuslape, je to zbytečné. Středový motor **Panasonic** s parametry 36V/250W vás



hezký popožené a lze volit z osmi rychlostí díky náboji **Shimano Nexus**. Drobný LCD displej na řídítkách pak informuje o všech funkcích pohonu a bohužel oficiální rychlost 25 km/h vypadá pro tenhle stroj skoro jako křivka. Obří kotouč přední hydrauliky **Magura** by zastavil snad i vlak, vzhledu už je klasika, ale tím

nalým retro designem s odpružením přední vidlicí a sedlem s možností nastavit tří pozice. Třířychlostní zadní náboj ukrývá i brzdou, vpředu je mechanická kotoučovka a baterie se ukrývá v imitaci nádrže. Je to také trochu variace na téma fatbike, protože obutí výrazné šifky už nespadá do běžné kategorie, ale jsou to fatbikové pláště s dezénem ve tvaru jakéhosi pavouka objevující se na běžných fatbích určených spíše na silnici či na pláž.

Druhým obrem z dílen **Caterhamu** je futuristický elektrorik **Carbon**, který se v sobě snaží sklonit motocykl, kolo a snad i lunární vozítko. Maximum karbonu a obřáběných duralových dílů dalo vzniknout unikátnímu rámu, který kolo připomíná opravdu jen vzdáleně. Přední paralelogramová vidlice má karbonové nohy a využívá vzduchový tlumič **Marzocchi**, který je rov-



už víceméně podobnost s kolem končí, je to prostě designový tahák a sami jsme zvědaví, jaká bude jeho cena.

Pokud bychom se chtěli na dvoukoleovou divizi **Caterham** podívat úplně, pak nenecháme motocykl **Brutus**, který už je ovšem mimo tuhle rubriku, protože jezdí na benzinu, ovšem design je hodně podobný oběma elektrorikům. Takže jestli vám v garáži stojí roadster téhle anglické značky, můžete si časem vedle něj postavit i dvě zajímavá elektrokola nebo motorka. (už)

29

27,5

KARMA	KARMA	SMALL BLOCK EIGHT	50 FIFTY	KADRE	HONEY BADGER
27,5 x 2,00	27,5 x 2,20	29 x 2,10	29 x 2,10	27,5 x 2,20	27,5 x 2,20
K917	K917	K1047	K1104	K1027	K1127
• Kevlar, skládací • 120TPI • DTC: Stick-E+L3 R-PRO • pouze 549g • 990 Kč	• Kevlar, skládací • 60TPI • L3 R-PRO • 825g • SCT • pouze 625g • 750 Kč	• Kevlar, skládací • 60TPI • L3 R-PRO • SCT • pouze 625g • 750 Kč	• 30TPI • 399 Kč	• 30TPI • 399 Kč	• 60TPI • DTC: Stick-E+L3 R-PRO • 590 Kč

Výhradní dovozci a distributoři pro ČR:

CYKLOŠVEC s.r.o., U Hřebčiny 2509, 397 01 Písek, Tel.: 382 206 440, E-mail: obchod@cyklosvec.cz, www.cyklosvec.cz

CYKLOMAX s.r.o., Čepka 306, 530 02 Pardubice, Tel.: 466 944 023, E-mail: info@cyklomax.cz, www.cyklomax.cz

Unikátní Yeti

Dokončení ze str. 1 ⇨

První vítězství ve světovém poháru přišlo právě v Durangu v roce 1990, rok před přestěhování firmy. Následovala léta úspěchů jezdců jako John Tomac nebo Missy Giove, Jimmy Deaton, Juli Furtado a řada technických inovací. Nakonec John Parker svoji firmu prodal společnosti Schwinn v roce 1995 a následně ji v roce 1999 koupila

pružen XC stroje s lahůdkově obráběnými prvky a řadou neotřelých technických řešení, ovšem to nejzaváhavější a nejvyšší, co majitelé značky pustili do světa, vzniklo v posledních čtyřech letech.

Prýč s ložiský

Dost ale historie, protože Yeti je především současnost a nás zajímá jeho nové



Opavdová historie, kdy byla v roce 1985 značka Yeti založena. Samozřejmě nemůže chybět legendární motorka Indian, za jejíž prodej John Parker získal peníze na rozjezd.



Tak tenhle prototyp jsme měli to šesti testovat na vlastní kůži a asymetrické provedení masivní karbonové zadní stavby vypadalo dost šilně. Hlubokému zářivku nelichotila menší tuhost celku, a nakonec se tenhle kousek neujal.

technologické řešení závěsu zadní stavby, které bourá vše, co bylo dosud stvořeno. Přestože jejich celoodpružené biki i nadále využívají zapouzdřená ložiska či pružnost karbonu namísto čepu, novinka v podobě dvou kluzných pístů na postu hlavního bodu otáčení zadní stavby je opravdu výrazná inovace. Technologie vymečání klasických čepů otáčení už u Yeti kdysi byla v podobě prototypu sjezdového modelu 303, kde se zadní stavba pohybovala na kolejničích směrem vzhůru a dopředu, toto řešení se ovšem neujalo.

Novinka nazvaná Switch Infinity sice vychází z kluzného pohybu, ale je mnohem blíže klasickému pojetí hlavního čepu zadní stavby a zapouzdřená ložiska přece jen využívá. Když se ohlédneme jen o dva roky nazpět, technologie se slovem Switch už tu byla, ovšem ta využívala bodu otáčení zadní stavby ve spodním čepu, který se sám točil v ložisku, v němž byl excentricky umístěn. Tenhle systém jsme testovali na modelu SB-66 a o rok později na SB-95, a popravdě tohle odpružení patřilo k nejcitlivějším, jaká jsme kdy měli možnost jezdit, aniž by zbytečně propuž-



Historické modely samozřejmě nesly tyčkový odstín, typický pro značku dodnes, ovšem tvary rámu vypadají i po letech naprosto dokonale.



Tenble design má Yeti společný s koly Schwinn a stojí za ním Merit Lawwill, který navrhl tenble systém zadní stavby. Tažný tlumič tohoto modelu byl hodně populární díky možnosti nasadit na něj jako ochranu proti blátu kondom.



Opavdu neskutečné funkční technologie Switch na modelu SB-66 přinesla supercitlivé odpružení, tuhost a vynikající kinematiku zadní stavby. Zadní stavba je zde ještě asymetrická a hlavní čep se točí v excentru.



Sněžný muž v drifu na svém biku, to bylo první logo značky, které dostalo název podle spacího pytle, v němž John přespával a který se jmenoval Yeti.



Několikanásobný vítěz legendárního sjezdového závodu Kamikaze Jimmy Deaton, který byl se značkou spojený v době největší slávy. Velké převodníky byly v tomto závodě nutností a přílba Troy Lee Edge byla tehdy hodně "in".



Sjezdová zbraň 303 nesla zadní stavbu na speciálních kolejničích, po kterých klouzala nahoru a vpřed, bohužel toto řešení se neuchytlo na dlouho, a u sjezdáků to vyhněly klasické čep.

valo a ubíralo energii. Velký průměr ložisek a spojovacích čepů přidal na tuhosti a zdálo se, že nic lepšího už Yeti vymyslet nemůže. Jenže ono jim zřejmě tohle celkem složité vyhlížející řešení s masivním excentrickým čepem nepřišlo ideální, takže technologii dovedli o kousek dál.

Tři roky od sebe děl obě technická řešení a to mladší vzniklo ne proto, že by staré nefungovalo, naopak to si oblíbila řada jezdců, ale je to další vylepšení, přicházející po třech letech závodů, praktických testů a měření. Namísto excentru si Yeti nechali u firmy Fox vyrobit dvojici pístů s povrchem Kashima, které ovšem nepatří tlumiči, ale jsou v rámu usazené tak, že po nich jezdí ušace zadní stavby s ložiskem čepu.

A je to tu, ložisko zde přece jenom je, jenže na něm se otáčí zadní trojúhelník už u verze Switch, kdežto Switch Infinity jej sice zachovává, ale excentr nahradily právě kluzné písty.

Zadní stavba se při zanoření do



Nové logo má rovněž co do činění se sněhem a ledem, ale těžko soudit, zda byla starší verze líbivější.

NOVÁ KOLEKCE CYKLISTICKÉHO OBLEČENÍ MALOJA 2015

Seznam prodejců a více o značce na www.maloja.cz

Amulet Retrocool

CENA 11 999,- Kč

Amulet Shopper 3SP

CENA 8 999,- Kč

RÁM (ALLOY) 26"
 VÝKLE (STEEL)
 KOLY (ALLOY)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)

RÁM (STEEL) 26"
 VÝKLE (STEEL)
 KOLY (STEEL)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)
 PŘEHZOVNÁK (SHIMANO NEXUS 3SP)

KONTAKT
 AMULET BICYCLES
 WWW.AMULET.CZ
 INFO@AMULET.CZ



Vylepšené provedení Switch závěsu na 29" modelu SB-95 má více excentrický čep otáčení, ale zadní stavba je symetrická a přepákování sedí mezi oběma rameny.



Toto je srdce nejmodernějšího řešení Switch Infinity, dvojice kluzných pístů, na nichž se směrem nahoru a dolů pohybuje zadní stavba, v závislosti na fízi zdvihu. Tohle nahrazuje excentr Switch, ale standardní zapouzdržené ložisko pro otáčení zadního trojúhelníku nechbí ani v tomto případě.



Dvojice pístů je v rámu umístěna v jakémsi speciálním okně nad středovým pouzdem, které bylo asi snažší vytvořit z karbonu, protože duralový rám s touto výmožností bychom v kolekci hledali marně.



Tohle je dokonalý stroj. Yeti SB-6 s technologií Switch Infinity, zdvihem 152 mm a hmotností 2,67 kg. Jared Graves má opravdu perfektního spojence pro světové enduro.

➔ zdvihu pohybuje na pístech vertikálně, a jakmile se zdvih dostane do finální fáze, sklouzne po pístech lehce dolů. Tenhle proměnný bod otáčení tak vychází z původní technologie, ale měl by být mnohem vnímavější. Co se týče odolnosti uložení hlavního čepu, unašející zadní stavby má uvnitř kluzné vložky, které jezdí po obou pístech a ty jsou napěvno našroubované do otvoru v rámovém trojúhelníku. Proti staršímu řešení je celek ještě kompaktnější, protože

karbonové ramínko přepákování na tlumič není nahore uchycen jen na levou část zadního trojúhelníku jako u Switch na SB-66, ale je umístěn uprostřed mezi rameny zadního trojúhelníku, jako na SB-95. Horní čep tak chodí po kružnici, kdežto spodní přímo vzhůru a jakkoliv působí celé řešení podle popisu složité, v praxi to vypadá snad jednodušší, než předchozí verze.

Každopádně prověřeno dvěma vítěznými sezónami týmového jezdce Jareda Gravesa

ve světovém enduru jasně ukazuje, že tohle prostě funguje. Proti staršímu provedení je ovšem tahle technologie pouze na karbonových rámech SB 5 a SB 6, takže zapomeňme na hliníkovou slitinu, a připravme si něco kolem sto tisíc na rám se zdvihem 127 nebo 152 mm. A pokud jste opravdoví fanoušci značky Yeti, mrkněte na stránky www.yetibikes.cz nebo www.yetifan.com, tam vaše nadšení ze sněžného muže ještě naroste. (už)

Univerzální dětská přilba ABUS

Dítě je většinou zvědavé, a pokud se mu líbí pohyb, musí vyzkoušet všechny aktivity, které ho zaujmou. Je také jasné, že pokud se jedná o aktivity, které jsou méně bezpečné, je potřeba, aby mělo kvalitní přilbu. Takovou, která je vhodná nejen na kla-

straně je kolečko pro nastavení upínacího mechanismu vnitřní celobvodové čelenky. Samozřejmě nechybí reflexní prvky. Pro čistomilné matky, což je asi každá matka, je dobrou zprávou, že výstelky přilby lze odjmout a snadno vyprat. Velmi neobvyklá u dětských přileb je i síčka na předních větracích otvorech. ABUS Kid je má.

Dětská duše je často choulavá na barvy. Kid můžete pořídit v barvě šedé, černé, oranžové, červené, bílé nebo růžové.

Napsat seriózně o jakémkoliv výrobku pro nás znamená, vždy si ho vyzkoušet. To však samozřejmě nelze u dětských výrobků. A posadit malému dítěti přilbu na hlavu a chtít po něm, aby nám sdělil své pocity, lze asi také těžko. I pro rodiče to bývá dost silný zážitek a v případě, že dítě

přilbu odmítá, i tak dost tvrdá zkouška nervů. Nezbyvá tedy, než přilbu dokonale prozkoumat. ABUS Kid má již na první pohled

vyčníkající zpracování.

Vše přesně lícuje, výstelky vypadají více než kvalitně a mnohé dospělí přilby by po takových zatoužily. Dá se předpokládat, že přilba s ohledem na jejich kvalitu i na možnost změnit pozici upínacího mechanismu, nebude dítěti na hlavě překážet. Přilbu pořídit za cenu těsně pod třináct stovek. Není to málo, ale za cenu dětského zdraví to je cena doslova směšná. (kany)



sické kolo pro jízdu po cestách, ale třeba i na BMX, In-Line brusle nebo skateboard. Jistě, můžete mu pořídit jakoukoliv přilbu, ale proč nesáhnout po takové, která je vhodná a univerzální skoro na vše, na co se dítě postaví, nebo na co sedne? S tímto záměrem konstruktéři ABUSu přilbu vymysleli.

Přilba ABUS Kid, která patří u této firmy mezi absolutní novinky pro letošní rok, rozhodně splňuje všechny parametry pro řadu sportů. Je vyrobená ABS technologií a najdeme na ní 12 větracích otvorů. Na zadní



HAWK C1

3x10 SPEED



APACHE BICYCLES 2015

FIND A SPIRIT OF THE VICTORY

	MC 709 Carbon
	SR SUNTOUR Epixon XC RL-R 15 QLC CTS 100 mm
	Shimano Deore XT RD-M781-SGS-L
	Shimano Deore BR-M615-180 mm
	10,9 kg
	42 990 Kč

WWW.APACHE-BIKE.CZ

Pumpička Windgun je jedním z výrobků, na které není zrovna vzrušující pohled. Opravdu ji oceníte, až když ji potřebujete. Windgun je pumpička, která prostě funguje.

VÍCE NALEZNETE NA:
BIBICYCLING.COM
ALLABOUTCYCLING/WINDGUN

JMCTRADING.CZ



PUMPIČKA PEVNÁ JAKO SKÁLA. NIC VÍC, NIC MÍŇ.

Dan Jones
fanatical trail rider



MINIPUMPIČKA WINDGUN / BMP-58



Východočeští fanoušci značky Author se nedávno dočkali otevření další prodejny, kde budou tato kola k dostání. Již čtvrtou prodejnu totiž otevřel pan Hubert Stratilík z Litomyšle, a to v Pardubicích. Slavnostního **otevření prodejny Cyklo Stratilík** se kromě zástupců a majitele značky Author zúčastnili také olympionici a sportovci, kteří na kolech Author trénují či závodí.

Alex Dowsett je dalším cyklistou, který **překonal světový rekord v hodinovce**. Rekordní jízdu zaje 2. května 2015 na velodromu v Manchesteru a překonal předcházejícího držitele rekordu o 433 metrů. Dowsett trpí hemofilií, což je životu nebezpečná porucha srážlivosti krve. Uvidíme, jak dlouho rekord vydrží, neboť již na 6. června ohlásil svůj pokus o překonání Bradley Wiggins, vítěze Tour de France a olympijský vítěz z časovce. O překonání se ale pokusí také časovkářský „nádčlověk“ Tony Martin a nebo Fabian Cancellara. Je ale možné, že po pokusu Wiggins se přejde chut...

V pražské kavárně Costa Coffee proběhl **křest aktualizovaného vydání knihy Frajer**, popisující život Jirky Ježka, našeho úspěšného paralympionika. První vydání, jež spatřilo světlo světa již před nějakými sedmi lety, původně neměl Jirka v plánu rozšiřovat, jenže, jak sám říká: „Od té doby se odehrála řada docela zajímavých událostí, které stály za zaznamenání, proto jsme psali nové kapitoly.“ Takže pokud jste Jirkovi fanoušci, nové vydání knihy Frajer by ve vaší knihovně rozhodně nemělo chybět.

Kotoučkové jsou opět o krok blíže oficiálnímu používání v profesionálních silničních závodech. UCI totiž na neustálý tlak týmů povolila pro letošek **testovací provoz kotoučových brzd** během srpna a září, kdy



si týmy mohou zvolit dva podniky, na nichž jejich jezdci budou brzdit pomocí kotoučovek. Tento zkušební provoz bude nadále pokračovat v omezeném rozsahu i v roce 2016 a pokud budou výsledky přesvědčivé, je UCI rozhodnuta povolit používání kotoučových brzd pro podniky World Tour v roce 2017.

Tomáš Čada, kdysi náš nejlepší skalní lezec a v současnosti známá osobnost cyklistického života, především jako majitel obchodu Sportiv Redpoint, ale také pořadatelství jednoho z nejznámějších maratonů Rallye Sudety, **se stal otcem**. Jeho partnerce Jitce se narodil syn Michal. Gratulujeme!

O riziku přepravy baterií pro elektrokola jsme se již zmiňovali, ale konkrétní případ řeší nyní společnost Pedego. Celkem pět tisíc elektrokol této značky svolává prodejce k výměně baterií, protože dva typy li-ion baterií čínské výroby, nasazené na těchto kolech, hrozí při provozu přehřátím a vzplanutím, což se už u šesti kousků stalo. Asi to není moc příjemný pocit, když vám při pohovádce jízdy krajinou začne za zadkem něco hořet.

V loňském roce na jízdním kole podle statistik zemřelo 57 osob, přičemž čtyři z pěti usmrcených cyklistů údajně nepoužili přilbu. U necelé třetiny nehod zaviněných cyklisty pak „asistoval“ alkohol, což asi není vůbec překvapující. Vážnější nehody se ovšem cyklistům nevyhýbají ani při výjezdech mimo silnici, na horských či dokonce vinných stezkách – zde za svou neopatrnost zaplatil loni životem jeden cyklista. Právě z výše uvedených důvodů přichází společný projekt Týmu silniční bezpečnosti a Horské služby ČR s názvem „**Na kole jen s přilbou!**“ Tento projekt si klade za cíl snížit počet zraněných a usmrcených cyklistů. Více naleznete na www.nakolejensprilbou.cz.

Byl jsem tak trochu na vázkách, když jsem řešil, kam vlastně zařadit následující příspěvek. Možná by bylo vhodnější rubrika Kola z lidu, jenže je následující počin ještě kolem a lze to tak vůbec běžné vyrobit? Ne, kolo to sice je, ale je to natolik kutilský počin, že „samodomo“ to přesně vystihuje, byť nejde o žádný praktický tip, jak si svoji jízdu na kole či údržbu ulehčit nebo jak ušetřit.

Vlastně ušetřit se v tomhle případě určitě muselo, protože to byla prvotní inspirace ke vzniku daného speciálu. Touha po devěťadvacítkách byla pro majitele stále plně funkčního šestadvacítkového rámu Apache výzvou. Jenže proč se zbavovat dobrého rámu, když si lze jednoduše pomoci? Prostě naroubovat do malého rámu velká kola nemůže být zase takový problém. S majitelem kola jsem absolvoval loni v létě dvě výjezdy a popravdě ani dost náročný terén danou konstrukci nijak nepoškodil, a přestože většina z nás jela na celoodpružených kolech, on nijak neztrácel ve sjezdech, naopak, kraloval ve výjezdech a fyzicky



na tom byl možná lépe, než my všichni dohromady.

Takže, co to vlastně je, tenhle devěťadvacítkový hybrid? Základem je rám Apache, který bylo nutno upravit pro devěťadvacítková kola. Vpředu to šlo jednoduše namontováním pevné 29" vidlice a bylo to vyřešeno. Ne však na dlouho, protože dle posledních zpráv už loňské Sudety absolvoval tenhle stroj s předním 29" odpružením. Ovšem nová vidlice to nebyla, jen se prostě navařením trubek prodloužili vnitřní nohy starší 26" vidlice, spoj se začal, vše funguje a majitel zatím žije. Tohle je opravdu silná strojařská káva, ale vlastně i v případě zadní stavby to není o nic lepší.



Co se týče jízdních vlastností, tohle monstrum je hodně dlouhé, takže stabilita je na prvním místě a přepadnout přes řídítka nebo naopak dostat je ve výjezdu na zadní, to chce opravdu hodně snahy. I když přes řídítka to jednou šlo, ale nebylo

SAMODOMO?

Z hliníkových plechů totiž vzniklo specifické prodloužení zadní stavby, které umožnilo nejen nasazení devěťadvacítkového rámu, ale také držít třmen zadní kotoučové brzdy. Pohled na množství spojovacích

to nakonec tak hrozná. Extrémně dlouhá zadní stavba by možná mohla být trochu kratší, ale rozhodující bylo vměstnat velké kolo pod spojovací můstek sedlových vzpěr, takže proto je tam taková mezera mezi sed-



lovou trubkou a zadním kolem. Přínos to má ale ve výjezdech a hodně to připomíná prodloužené kyvky motokrosového speciálu pro extrémní výjezdy, tam je rameno také hodně dlouhé. V tomhle případě ale bude limitem spíše výkonnost jezdce nebo přilnavost pláště než to, že by se kolo postavilo na zadek.



Table domácí devěťadvacítka by určitě neměla být návodem, jak přejít na velká kola, je to spíš jen ukázka toho, co všechno lze v našich lužích a hájích potkat, a jak si lze doma bez nějakého profesionálního strojního vybavení pomoci. Nevýhoda je snad jediná, když ojedete řetěz, musíte koupit hned dva nové, jeden je totiž málo a půlku vám nikdo neprodá.

(už)



BIKEPRODEJNA.CZ
Vystaveno více jak 250 modelů kol
PRODEJ A SERVIS JÍZDNÍCH KOL

LEADER FOX
SUPERIOR
GALEX
APACHE
BIKES

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

rám 6061 Alu 140mm, vidlice Rock Shox Sektor Silver, tlumič Rock Shox Monarch RL, měnič Shimano XT, brzdy Shimano M445, ráfky Alex DP21 with SSE, cena 64 590,- Kč
marinbikes.cz

MARIN

Italské brýle a helmy SH+ vás ochrání za každé situace

SH+

www.shplus.cz
Vojtěch Nípl – český reprezentant v cyklokrosu

Rock Machine Avalanche 30



Dokončení ze str. 1 ⇨

Dvoupřevodník s rockringem se počtem zubů ukázal jako dostatečný a řetězová linka v pohodě zvládá kombinaci velká/

velká, ale vzadu by klidně mohlo být občas o dva zuby víc, nebo naopak vpředu méně. Abnormality kromě šité nábojů doplňují odlehčené ráfky, čtyřpalcové pláště s nižšími

vzorkem s většími rozestupy členů a také adaptér pod přemykačem, zajišťující jeho pozici dále od sedlové trubky. Tolik stručná charakteristika a teď nahutit a vyrazit.

váš široký plášť s nekompromisní kontaktní plochou a kruhovým průřezem okamžitě směřuje do zatáčky. Vedení směru je i přes celkovou obratnost v rukou předního kola, a kam ho naklopíte, tam prostě zatočí, nějaké zbrklé trhnutí řídítka zpátky to moc nezachrání. Stopercentní spojení s povrchem totiž přináší výhody v neochvějně jistotě v zatáčkách, na syplém podkladu, na kamelech i blátě, ale musíte se mít na pozoru,

abyste měli předek stále pod kontrolou. Pak už nečistíte hruštok podkladu, náročnost terénu, větve na cestě, všechno za vás pláště pohltí ve vzduchovém polštáři. Na druhou stranu, jakmile jste ve vzduchu a dopadne, máte taky jistotu, že se na cestě udržíte, ale nesmíte dopadnout šikmo, aby váš profil pláště nestrhl hned do zatáčky. Avalanche skáče raději v XC stylu oběma koly naráz, než trhnutím řídítka a po zadním, ale je to věc zvyku. Fatbike prostě vyžaduje trochu odlišný styl jízdy a známé stezky jsou najednou úplně jiné.

Avalanche nabídne i za příznivou cenu dostatečnou porci zábavy a výzvy ve sjíždění syplých stran či výjezdy po blátě jsou novým zpestřením výježdů. Na druhou stranu, rychlé sjízdy si stále raději představujeme na celodpruženém kole, ovšem tady je to o absolutní technické jednoduchosti ve vztahu ke komfortní jízdě. Co na tom, že musíte trochu víc zabrat, abyste tyhle pneumatiky udrželi v teple. ■

Silikonový Token

Paleta komponentů a doplňků značky Token je velice pestrá, což platí nejen pro šíři sortimentu, ale hlavně barevných variací. Silikonové gripy nejsou výjimkou, takže je lze mít v modrém, černém, bílém a červeném provedení.

Gripy s délkou 130 mm se ve své kategorii řadí k těm měkčím a jejich povrch je hladký a mírně lepkavý. Montáž na řídítka vyžaduje jejich navlhčení rychle se odpařujícím roztokem, na sucho je totiž montáž doslova očistcem a zbytečně se odě hladký povrch gripů.

Gripy po nasazení přes odmašťující prostředek už po pár hodinách drží na matném povrchu řídítek velice spolehlivě a nabídlý v první řadě příjemný měkký úchop. Proti klasickým pěnovkám jsou povrchově tvrdší, ale proti tvrdé pěně jsou výrazně pohodlnější. Pružnost materiálu je tímto případem dobře znatelná, takže chápeme jejich oblibu mezi profesionály. Kombinace vyváženého poměru citlivé odezvy na povoly od řídítek a dostatečné komfortního tlumení je u tohoto řešení

na velice dobré úrovni. Navíc, ani hmotnost páru 79 gramů na tom není špatné. Co se týká odolnosti vůči opotřebení, delším používáním postupně odchází vnější hladký povlak, který se mimochodem velice jistě drží, díky lehké lepkavému charakteru,



a tělo se nepatrně vymačká. Ale to hovoříme o celosezónním náročném používání, takže obavy, že se gripy začnou obrušovat po měsíci, jsou zbytečné. Cena 295 korun je v tomto případě odpovídající a srovnatelná v dané kategorii, takže pokud hledáte příjemný tlumič efekt gripů s dobrou citlivostí vedení řídítek, je Token dobrá volba. (už)

➤ komfort, lepkavý povrch ➤ montáž

PRODUKTY BIKEWORKX používají:

AC Sparta Praha Cycling, ČEZ Cyklo Team Tábor, Team Nutrixion, Team 4ever, Česká spořitelna, Specialized Junior MTB Team, Jan Kopka a další

www.bikeworkx.eu

Specialista na cyklistické brašny a nosiče

brašny na představec

na mobil

dámské brašny

brašny pod sedlo

brašny na řídítka

brašny na hmotnostní nosiče

brašny na přední nosiče

brašny na rám

brašny na zadní nosiče

www.sportarsenal.cz

Sport Arsenal s.r.o., Poděbradova 1772, 289 22 Lysá nad Labem
tel./fax: +420 325 551 962, e-mail: obchod@sportarsenal.cz

Letem Českým Rájem

Jeden z největších domácích bike-maratonských seriálů, Author Maraton Tour, odstartoval svým třináctým ročníkem. A to v podobě závodu **Author 50 Český Ráj**, který se konal osmnáctého dubna v tradičním místě, tedy v kempu Branžev – Nová Ves, v malebné lokalitě v bezprostřední blízkosti Českého Ráje. Start i cíl závodu ve stínu borového lesa u Komárovského rybníka sice letos nepřinesl teploty vybízející k vykoupaní, nicméně dokonale suchý terén a trať vedená atraktivními lokalitami přilákaly více jak patnáct set startujících všech výkonnostních i věkových kategorií.



Hlavní trať o délce padesáti kilometrů a s převýšením pouhých 655 metrů je zde již pravidelně volena tak, aby ji zvládli i méně zkušení bikeri. Běžným jevem startovního pole jsou zde proto mnozí jezdci na krosových kolech, která jsou pro zdejší převládající asfalt jako stvořená. Na druhou stranu, terén je sice hodně jednoduchý a technické pasáže se prakticky nevyskytují, ale to nic nemění na spravedlivosti bojující mezi těmi zkušenějšími a trénovanými. Průměrná rychlost okolo třiceti kilometrů za hodinu totiž není ničím výjimečným a i na našem redakčním computeru se v cíli ukázala hodnota překračující průměrku s trojkou na začátku. Zkrátka od startu do cíle bylo tempo na tomto závodě hodně nadstandardní a těži z něho tradičně především ti, kteří mají již na počátku sezóny hodně natrénováno, případně silničáři. S kompletním odpružením se proto na tento závod budete tahat trochu zbytečně, stejně jako s hrubším obutím. Naopak, pokud holdujete superlehkým hardtai-

lům, klidně i s pevnou přední vidlicí, nebudete mít prakticky žádný hendikep.

A jaký že byl letošní ročník? I přes ne úplně příznivou předpověď počasí našťastí bez deště, takže pádů bylo jen úplné minimum. Teploty šplhající sorva k deseti stupňům nakonec nijak neovdily, snad pouze po dojetí bylo trochu hned sáhnout po dalších vrstvách. Chválíme již tradiční velmi dobrou organizaci, hodně se nám líbila třeba i několik set metrů dlouhá zóna pro odhození odpadků na trati, takže obaly od gelů a tyčinek zbytečně neležely cesty.



Trať vedoucí okolo hradu Kost, v bezprostřední blízkosti zříceniny Trosky či Valeč, okolo zámku Hrubá Skála a kolem skalního masivu Drábské světničky je již klasikou, lákající navštívit všechna tato místa po skončení závodu znovu, tentokrát však s dostatkem času a bez spěchu. Prostě vyměnit tretry za pohorky – když už jednou jste v Českém Ráji, rozhodně je škoda jet hned po závodě domů.

A pokud jsme vás trochu navnadili, seriál Author Maraton Tour pokračuje vyhlášeným podnikem Šela Maraton a následně se závodění chytí bikeri sejdou na hradu Bezděz, a to sedmáctého května. A nezapomeňte si plavky, voda v Máchově jezeře bývá v měsíci lásky vhodná ke koupání!

Více informací o celé sérii Author Maraton Tour naleznete na www.author.eu.

(kad)

Foto: Jaroslav Kocián

Fenix pro dámy

Kolekce vlastních sedel značky Author obsahuje jak turistické, tak i ryze sportovní modely, které máme možnost vidět také na kompletních kolech tohoto výrobce. Zatímco oblíbeným pánským modelem je sedlo Summit, které v sobě nezapře určitou inspiraci bestsellerem značky Fizik nazvaným Nisene, tak jeho jakýmsi dámským protipólem je model Fenix ASL. Toto sedlo vedle líbivého designu nabídně více než jen standardní míru komfortu. Jeho tvar je totiž přesně takový, aby i při čistě sportovní jízdě poskytl optimální rozložení tlaku. Plošší a širší zadní část se středovým vybráním, k tomu plošší středová partie a podobně vytvarovaná špička – zde je

nikající rozložení tlaku, ale navíc umožňuje také předozadní posun při potřebě změny těžiště – například při jízdě do hodně prudkého stoupání. V té souvislosti se mi vybavuje, jak mi před pár lety kamarád ukázoval, že je v technickém výjezdu nutné sedět na samé špičce sedla a tak zadní plášt neustále lehce přitlačovat k podkladu, a já se mu snažila tehdy opakovat, že moje sedlo s téměř ostrou špičkou mi to opravdu příliš neumožňuje. Fenix



ASL je však v tomto ohledu velmi přátelský a jeho špička nejenže je dostatečně široká a plochá, ale navíc i poměrně měkká. Současně i zadní část sedla je sice širší než u pánských

vše vytvářeno tak, aby ani při déletrávající jízdě nebyl tlak na choulstivě partie nepřijemný. Se sedlem Fenix ASL, respektive spíše na něm, jsem najezdila téměř tisícovku kilometrů. Na nějakou dobu putovalo na silniční kole, kde jsem s ním absolvovala několik opravdu dlouhých tréninků, většinu času však strávilo na mém celoodpruženém Giantu. A při ohlédnutí se zpět nemůžu říci na adresu sedla jediné křivé slovo, zvlášť přihlížeteli se i k ceně 499 korun. Za tyto peníze si lze jen stěží představit sportovní sedlo s takto pohodlnější dámské sedlo.

Základem modelu Fenix ASL se stal pevný plastový skelet se středovým otvorem, jenž umožňuje výraznější promáčknutí polstrovaní sedla v jeho nejzatěžovanější partii. Uložení ocelových, černě lakovaných ližin představuje klasiku, stejně jako potah ze syntetické kůže. V něm najdeme decentní, jemně profilované grafické prvky podpořené stříbrným a fialovým proužkem, stejně jako plastický nápis Fenix. Struktura potahu nejenže odpovídá přírodní kůži, ale i životnost se zdá být velmi dobrá. Snad jen absence ochrany bočnice zde bude důvodem, že se boky sedla při opírání kola o zeď (nebo nedej bože při pádu) poškodí. Tvrdost polstrovaní i jeho vstřeva odpovídají sportovním modelům ostatních značek. Pokud se ale říká, že tvar sedla je vždy podstatně důležitější než jeho vymezení, tak to Author Fenix ASL potvrzuje bez zbyteku. Tvar je zde totiž skutečně velmi zpracovaný a nejenže zajišťuje opravdu vy-

ských sportovních modelů, zároveň však umožňuje celkem snadné posunutí za sedlo v prudších sjezdech. Snad jen, pokud disponujete (což je i můj případ...) širšími stehny, milé kolegyně, je dobré si přesunutí za sedlo trochu natrénovat. Pokud jste však nepropadly do volnějších kratuš, měly byste přesunutí těžiště dozadu i zpět na tomto sedle zvládat bez problémů.

Pokud shrnu své dojmy z testovaného dámského sedla, tak jej určitě doporučím, a to klidně na bike i silničku. Hodně příjemným překvapením bylo jeho nadprůměrné zpracování, které vyniklo třeba z pečlivě překrytého přechodu mezi skeletem a polstrovaním zespodu sedla. Hmotnost 353 gramů sice rozhodně netrhá rekordy, ale z mého pohledu je komfort podstatně důležitější než nějaká gramová redukce, již naženu raději na zapletených kolech. Svými rozměry 270 x 165 mm totiž pak sedlo odpovídá konkurenčním modelům.

(kat)

- + anatomický tvar, provedení špičky, zpracování, poměr cena/výkon
- absence ochrany boků

- 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 pastorků, upínacích šroubů a matic



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

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

BBB Taurus

Přilby značky BBB sice v bikové kategorii už mají sourozence pro trail a lehké enduro, ale klasické modely pro XC a univerzální využití třeba i na silnici jsou stále dominantní. Nejinak je tomu u přílby Taurus, která je určena hlavně XC a maratonským jezdci, ale díky tvaru bychom se nestyděli vozit ji ani na silnici.

Taurus je klasická inmolodová přilba s dostatečnou masou materiálu pro maximální ochranu jezdce, takže si nehraje na zbytečné ubírání hmotnosti. Ta je v velikosti L (58–62 cm) včetně plastového štítku 290 gramů, takže žádný váhový přeborník. Skořepina sice není přetažená až na spodní okraj, ale pokrývá i zadní část, kde nechybí reflexní samolepka jak na ní, tak na stahovacím mechanismu, který zajistil perfektní usazení na hlavě.



Celoobvodová čelenka s polstrovaním vpředu a na spáncích i měkký polštářek na stahovacím mechanismu na týlu nedají nikdy pocítit sebemenší nepřijemný tlak

a totéž platí pro výstelky na temeni i na čele. Dostatečná hloubka spolu se stahovací čelenkou tak drží přilbu na hlavě naprosto dokonale a rozumnou výškou i protažením

zadní části svého majitele rozhodně neudělá ostudu. Designově je totiž celkem povedená a připočteme-li k tomu navíc uchycení štítku na třech skrytých bodech, vzhled není ani po jeho demontáži ničím rušen.

Nastavení řemínků na tvářích, zapnutí klasické přezky a taurus nám dělal společnost několik vyjížděk v terénu i na silnici, abychom přiznali, že nevíme, co mu vlastně vytknout. Usazení na hlavě je perfektní, hloubka příkladná, a co se ventilace týče, tak ani v tomto ohledu nemáme připomínky, byť na horké letní XC bychom našli lépe odvětrávané kousky. Štítek nepřekáží ve výhledu, ale tvarově přilba vypadá lépe spíše bez něj, a tak jediným negativem může být pro někoho absence sítky pod čelními průduchy nebo hmotnost. Vzhledem k ceně 1690 korun ovšem toto můžeme přejít. Za danou sumu poskytně taurus dostatečnou míru ochrany bez nějakých kompromisů a kromě matné černého provedení jej lze mít i v dalších barevných kombinacích.

(už)

- + usazení na hlavě, reflexe
- nalezli jsme

X-Rubi III

27,5" - 41/46/51/55 cm
29" - 44/48/52/56 cm

rám: Alu 6061HT TB
vidlice: Rockshox XC32 100mm Air HH15
řazení: Shimano DeoreSLM610 - 3x10
přehazovačka: Shimano XT RDM 781
přesmyk: Shimano Deore FDM 610
kliky: Shimano FCM 523 - 40-30-22
náboje: Shimano Deore
ráfky: NB
pláště: Schwalbe - Smart Sam
sedlo: velo
pedály: Welgo
hmotnost: 27,5" - 13,3 kg / 29" - 13,5 kg

24 590 Kč

HEAD

bicycles

Výroba a prodej jízdních kol

Novus Bike s.r.o.
Vančurova 20
Opava, 746 01

mobil: +420 602 535 813
e-mail: r.holoubek@sundance-bike.cz

www.head-bike.com

LUXUS

Drahe luxusní zboží je výsadou spíše dospělých cyklistů, kteří si občas rádi nadělí na své kolo nějaký ten šperk. Jenže současnost přije luxusu ve všech věkových kategoriích, takže pokud nemáte hluboko do kapsy, můžete doprát podobnou výsadu i svým dětem.



Ne snad vybitím jím prvního bika drahou vidlici a komponenty, ale můžete začít už od prvních kol nebo rovnou odrážedla. Pro ty nejmenší totiž nabízí hodně luxusní odrážedla a dětská kola anglické značky Early Rider společnost Cyklospeciality. Early Rider jsou přitom zaměřena především na nízkou hmotnost a maximální uživatelský komfort s odpovídající geometrií vzhledem ke stavbě těla dítěte.

Když vynecháme odrážedla a podíváme se na kolo, na němž už dítě ujede nějaký ten kilometr, máme tu Early Rider Belter, luxusní dětskou šestnáctku s řemenovým pohonem. Cena devět tisíc korun opravdu není zrovna nízká, běžné se tato velikost pohybuje skoro na polovinu, ale na druhou stranu tohle kolo bude vašemu dítěti závidět leccajky dospělý fanda cyklistiky.

Hliníkový rám přiznává povrchovou úpravou „barvu“ a jednoduchá loga zbytečně neruší. Dokonalé zpracování svarů a především zadních patek pak potěší každého znalce. Zadní náboj totiž musí být

s patkami posuvný kvůli napnutí řemeni, který zde nahrazuje řetěz a navíc je pravá sedlová vzpěra přerušena a vybavena šroubovým spojením, aby bylo možné řemen provléknout do zadního rámového trojúhelníku. Po nasazení řemeni jeho napínání usnadní stavecí šrouby, známé z dráhových kol nebo starých silniček s horizontálními patkami a náboje se nedotahují rychloupínákem nebo maticí, ale imbusy do závitů v osách. Žádné ostré hrany ani rušivé prvky, prostě vše elegantní a čisté.

Proti běžným šestnáctákům zde ale nehledíme protišlapací zadní brzdou, malý cyklista se musí spolehnout na dvojici věček, ovšem páky jsou samozřejmě ergonomické pro krátké dětské prsty. Komplet kol s černými dráty, náboji i ráfky je obutý do pláští s hladkým vzorkem a černá výborně kontrastuje s lesklým rámem nebo odstínem klik



a krytu převodníku. Pedály jsou rovněž černé, ale pozor, žádné plastové kousky, nýbrž nádherně zpracovaný kus hliníku s osou na imbus. A-hodnoty řízení a představec, vlastovky s pohodlnými gripy, a to vše s celkovou hmotností 5,6 kilogramu, a zároveň nosností rovnou metrák. Nemusíte tak mít obavy z toho, že dítě občas kolo z recese ukradne zavištějící tatínek s nadávku.

Noční brašna

Řídkové brašny jsou velice oblíbeným doplňkem většiny cykloturistů nebo jen běžných vyletníků, kteří oceňují především

brašny jsou vpletena vysoce reflexní vlákna, takže po nasazení autobíletem by měla zářit kompletně celá brašna.



+ mira reflexe, systém upnutí, snadný přístup dovnitř

- cena

to, že mají jejich obsah hned nadosah. Orlieb má svoji kolekci řídkových brašen Ultimate, kterou rozšířil o modely High Visibility.

Otestovali jsme konkrétně řídkovou brašnu Orlieb Ultimate 6M High Visibility a její hlavní odlišnost od ostatních je maximální zaměření na využití reflexních prvků. Ty jsou na první pohled sice jen na čelní straně v podobě reflexní plochy a loga, ovšem v materiálu

Cordura jako materiál je samozřejmě ve voděodolném provedení a jednak je to zářivě žlutá barva a pak zmíněná reflexní vlákna, což by mělo zaručit maximální viditelnost. Základ brašny ovšem tvoří plastový nosný rám po horním obvodu vnitřní části, která je po odklopení víka směrem od sebe velice dobře přístupná. Zajištění víka pouze dvojicí magnetů na čelní straně je praktické a zaručuje bleskový přístup do vnitřních prostor, které lze rozdělit pouze polstrovanou vložkou

na čtyři sekce. Jinak je na čelní straně uvnitř kapsa na zip a zvenčí na bocích pak dvojice sřívovinových kapsiček na zip.

Brašna není určena extrémním cestovatelům, ti potřebují jistější úložek, ale je to ideální doplněk pro běžnou cykloturistiku, kdy často opouštíme kolo a brašnu chceme brát s sebou. Držák na řídítka je jistě vlastní systém se stahováním plastem potaženým ocelovým lankem a tenhle systém je opravdu neznámý. Brašna je v držáku zavazovací a zajištěná speciální pojistkou na klíč, takže ji sice lze k řídítkům zamknout, ale co s obsahem? Pro přenašení je tak vybavena ramenním popruhem a dvojicí plastových čepů na bocích, takže jeho instalace je blesková.

Co se týče zmiňované reflexe, tenké proužky jsou po nasazení silným světlem ve tmě dobře vidět, takže v tomto ohledu je to výborné řešení. Voděodolnost byla při testu hadicí rovněž potvrzena, ovšem je to hlavně o nepromokavosti materiálu v dešti. Ochrana před vodou ve směru odpadu není díky jednoduchému systému uzavírání víka řešena pro nějaký extrém. Celkové tak toto sedmilitrové zavazadlo s hmotností 702 gramy včetně držáku a popruhu nabídne jak nadstandardní míru bezpečnosti, co se reflexe týče, ale je velice praktické jak uzavíráním, tak provedením držáku. Cena 2990 korun je v této kategorii sice trochu vyšší, na druhou stranu je to Orlieb a velký podíl na ceně má právě mira reflexe, takže za bezpečnost to není zase tak moc.

(už)

HQBC Treedom

Značka HQBC se velmi rychle zabývala na cyklistickém trhu a její produkty si rozhodně nemohou stěžovat na nezájem – zásluhu na tom má jak jejich nesporná kvalita, ale i nepřehlédnutelný design a v neposlední řadě tak často skloňovaný poměr cena/výkon. My jsme si z nabídky tentokrát vybrali brýle s označením Treedom, které uspokojí jak svým výrazným tvarem, tak i kvalitou usazení

nánosník, jenž usazuje brýle do správné výšky. Hodně se nám líbilo provedení nánosníku, jehož pryžové dosedací části jsou zespuď nasunuty na dvojici úzkých čepů. Tím je dokonalé předjetí nežádoucímu odlepování či dokonce ztrátě nánosníku, což bývá u sportovních brýlí poměrně častý problém, neboť pot je právě k tomuto spoji dost agresivní. Z našeho pohledu je zde použité řešení naprosto dokonalé, přesto se výrobce ještě pojišťuje dalším náhradním nánosníkem přiloženým v balení.

Samotné vytvarování skel je pak opět značně univerzální. Spíše vyšší zorníky velmi účinně zabráňují foukání do očí při rychlejší jízdě – přitom nejsou tak blízko lícům kostem, aby hrozilo nežádoucí zamlžování skel při pomalejší jízdě.

Standardně nasazená polykarbonátová skla, netřítivá a s odolností proti



na obličej. V pevném transportním pouzdru k nim navíc vedle páru standardních kroužkových skel dostanete rovněž čiré a oranžové zorníky, stejně jako náhradní pryžový nánosník nebo látkový obal sloužící současně i k vyštělení skel. Tento paket, v němž nechybí prakticky nic, vás pak přijde na rozumných 1030 korun.

Z hlediska konstrukce se jedná o klasiku, u níž je přiléhavost k co nejdelší životnosti. Rámeček z materiálu TR90 Grilamid je skutečně nadstandardně odolný, a to nikoli zásluhou samotného mohutnějšího tvaru, ale spíše díky houževnatosti použitého materiálu. Sklopné bočnice tvarově dokonale navazují na středovou část a jejich délka i jemné zahnutí se starají o to, aby brýle seděly velmi jistě – lhostejno, zda disponujete užším či středně širokým obličejem. Protiskluzová gumová zakončení jsou klasika, stejně jako univerzální „rozkrácení“

poskrábání, mají velmi příjemné kroužkové zabarvení s filtrem kategorie 3 – jsou tedy určena do vyložené slunečnice počasí. Univerzální vzhledem k venkovním podmínkám však zajišťují výše zmíněná číra a oranžová skla, jejichž výměna je v praxi až překvapivě snadná. A s trochou šikovnosti se dá zvládnout dokonce i bez jakéhokoli zapatání skel.

Testované brýle jsou k máni v atraktivním bílém, a naopak celkem decentním černém provedení.

(lad)

+ usazení na obličej, snadná výměna skel

- nenašli jsme

Malometrážní košík

Když chcete do malometrážního bytu vmést nábytek, musíte hledat důmyslná a praktická řešení.

Totéž platí, když chcete dostat bidon do rámu celoodpruženého kola nebo malého dámského rámu, kde zkrátka není dost místa, abyste jej vsunuli do košíku zepředu. Někomu možná vyhovuje lámat se s bidonem a ohybat ústí košíku pokaždé, když se napije, ale funkční řešení je mnohem jednodušší.

Košík Pells Al-Side s bočním nasouváním bidonu je jednoduchou a praktickou variantou i pro sedmíkovky bidon. Tedy pokud je na něj v rámu místo. Hliníkový košík s tuhým tělem využívá delší levé rameno se spodní opěrkou, kdežto pravé je kratší a zasahuje pouze do středu bidonu. Ten tak lze pohodlně nasunout krásně šikmo z pravé strany, a to velice rychle i za jízdy v terénu. I když jsme nejprve měli obavy ze zajiš-

tění bidonu při agresivnější jízdě, nakonec se nepotvrdily a sedmíková lahev prostě držela v košíku naprosto spolehlivě. Proti některému z klasických provedení to není sice tak stoprocentní, že by byla extra stlačená a nebylo by možné s ní téměř pohnout, ale rozhodně se nehybe samovolně, nedrčí mezi rameny a nemá tendenci košík opouštět ani v hodně těžkých pasážích.

Naopak vyjmutí a zpětné zasunutí patří k nejsnazším, co jsme kdy testovali, takže v tomhle případě kombinace malý rám a boční košík rozhodně ano i pro závodní nasazení. Cenou 167 korun tenhle třicetigramový kousek nikoho určitě neurazí a pro mnohé je to řešení dlouhodobého problému spojeného s nutností vozit namísto bidonu hydratační vak.

(už)

Naopak vyjmutí a zpětné zasunutí patří k nejsnazším, co jsme kdy testovali, takže v tomhle případě kombinace malý rám a boční košík rozhodně ano i pro závodní nasazení. Cenou 167 korun tenhle třicetigramový kousek nikoho určitě neurazí a pro mnohé je to řešení dlouhodobého problému spojeného s nutností vozit namísto bidonu hydratační vak.

TEASI

TEASI ONE2

- > 3,5" displej s podsvícením
- > Li-pol dobíjecí baterie
- > 10 - 12 hodin provozu
- > doživotní bezplatné aktualizace OPEN STREET MAP
- > odolná vůči vodě
- > Záruka 36 měsíců

S NÁMI SE NEZTRATÍTE

4400,-

V ČEŠTINĚ

bike4u.cz

Look Kéo 2 Max Blade Haven Energizer

Francouzský Look je vyhlášený svými inovacemi ve světě náslapných pedálů – byl to ostatně právě on, kdo do světa silniční cyklistiky přinesl první skutečně funkční a bezpečný náslapný systém. Evoluce jeho technologií vyústila před lety v řadu Kéo, jež se následně pochvilu rovněž přídomek Blade a použitím karbonového plátu určujícího vypínací sílu.



s tušími planžetami označenými dvanáctkou. Absence možnosti seřízení předpětí planžet pak rozhodně není jakýmkoli nedostatkem. Se standardní tvrdostí „8“ jsme byli maximálně spokojeni – nabídla jak ideální

Aktuální řada pedálů Look Kéo je každopádně na samé špičce nejen z hlediska velice nízké hmotnosti, ale i v dalších kritériích, mezi něž patří třeba rozměry styčné plochy, z velké části určující kvalitu přenosu síly.

Na následujících řádcích si představíme silniční pedál Kéo 2 Max Blade, tedy novinku kolekce 2015, jež působí velice minimalisticky, a současně jsou parametry určující kvalitu přenosu energie z tretty na kliku plně srovnatelné s podstatně mohutnějšími konkurenčními modely. Jinými slovy – jen málokdo dokáže v podobně minimalistickém provedení a s takto příznivou hmotností (váha páru pedálů bez kufrů je 240 gramů) nabídnout natolik přesvědčivou stabilitu tretty vůči pedálu. V neposlední řadě byl důležitým požadavkem při vývoji pedálů Kéo 2 Max Blade co nejnížší odpor vzduchu, zajištěný jejich optimálním profilem. Představené pedály však nejsou špičkově ledoce, naopak mají být modelem, který učiní technologii Blade dostupnou podstatně širšímu okruhu uživatelů, než tomu bylo doposud. Běžným jezdčům z řad amatérských závodníků je užspůsobena rovněž měkká karbonová planžeta zajišťující o něco snazší vypínání a současně i náslapnutí menší silou. Cena pedálů 2690 korun je skutečně více než jen konkurenceschopná a adaptace technologie Blade na cenově dostupnější řady je jednoznačně správná.

Svým minimalistickým tvarem jsou představené pedály v podstatě totožné s nejlepšimi modely řady. Kompaktní rozměry kompozitového těla (vstříkovaný kompozit s přísadami skleněných vláken) jsou ostatně pro řadu Kéo typické od jejího počátku. Podobné titěrné působení i kompozitová zarážka nebo třeba dosedací část tvořená plátem z nerezového plechu. Celková plocha platformy 400 mm² a její šířka 60 mm jsou vzhledem k rozměrům pedálů skutečně vynikající a přenos energie z tretty na osu pedálu je perfektní, stejně jako boční i torzní stabilita tretty. Maximální redukce se dotkla vzdálenosti chodidla/osa pedálu, což je opět další z aspektů pro optimalizaci přenosu síly. Samotná osa je pak velmi čistě zasazena do tvaru pedálu. Její dotahování do kliky se provádí pomocí 8mm imbusové

klíče, na opačné straně najdeme zásepky zakrývající vnější přístup k ložiskům. Ta jsou tvořena kombinací klasického kulíkového ložiska na vnější straně osy a jehličkového blíže ke klíči.

Použití tvarované karbonové planžety namísto standardní pružiny je charakteristickým znakem modelů řady Blade. Námí zkoušené pedály disponovaly planžetami s označením čísel 8, v nabídce je ovšem i tatáž verze

úrovni. To ostatně platí také o samotných zarážkách, jež se stále podobají těm prapůvodním, jsou však o něco zmenšeny, a hlavně v jejich přední a zadní části přibývá plocha z měkkého plastu usnadňující chůzi. Stejně tak montáž zarážek je velmi jednoduchá – v poměrně velkém rozsahu je možný jejich pohyb všemi směry a samotné šroubky jsou vybaveny osazením pro klasický plochý šroubovák i pro imbus.

Náš test pedálů Kéo 2 Max Blade tedy odhalil maximální uživatelskou přívětivost, jak je na tom ale životnost? S pedály jsme najezdili „pouhopouhou“ tisícovku kilometrů, což je samozřejmě málo na to, abychom mohli hodnotit. Udané kilometry však na pedálech nezane-

chaly prakticky žádné stopy – téměř jsme je po vyčištění mohli vrátit zpět do krabičky a vydávat je za nové. Stejně tak utěsnění ložisek vypadá skutečně důvěryhodně, takže za Cykloservis tuto nejekonomičtější verzi řady Blade určitě doporučíme. (kad)



upínací sílu, tak i dostatečně snadné náslapnutí i uvolnění zarážky z pedálu. Okamžik uvolnění je navíc doprovázen jasně zřetelným cvaknutím a i pocitově je uživatel přesně informován o tom, kdy je zarážka pedálu ještě zajištěna, a kdy už ne. Právě tato vlastnost je pro pedály Look typická od úplných začátků – uživatelská přívětivost je zkrátka na vysoké

ISEW Intelligent Sport Eyewear

515 COLLECTION

Lightning - SPECIAL

Brutal - TRAVEL

WWW.3FVISION.COM

Letošní kolekce cyklistického oblečení a novinkami a jestliže bychom chtěli vypíchnout kousek, který se vyloženě povedl, byly by to určitě kraťasy Energizer.



Ty jsou svým střihem určené spíše pro trail a enduro, i když milovníci délky nohavic lehce nad kolena budou spokojeni i v XC pojetí jízdy. Materiál je i přes určení

pro tvrdší jízdu tenký s jemnou strukturou z vnitřní strany a co se týče zpracování švů a všech detailů, to je naprosto perfektní. Dostatečná pružnost všech panelů pak zajišťovala i testované velikosti XL výborné usazení v pase bez jakéhokoli nepřítomného tahání nad koleno při šlapání. Střih se vyloženě povedl a i kštelko pasuje 190cm jezdců ne úplně vyvíhané postavy dokonale a i kdyby nebyl materiál pružný, sedlo by to stejně tak. Vyšší díl v pase má z vnitřní strany potisk a díky stahování plastovým páskem po vzoru motokrosových kalhot a celkovému střihu respektujícímu posed cyklisty, se v této partii kraťasy na těle ani nehnu, aniž by byly výrazněji stažené. Dokonalému usazení pomáhá i elastičtější materiál vzadu nad hýžděmi. Přes ně a celou zadní stranu nohavic je velice prakticky zvolena černá barva, takže u černých kraťasů to sice nevynikne, ale zelené nebo modré provedení tak nebude při jízdě v blátě tolik trpět výrazným osazením hnědým flekem, který se časem hůře a hůře pere. Délka nohavic lehce nad kolena při šlapání neobtěžuje



Čistič brzd

Nadpis zní skoro jako čistě bot, jenže v tomhle případě se nejedná o osobu vykonávající určitou činnost, ale prostředek Dirtwash Disc Brake Cleaner na čištění kotoučových brzd.

Sprej s objemem 250 ml je určen k odmaštění kotoučů nebo povrchu brzdových destiček a neměl by být agresivní ani vůči plastovým či lakovaným povrchům. My jsme jej vyzkoušeli k očištění kotoučů a sintrovaného brzdového obložení. Aplikace je jednoduchá, stačí nastříkat a nechat buď odkapat a vyschnout, nebo ošetřený povrch setřít hadříkem. Každopádně, kotouč a aplikaci možné lehce otřít hadříkem, protože mastnota a nalepený prach se krásně rozpustily, navíc stejně dobře umí odstranit i brzdovou kapalinu. Další aplikace spreje na čistý povrch už byla bez setření hadříkem a nechal jsme prostředek vyschnout, což nervalo, díky jeho vynikající odpařovací schopnosti, dlouho. Kotoučové očištění perfektně, a co se destiček týká, vytažené ze třmenů a ošetřené byly následně bez nečistot a brzdů třeba znovu lehce zjet, aby se dostala na plný výkon.

Aplikace čističe přímo na destičky ve třmenu i s nasazeným kotoučem je také možná, ale tam je třeba nastříkat větší množství, aby mastnota a nečistoty odtékly. Pro kvalitní očištění ale přece jen doporučujeme destičky vyndat a vše čistit zvlášť. Jednak není potom taková spotřeba čističe,



ale dostanete se do míst, kde by jinak mohly nějaké nečistoty zůstat.

Co jsme ocenili, byla příjemná citrusová vůně, i když hořlavé chemické složení není vyloženě na citrusové bázi a minimální agresivita vůči citlivějším povrchům. Ne každý čistíč brzd lze totiž použít na lakovaný povrch nebo plast. Cena 149 korun pak vzhledem k potřebě minimálního množství pro očištění není tak vysoká, protože brzdy jej opravdu nepotřebujete tolik.

a nohavice se nějak znatelně nevyhruňují a co musíme vyzdvihnout, je perforovaná plocha na vnitřní straně stehů, která zajišťuje výbornou ventilaci. Celkové materiálu dobře dýchá a díky modernímu střihu bychom se nestyděli použít kraťasy i v civilu. Dvě boční kapsy s dostatečnou hloubkou jsou pro tenhle účel jak stvořené a nechybí ani kapsička vpředu na stehně. Všechny zipy ve výrazné barvě pak skvěle dokreslují celkové povedené design a i když jsou tyhle kraťasy za 1690 korun dodávány bez vnitřních trenýrek s výstelkou, kombinace s neoriginálním kouskem či cyklistickým tričtvrákem se šlemi byla naprosto bez omezení. Jak už jsme totiž zmínili, skvělé usazení v pase je největší devizou tohoto modelu a perfektní design, střih a ventilace z něj dělají jeden z nejlepších kousků, co jsme kdy testovali.

- + střih, ventilace, usazení v pase, černý zadní díl
- nenalezli jsme

(už)

(už)

MERIDA-BIKE.cz / MERIDA sk

ONE-SIXTY 2015

JDE TO Z KOPCE!

GOOD NEWS! ONE-SIXTY roku 2015 nejenom sviští trailu na 27,5 palcových kolech, ale i jízdní schopnosti jsme posunuli k dokonalé naplněným ambicím tohoto enduro konceptu. Velmi přesné a citlivé reakce zadní stavby „VPK“ se 160mm zdvihem, krátký představec, širší řídítka a na nejvyšším modelu řady ONE-SIXTY 7.900 i lehký převodový systém 1x11 z něj dělají dokonalého sjezdaře.



MORE FUN

MORE PASSION

MORE INNOVATION

MORE SUCCESS



Apache Hawk 29" C1



Dokončení ze str. 1 ⇐

To ostatně platí také o mohutné působícím středovém pouzdru, jehož závitové provedení je maximálně praktické. Zadní stavba je poměrně široká, a to již v napojení sedlových vzpěr na monostay. Více než dostatečná světlost je i dole za středovým pouzdrum, nabalení bláta na vzorek pláště Schwalbe tedy nebude představovat skoro žádný problém. Zajímavě působí ztuhlá ztužení sedlové trubky ve své dolní třetině – aby byla umožněna montáž klasického ob-

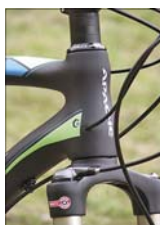
jímkového přesmykače průměru 34,9 mm, aniž by bylo nutné použít užší sedlovku. Stylisticky čisté je i vnitřní vedení řadicích bowdenů. Důležité je zde však slovo „nepřerušovaných“ bowdenů, čímž je zajištěna dlouhodobě precizní funkce řazení, a současně i případná výměna bowdenů není složité. Post Mount úchyt brzdového těmnu je dnes již samozřejmostí, stejně jako jeho situování před osu kola, tedy na levou řetězovou vzpěru.

Závodní XC klasika

Z hlediska geometrie působí nejdražší verze řady Hawk jako klasický cross-countryový chrt. Spíše delší přední trojúhelník s nepřehlédnutelným slopingem a trochu delším představcem (v testované dvacíce 110 mm dlouhým) usazují jezce do výkonnostní pozice. Jediným „narušitelem“ této idey jsou výše umístěná řídítka s množstvím podložek pod představcem, což u sportovně zaměřených devěťadvacích nebývá vždy pravidlem. Nám to však vyho-

vovalo, možnost variability posedu je díky tomu hodně nadstandardní. Je ale pravda, že první, co jsme na kole upravili, bylo přetočení představce do negativního sklonu, čímž jsme biku zajistili ještě lepší vřchaské schopnosti bez zbytečného snížení stability a jistoty ve sjezdech.

S celkovou hmotností 11,6 kilogramu (v testované dvacíce) lze očekávat, že bude kolo sebevědomě zrychlovat. Realita přesně splnila tyto předpoklady, a nejenže akcelerace, jak z nuly, tak i v rychlosti, byla vynikající, ale rovněž přenos energie se předvedl v nejlepší možné světlo. Jinými slovy – tuhost rámu je přímo příkladná, a to i pod těžším jezdcem s výškou postavy okolo 185 centimetrů. Jakékoli tendence ke kroucení, ať už celkovému torznímu či ke kroucení v oblasti středové partie, jsou pro Apache 29" Hawk C1 naprosto neznámým pojmem. A klidně si bike může dovolit i standardní rychloupínací zadní osu, přestože mnozí kážou, že u devěťadvacích je dnes jedinou možností pevná osa



na obou kolech. Dokonce i při položení kola do klopené zátěže ve vyšší rychlosti nebyly patrné žádné tendence k vychýlení zadního kola či dokonce ke škrtnutí kotouče o destičky – konstruktéři zkrátka odvedli skvělou práci.

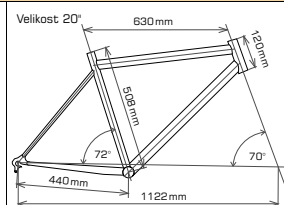
Stejně tak k ovladatelnosti nelze mít připomínky, i přes značné rozměry kola byla jeho ochota proplétat se zátěžkami velmi sebevědomá. A nebojíme se v této souvislosti hovořit o radosti z jízdy – bike si nechá líbit i odsakování terénní hran, nadhazování předku při nájedu na překážku a mnoho dalšího. V reálu tak působí velmi kompaktně a poslušně. Možná bychom vyměnili představce za kratší, a ještě tak navýšili točivost v pomalejších rychlostech, ale to už je pouhý detail. V továrním nastavení je tato devěťadvacika doslova mistrem výjezdů, kdy šplhá do prudkých kopců s jistotou kamzíka. A stejné tak

ve sjezdech působí až nečekaně schopně, přestože se jinak vyznačuje čistokrevnou XC povahou. Především však tento bike z největších kol vytěžil naprosté maximum – i členitější terén zvládá zdolat s bravurou a perfektní adheze kol je navíc doplněna nadstandardním jízdním komfortem. Ten je logicky již zčásti zaručen velkými obrubami, jenže také schopnost rámu pohlcovat nemalou část oteřů je při jízdě v terénu zřejmá. A to Hawk C1 disponuje „pouze“ duralovou, navíc poměrně mohutnou sedlovkou, která sama o sobě přilís pohodlí nezajistí. Slovo komfort můžeme skloňovat i v souvislosti s vynikajícím sedlem Legend a v neposlední řadě se vzduchovou vidlicí Epicon. Ta totiž snese srovnání s výrazně dražšími konkurenty, stejně jako třeba použité kotoučové Deore, jež nabídl ideální odezvu na pohyb jejich páčky.

Takže chcete-li schopnou karbonovou devěťadvacici v ceně kolem čtyřiceti tisíc, v případě testovaného modelu rozhodně nesáhnete vedle.

Technické specifikace

Rám: MC 709 Carbon
Vidlice: SR Suntour Epicon RL-R, 100 mm
Klíky: Shimano Deore 40/30/22
Brzdy: Shimano Deore, 180 mm
Řazení: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kazeta: Shimano HG50 11–36 (10)
Náboje: Shimano Deore
Ráfky: Remyx Sting 29"
Řídítka: Schwalbe Racing Ralph 2,1"
Řídítka: Ritchey Comp
Představce: Ritchey Comp
Sedlovka: Ritchey Comp
Sedlo: Legend
Hmotnost: 11,6 kg (vel. 20")
Cena: 42 990 Kč



Velikost 20"
+ tuhost a zpracování rámu, schopnosti ve výjezdech, jízdní komfort, vyvážené osazení
- pro někoho delší představce

BIKEMARAST.CZ
PRODEJ A ODBORNÝ SERVIS
JÍZDNÍCH KOL
Novovysocanská 589/7 Praha 9
Vchod z ulice Školní
776 346 435, info@bikemarast.cz
Specializovaný e-shop: www.bikemarast.cz

Váš unikátní ROAR

Rámový set Roar nabízíme s možností aplikace individuálního barevného provedení. Každý rámový set je lakovaný ručně v České republice. Za příplatek nabízíme možnost vlastního barevného provedení celého rámového setu (při zachování designového konceptu log a pruhů) včetně možnosti jména na libovolné místo na rámu.

Filosofie je jasná – Roar je exklusivní rám se špičkovými parametry, proto k němu nabízíme nadstandardní servis s možností individuálního lakování.

ultralite → SS vacuum → bearing 1 1/2" →
FCSTO PULZARSKI SANDWICHES BB86 carbon dropout

pellis

NOVINKA 2015

MULTIPLE TALENTS UNIQUE POWER

MADE IN FRANCE

Mnoho využití, jedinečná efektivita. XC, Enduro, AM, S-Track první pedál vyhovující všem, díky Look Cage konceptu: 460mm2 kontaktní plocha pedálu, nízká hmotnost (1122g), inovovaný klíčový systém + DCS systém zaručující to vše Look pedál u pedálu S-Track. Tato řešení přináší ještě perfektní funkčnost ve všech podmínkách, bezpečnost a optimální přenos síly.

Made in France. More information: www.sabicyclic.com
www.vosbike-import.cz
www.facebook.com/vosbikeimport.cz

LOOK
HERITAGE OF THE COLUMBIAN PERIOD

Autorizovaný prodejce a servis automobilů SUBARU od roku 1996...

VYZKOUŠEJTE NOVÉHO OUTBACKA U NÁS JEŠTĚ DNES

SUBARU HOSTIVAŘ ALM

...MY JSME SUBARU



www.subaru-alm.cz | www.facebook.com/SubaruAlm | tel.: +420 271 961 283



Úplně nová, v pořadí již pátá generace modelu Subaru Outback cílí na široké spektrum zákazníků. K tradičním hodnotám vlnkové lodi japonské značky patří komfort a bezpečnost, ale nezapomíná se ani na jízdní zážitky a v neposlední řadě na praktičnost, která byla příznačná již pro všechny předchozí generace. A přestože se mnohým soudobým SUV někdy vytýká, že v prostornosti interiéru a především zavazadelníku nedosahují kvalit standardní, v našich končinách tak oblíbené karoserie

Nové Subaru Outback

Styl, prostor a skvělé jízdní zážitky

motoru a podvozku jsme se u zcela nového auta pohybovali okolo průměrné spotřeby sedm litrů a při dodržování povolených dálničních limitů a jejich kombinací se silnice- mi první a druhé třídy jsme se vešli dokonce

la čtvrt století, a EyeSight zahrnuje nejen adaptivní tempomat či nepřetržitě sledování jízdního pruhu, ale také automatické nouzové brzdění, které je kombinováno se samočinnou přednázovou regulací škrti-

ložnými prostory, a především s celkovou ergonomií. Ideálně tvarovaný věnec volantu, příkladné rozmístění všech ovladačů a nový sedmipalcový dotykový displej situovaný prakticky v zorném poli řidiče – to

vyhoví třeba i šifka vstupního otvoru, dále lehká konstrukce vyjímatelné krycí roletky i samotných operadel, a především ložná plocha dělí téměř menší dodávky. Po sklopení operadel nejenže jakkoli nepěká podhlavníky zadních sedáček, ale ani jejich sedák, který zůstane uschován vespod, a tudíž nezkracuje ložnou plochu. Ta se dá díky příjemnému čalounění použít výjimečně třeba jako ložnice, ale pro naložení kola je doslova ideální. Nijak nepěká podběhy kol, a v praxi je tak využitelná plocha až



kombi, Outback dokonale kombinuje obě kategorie. Svou světlou výškou, pohonem všech kol i robustností je totiž klasickým představitelem SUV, ovšem po sklopení zadních sedáček interiéru pohltí rozměrný devěťadvacíkový bike, aniž by musel užívatel cokoliv řešit. Z našeho pohledu je nový Outback pravděpodobně nejlepším modelem, jaký Subaru kdy vyrobilo – je stále záclen na řidiče, jeho jízdní zážitky a bezpečnost, současně však nabídne tolik prostoru, že strčí celou řadu přímých konkurentů hravě do kapsy. Jinými slovy, je to dokonale univerzální, jenž převezte početnou rodinu na chalupu a současně nabídne sportovnější svezení, a to dokonce i v naší testované konfiguraci s dvoulitrovým boxer-dieselem a samočinnou bezestupňovou převodovkou

do šesti litrů. Což je vzhledem k rozměrům auta vynikající hodnota.

Nastavení nových měřítek

Předchozí generace modelu Outback, již jsme testovali před necelými dvěma lety, byla skvělým autem. Novinka, již jsme měli i tentokrát zapůjčenu od společnosti ALM Hostivař, ji však ve všech kritériích značně překonává. Nejvíce pak v celkové kultivovanosti projevu, velmi nízké úrovni vnitřního hluku a kvalitě zpracování, přesněji řečeno v proporcování mnoha detailů. K tomu přidává celou řadu elektronických pomocníků, z nichž ten nejdůležitější se jmenuje EyeSight a je dodáván standardně ke všem modelům s převodovkou Lineartronic. Pokud čekáte, že se jedná „pouze“ o sesta-



Lineartronic. Podvozek je totiž naladěn tak, aby sice poskytl dostatečný komfort, ale bylo u něj preferováno příkladné držení zvolené stopy a minimální náklony karoserie do zatáček. Přestože na délku i šířku se nová generace oproti té dosavadní lehce povytáhla, stále Outback na silnici nepůsobí jakkoli přerostle. A co je neméně zásadní, z hlediska hospodárnosti provozu se může novinka měřit s mnohými i trošku menšími modely – i při celkem častém využívání dynamiky

vu bezpečnostních prvků řešících za řidiče krizové okamžiky, máte pravdu, ovšem jen částečně. Subaru totiž nechce porušit svou filosofii, která upřednostňuje řidičské zážitky před obyčejným „ovládáním“ auta, proto systém EyeSight není plně automatický, tedy zcela „blbovzdorný“. Řidič má i nadále plnou kontrolu nad vozem, EyeSight mu má v kritických situacích pouze pomoci, nikoli udelat vše za něho. Inženýři Subaru na použité technologii pracovali bezmála

člady a mnoha dalšími technologiemi. Oči systému představují dvě kamery umístěné v bezprostřední blízkosti vnitřního zpětného zrcátka. Dva separátní senzory pak snímají obraz sloučují v jeden, přičemž mikrovlnný a laserový radar umí detekovat přítomnost objektů – tedy chodců, cyklistů či jiných překážek. Umělá inteligence u Subaru dosáhla zcela nových měřítek, ovšem jenom ona.

Outback prakticky

Jako celek působí novinka velmi vyváženě a sebevdomě, přívlastek „prémiový“ tak ve spojitosti se Subaru rozhodně není jen marketingovou frází. Zpracování je prvotřídní, až u všeho pozornost zaměříme na exteriér, či interiéru. V něm najdeme precizní grafiku všech přístrojů, dále měkké plasty a skutečně hodnotné působící materiály, ale primárně nadbytek prostoru, a to ve všech směrech. Posadíme-li bezmála dvoumetrového čahouna nejen na řidičovo sedadlo, ale i za něho, na to zadní, zjistíme, že dimenzování rozměrů myslí na Evropany, a to snad i ty s postavou basketbalisty. Všude je místa doslova nadbytek, současně je však příjemným společníkem dostatečně boční vedení příjemně tužších sedáček. Spokojeni jsme byli také s odkládacími či

vše přispívá k maximální spokojenosti. Stejně jako výrazné snížení vnitřního hluku, na němž se podílely nové odhlučňovací materiály. Důležitou informací je třeba i 67% zvýšení torzní tuhosti karoserie, což je další z aspektů přinášejících maximálně jistý pocit z jízdních vlastností. Naladění podvozku navíc skoro až popírá rozměry a hmotnost vozu – systém AWD poskytuje optimální rozdělení točivého momentu na jednotlivá kola a průjezd zatáček je natolik jistý, že řidiče skoro láká k neustálému hledání limitů adheze. Ty jsou však tak vysoké, že běžný uživatel nemá téměř šanci se k nim přiblížit. Diesellový boxer se sto padesáti koňmi sice vyložené nevybíží k častému přepínání do manuálního režimu a k řazení pádly pod volantem, ale pokud už tak učiníte, zjistíte, že tato kombinovaná a hospodárná jednotka dokáže být až překvapivě sportovní, šlápnete-li výrazněji na pedál akcelerační a využijete-li „kick-down“ efekt virtuálních sedmi rychlostních stupňů.

Takže máme před sebou skutečně skvělý vůz na pomezí kombi a SUV, u nějž bude velmi těžko hledat slabiny jak náruživý řidič, tak i prakticky smýšlející uživatel, kterého uspokojí prostorost i spotřeba. Jak je na tom ale nový Outback z pohledu cyklisty, vyneseme-li přítomnost integrovaných střešních ližin či poměrně slušné nájezdové úhly dovolující dojezd do hůře přístupných lokalit? Možná nebyl navrhován primárně pro cyklisty, ale v realu se trváti tak, jako by potřeby bikaři či silničáři byly od počátku tím hlavním, co vývojáře Subaru zajímalo. Po otevření pátých dveří stačí pouze zatahnout za ideálně přístupné páčky na boku zavazadelníku a zadní operadla se v okamžiku sklopí do roviny. Na tom již dnes není nic netradičního, ale zde nároky cyklistů maximálně

po zadní stěnu předních operadel. Navíc vždy zbude hodně prostoru bezprostředně za nimi, kam lze schovat třeba cestovní tašky, které tak nebudou překážet nakládání kol. Rovněž samotný materiál čalounění působí hodnotně, ale současně odolně, a naše nekolikrát převážení testovacích kol se na interiéru auta jakkoli nepodepsalo.

Patříte-li mezi ty, kteří si raději svého drahého mazlíka převážejí v útrokách auta, Subaru Outback je pro vás ideální. My jsme do něj naložili dvě celoodpružené devěťadvacítky, jen s proložení silnou dekou, a na tato kola bychom mohli klidně se na interiéru auta jakkoli nepodepsalo. Patříte-li mezi ty, kteří si raději svého drahého mazlíka převážejí v útrokách auta, Subaru Outback je pro vás ideální. My jsme do něj naložili dvě celoodpružené devěťadvacítky, jen s proložení silnou dekou, a na tato kola bychom mohli klidně se na interiéru auta jakkoli nepodepsalo.

(kad)

5 Enervit PRE sport vyřešíte jídlo před sportem:

- zajišťují dlouhodobé uvolňování energie
- nastartují a plně uvolňují energii z tuků
- je lehce stravitelný, a přesto zasytí

www.enervit.cz

Helena Erbenová
terénní triatlon, Enervit Team

Technické specifikace	
Motor: Boxer Diesel 2,0I DOHC turbo	
Zdvihový objem: 1998	
Výkon: 110 kW (150 PS)	
Točivý moment: 350 Nm (1600–2400 ot.)	
Převodové ústrojí: Symmetrical AWD	
Převodovka: bezestupňová Lineartronic	
Zavěšení: nezávislé vpředu i vzadu (vpředu McPherson + zkřížené pružiny, vzadu Double wishbone)	
Brzdy: kotoučové s vnitřním chlazením (P+Z)	
Pneumatiky: 225/65 R17	
Rozměry (délka): 4815/1840/1605 mm	
Rozvor: 2745 mm	
Objem zavazad. prostoru: 1848l (měřeno dle VDA)	
Zrychlení (0–100 km/h): 9,9 s	
Max. rychlost: 192 km/h	
Spotřeba: město – 7,5 l/100km mimo město – 5,3 l/100km kombinace – 6,1 l/100km	
Cena: testovaná verze (výbava Active): 1 019 000 Kč základ (benzin 2,5l, výbava Active): 939 000 Kč	

Author Modus 29



byla navíc podpořena přítomností pevné osy vpředu i vzadu. Což se mimo jiné promítlo do precizního vedení kola do zatáček, v čemž ostatně pomohl i krátký představec a vhodné široké řídítka.

Author carbon monocoque

Pokud pozornost zaměříme na karbonový rám, materiálově označený jako „Author C. carbon“, zaujme jeho střídavě tvarované. Zvlášť v přímém srovnání s karbonovými „sedmadvacítkami“ skoro překvapí kruhové či maximálně oválné profily hlavních rámových trubek – žádné trojúhelníky či extrémní zplstňování zde nečekáte. To však současně neznamená, že by byl rám vizuálně nudný. Naopak, až už se podíváme na kónickou hlavu, čisté provedení vnitřní vedení řadicích lanek nebo třeba masivně vyhlázející partii středového pouzdra (s klasickým závitovým „domečkem“), vše je uděláno s citem pro detail, což platí rovněž u provedení decentní modro-stříbrné grafiky.

Z hlediska jízdního projevu je velmi důležité tvarování zadní stavby, využívající již zmíněnou pevnou osu a k tomu takřka nepostradatelný úchyt brzdového těmne

standardem Post Mount. Současně se zde však prolínají dva světy – a sice ten zajišťující ideální přenos energie s tím, jenž určuje schopnost zadní stavby pohlcovat část otřesů. Vyšší a celkově robustnější profil řetězových vzpěr totiž doplňuje výrazný průhyb těch sedlových. A toto jejich značné vyosení je v reálu skutečně tím, co dokáže absorbovat až překvapivě velké procento rázů, jež by jinak v plné míře přešly do zad jezce. Naopak v případě sedlové trubky se konstruktéři nesnažili o navýšení komfortu, o čemž vypovídá nejen duralová sedlovka, ale především její nikoli podměrečný průměr 31,6 milimetru. Z vyložených detailů rámu potěší například ochranné prvky z nerezového plechu, jež jsou integrovány přímo do stěny karbonových trubek, a to v místě možného zasakování řetězu.

Modus 29 – rychle, pohodlně a dostupně

Jízdní vlastnosti by se daly shrnout do jakéhosi XC a maratonského „balíčku“, kdy k dominantním vlastnostem kola patří naprosto precizní jízdní stabilita dala samotnou koncepci a k tomu příkladně vrchaské schopnosti. V těchto ohledech nelze mít jedinou výtku, i do extrémně prudkých kopců šplhá sebestě jako tank, ovšem s lehkostí dvanáctikilového bika. Na jakékoli nežádoucí tendence ke zvedání předku zapomeňte, snad jen použít pláště s jemnějším středovým vzorkem nemusí být v lehké rozmočeném terénu úplně nejpraktičtější univerzálem. Je sjezdu pak opět převládá pocit jistoty a stoprocentního spolehlivosti se na vedení zvolené stopy. Modus v těchto okamžicích působí až nebyvale klidně a velmi rozvážně, ovšem v nejlepším možném významu tohoto spojení. Navyknutí si na jeho jízdní projev je proto otázkou okamžiku, stejně jako až uokleňavající pocit celkové robustnosti ko-

la. Skoro až v kontrastu s výše zmíněným je velmi dobrá ovladatelnost, již bychom vzhledem k dominantní jízdní stabilitě snad v této míře ani nečekali. Svůj díl na tom má optimální poměr mezi délkou horní trubky a krátkým (v našem případě 80mm) představcem, stejně jako adekvátní položení hlavy. To vše se v součtu projevuje citlivou ovladatelností a reakcemi na požadavky ke změně směru bez zbytečných prodlev. Aby kolo poslouchalo na slovo, na to je nutné se s ním trochu sžít a pochopit jej, pak ovšem uživatele překvapí až nebyvale přátelským projevem. Nebáří se nadhozené předku, položení do rychle projeté klopky či třeba otočení na místě, skoro na pětiku. Což rozhodně nejsou královské disciplíny řady sportovních křesťavčiček. A zapomenout nesmíme ani na jízdní komfort, který je rovněž silnou stránkou testovaného modelu, neboť zadní stavba v kooperaci s velkými koly dokáže zahladit opravdu značnou část nerovností.

Osazení je pak především o funkci. Vidlice FIRST je sázkou na jistotu a po počátečním zajištění, kdy v chladu nechtěla být příliš citlivá, se během najetých kilometrů stal její projev vyloženě kultivovaným. Páčka dálkového lockoutu je sice trochu ostřejší a její ergonomie není dokonalá, ale funkce je bezproblémová. Pro aktivaci vidlice si jezdec většinou navyknou používat vnější část kloubu ukazováku – podobně jako u prvních dálkových lockoutů Fox. Ve skvělém světle se předvedly kotoučové kytro Gemini, dále kola s odolnými a současně lehkými ráfky Author Radon Pro a v neposlední řadě systém pohonu. Přítomnost trojice převodníků nám pro cílovou skupinu přijde stále to nevhodnější řešení. A pochvalu si od nás odnáší rovněž ultrapohodlné sedlo Summit nebo třeba příjemné gripy. I takové detaily se podílejí na celkovém dojmu z kola.

Nejdostupnější Aerozine

Řídítka a představec značky Aerozine jsou k dostání v několika kvalitativních úrovních, a zatímco závodník by asi sáhl po nejdražším provedení kvůli hmotnosti, sportovní jezdec možná bude řešit spíše výsledný posed a trochu ušetří.

Představec Aerozine XS 17 má na svém boku logo 100 Aerozine a zatímco jednou tak drahé modely mají číslíčku 80 nebo 110, stovku tam najdeme také. Takže pokud náhodou hledáte představec Aerozine pro pohodlnější posed, nebo naopak pro výrazné snížení pozice řídítek při nasazení v negativním úhlu, stěžejní je označení XS 17.

Tenhle kousek vykován z hliníkové slitiny řady 7050 má 17° úhel a vyrábí se pouze v 31,8mm provedení objímky řídítek. Nejběžnější délky 90, 100 a 110 mm jsou samozřejmostí a ve střední verzi váží 129 gramů. Jednodílná čelní objímka řídítek je na čtyři šrouby, objímka sloupku vidlice pak má dva střídavě umístěné imbusy.

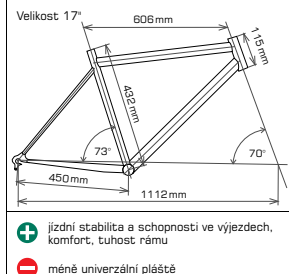
Nejnápadnějším prvkem je bílé logo značky vyvedené na horní i spodní straně a boční loga jsou rovněž umístěna tak, aby byla dobře čitelná v pozitivní i negativní pozici představe. Montáž na vidlici i zajištění řídítek je naprosto standardní bez jakéhokoli omezení a výroba zde neobtěžuje vyznačováním maximálních do-tahovacích momentů. Celková tuhost je díky dostatku materiálu a střední hmotnosti na solidní úrovni, takže rozhodně nejde o kousek, na kterém by se mohl těžší jezdec bát vjet do terénu.



Cena těsně pod tisíc korun sice není nejnížší, ale i tak je to mezi představi této značky to nejdostupnější, co nabízí. Za jistotu značkového komponentu to je ovšem odpovídající částka, navíc fajnšmekr může sáhnout po lehčích verzích v bílé nebo červené barvě za téměř dvojnásobek.

Technické specifikace

Rám: Author C carbon monocoque
Vidlice: RST FIRST 29 15 TRL, 100 mm
Kliky: Shimano Alivio 40/30/22
Brzdy: Tektro Gemini, 180 mm
Řazení: Shimano Alivio
Přehazovačka: Shimano Deore
Přesmykač: Shimano Alivio
Kazeta: Shimano HG40 11–34 (9)
Náboje: Author Xenon Disc
Ráfky: Author Radon Pro
Pláště: Vittoria Mezcal 2,1"
Řídítka: Author Flatbar 700mm
Představec: Author
Sedlovka: Author
Sedlo: Author Summit
Hmotnost: 12,9 kg (vel. 17")
Cena: 40 990 Kč



LTD PRO 27.5

27 990 Kč

(VČETNĚ DPH)

#1

Kola CUBE jsou nejprodávanejší cyklistickou značkou na Německém trhu.

[FACEBOOK.COM/CUBEKES.CZECH](https://www.facebook.com/cubebikes.czech)
[WWW.CUBE-BIKES.CZ](http://www.cube-bikes.cz)

Značka Galaxy, náležící do portfolia jihočeské společnosti CykloŠvec, a to společně s takovými jmény jako Fox, Deda, Catlike a mnoha dalšími, se do nové sezóny přehoupala s celou řadou novinek. To nejdůležitější však zůstává zachováno i v aktuální kolekci – a sice výhodný poměr cena/výkon a nepopíratelná sportovní praktičnost všech modelů. Například i testy Cykloservisu již mnohokrát prokázaly, že za své peníze dostanete u Galaxy maximum, a lhostejně, zda se zrovna zajímáte o devěťadvacítkový model Skylab, nebo o „sedmadvacítku“ řady Pioneer. Přestože ale právě zmíněné stroje představují bestsellery posledních let, v kolekci 2015 najdete mnohem více, značka je tradičně silná třeba i v krosových

Galaxy 2015

Všechny Skylaby využívají komponenty Shimano, nově byly také u nižších specifikací vyměněny brzdy Tektro za Shimano. Kola doplňují komponenty s vlastním logem Nexelo, sedla prémiové značky Selle Bassano, pláště Kenda a ráfky Black Jack nebo Rodi. Zkrátka sestava značek, jež na našem trhu CykloŠvec zastupuje.

MTB 27,5"

Sedmadvacítky již rozhodně nejsou okrajovým segmentem, naopak se staly více než

Bassano a další díly charakteristické pro producenta kol značky Galaxy.

26" klasika

Modelová řada s nejmenším průměrem kol zůstává pro letošní sezónu u vyšších modelů beze změn, inovace se tak týkají především modelů Kvant a Orbit. První jmenovaný bude mít nově vidlici RST Gila TNL s lockoutem, změna proběhla i na postu kotoučových brzd, kde model od Tektra nahrazuje Shimano. Oblíbený bike Orbit



Perseus

ponuje sportovní dámskou geometrii, sníženým rámem a specifickými komponenty navrženými s ohledem na ženskou anatomii. Nechybí proto vysoce komfortní dámské sedlo, vidlice s výrazně měkčí pružinou, kratší představec a podobně. Galaxy Iris bude dodáván ve dvou barevných variantách, velikostech 16" a 18".

Crossová kola

Rada crossových modelů bude pro letošní sezónu očištěna o nejvyšší modely Orion a Triton, a bude proto začínat nejvyšším modelem Oktant. Inovovaný byly krosy Saturn, dámský Venus a nové barvy dostaly i Mikron, Venera a Magion.

čují jemnější grafiku a módními pastelovými barvami.

Citybike, dětská kola apod.

26" a 28" citybiky s blatníky, nosiči, osvětlením a řadou dalších praktických doplňků zůstávají svými specifikacemi bez výraznějších změn. Naopak inovace se o to více zaměřily na dětská kola, tvořící již tradičně velkou část kolekce Galaxy. Atraktivní sportovně-závodní model Kentaur bude dodáván s vidlicí RST Capa a nově také s páčkovým řazením Altus, pracujícím s měničem Shimano Accra. Oblíbené Pavo pak dostalo zcela nový duralový rám s prohnutou horní rámovou trubicou a tatáž inovace se dotkla také 20"



Skylab XT/SLX



Pioneer XT/SLX

a cestovních kolech či v dětských modelech. Nemohou chybět odrazedla, koloběžky a dokonce ani stále populárnější fatbike.

MTB 29"

Vrcholem nabídky 29" biků je samozřejmě i nadále karbonový Perseus. Na podstatně širší spektrum uživatelů je však zacílen oblíbený model Skylab 29", jenž se na stránkách Cykloservisu objevil již několikrát, a to v různých cenových relacích. Pro novou sezónu dostal zcela přepracovaný duralový rám s trojitě zeslabovanými trubicami ze slitiny Al 6061. Rám disponuje semi-integrovaným hlavovým složením, úchyttem kotoučové brzdy Post Mount a pro co nejjednodušší servis a maximální spolehlivost bylo zachováno široké středové složení. Dle jednotlivých specifikací jsou devěťadvacítky Galaxy vybaveny vidlicemi Rock Shox, případně osvědčenými modely značky SR Suntour, pouze nejlevnější varianta s přídomkem Eco používá vidlici RST.

plnohodnotným partnerem devěťadvacítek a původní rozměr 26" odstavily tak trochu na vedlejší kolej, alespoň v případě střední a vyšší třídy. Novinkou sezóny 2014, řadu Galaxy Pioneer 27,5", potkaly pro letošní rok prakticky shodné změny, jež jsme uvedli u devěťadvacítek Skylab. Kompletně přepracovaný duralový rám s trojitě zeslabovanými trubicami se díky všem svým konstrukčním prvkům tváří velmi moderně. Semi-integrované hlavové složení, biaxiální profilací spodní trubky a další prvky zvyšující tuhost při záberu doplňuje skvělá geometrie, nabízející i ve střední třídě čistě sportovní projev. U nejvyššího modelu je použita odpružená vidlice Rock Shox, a to s dálkovým ovládním lockoutu z řídítek, u dalších pak opět osvědčené SR Suntour s klasickým lockoutem na korunce. Stejně jako u 29" řady Skylab se i zde o spolehlivé zastavení starají brzdy Shimano, a to u všech modelů řady Pioneer. Osazení opět doplňují komponenty Nexelo, sedla Selle



Pavo



Iris

dostal novou barevnou variantu, takže jsou změny spíše kosmetické. Základní modely 26" řady, Merkur a Erida (dámská verze), mají rovněž nové barevné varianty a u modelu Merkur též změnu v řazení. Namísto Revoshiftu jsou zde použity páčky STEF51. Novinkou mezi klasickými 26" biky je dámský model Iris. Ten samozřejmě dis-

poskytl novou barevnou variantu, takže jsou změny spíše kosmetické. Základní modely 26" řady, Merkur a Erida (dámská verze), mají rovněž nové barevné varianty a u modelu Merkur též změnu v řazení. Namísto Revoshiftu jsou zde použity páčky STEF51. Novinkou mezi klasickými 26" biky je dámský model Iris. Ten samozřejmě dis-

poskytl novou barevnou variantu, takže jsou změny spíše kosmetické. Základní modely 26" řady, Merkur a Erida (dámská verze), mají rovněž nové barevné varianty a u modelu Merkur též změnu v řazení. Namísto Revoshiftu jsou zde použity páčky STEF51. Novinkou mezi klasickými 26" biky je dámský model Iris. Ten samozřejmě dis-

poskytl novou barevnou variantu, takže jsou změny spíše kosmetické. Základní modely 26" řady, Merkur a Erida (dámská verze), mají rovněž nové barevné varianty a u modelu Merkur též změnu v řazení. Namísto Revoshiftu jsou zde použity páčky STEF51. Novinkou mezi klasickými 26" biky je dámský model Iris. Ten samozřejmě dis-

SUPERIOR
RIDING SMART

(27.5) nebo **(29)** Volba je na vás!

DELUXE

Moc dobře si uvědomujeme, že se mezi námi pohybuje mnoho bikerů, kteří hledají dostupné spolehlivé závodní kolo pro maraton, cross-country nebo náročné vyjížděky. Právě pro ně jsou určeny modely SUPERIOR řady MTB Race. XP 29/27 SE 24 990 Kč

www.superiorbikes.eu

**DOSTUPNÁ
ZÁVODNÍ ZBRÁNĚ**

Růžový Sting

Kanadský zpěvák by se asi těžko oblékl do barvy, která by jeho chlápčáckému image zrovna nelichotila, ale kdo si rád tuní kolo do barviček, tomu brzdový adaptér Sting ST-31 určitě radost udělá.

Sting produkuje celou řadu cyklistických doplňků a s jeho logem najdeme jak gripy v mnoha provedeních, tak právě brzdové adaptéry pro všechny možné kombinace úchytů a průměrů kotoučů. Tato verze je určena pro v současnosti nejběžnější kombinaci, tedy PM-PM na přední vidlici, konkrétně pro použití 180mm kotouče na vidlici s PM úchyty pro 160mm standard. Adaptér s hmotností 39 gramů má vlastní šroubu pro montáž brzdového třmenu, pro montáž na vidlici počítá se stávajícími, k nimž má přibalenou pouze dvojici podložek.

Montáž je velice jednoduchá, šroubu pro uchycení do vidlice nemají v těle adaptéru takové zhloubení, jako třeba v originálu Shimano, ale přesazení spodního úchytu je dostatečně vysoké, takže se třmen nedotýká hlavy šroubu. Pokud bychom chtěli nasadit 203mm kotouč, v nabídce je stejný adaptér s rozměry i pro tento standard, případně to lze vyřešit delšími šrouby a kloubovými podložkami. Zpracování adaptéru je trochu tužší než v případě od-

lehčovaných adaptérů s maximálním výběrem materiálů ve středové spojovací části, ale tady jde především o barvu.

Ažkoliv výrobce oficiálně označuje odstín za červený cloy, v realitě je to spíš lehce růžovořaflový nádech, takže



pro dámský bike, kde hodláme navýšit účinek přední brzdy, je to ideální doplněk. Pokud k tomu přidáme některý z barevných vyvedených kotoučů A2Z s odlehčovacími otvory ve tvaru srdce, výsledek bude dokonalý.

(už)



deluxe cycling

www.deluxecycling.cz