

V segmentu elektrokol sice můžeme vybírat doslova dle chuti a preferovaného jízdního stylu, ale drtivá většina e-biků stejně slouží k běžnému zdolávání lehčích terénů a delším výletům po silnici či lesních cestách.



Sportovně pohodový Genesis

Přesně takhle zaměřený je testovaný hardtail Genesis E-Pro MTB 1.2 PT 29 a bylo to příjemné a poměrně svižné svezení.

Spolehlivost v základu

Tenhle bike se nesnaží nějak vyčnívat z řady, ovšem má vše, co bych od elektrokola očekával, a vzhledem k hodně příjemné akční ceně je to spíš nadstandardní provedení. Základem je hliníkový rám s dominantní spodní trubkou a partií hlavové trubky, kam samozřejmě patří kónický sloupek vidlice. Ta už má 34mm vnitřní nohy a pevnou osu, takže žádný tířný kousek, ale dostatečně nadimenzované provedení. To ostatně platí i pro

rám jako celek, kde spodní trubka ukrývá 625Wh baterii Bosch PowerTube, takže je trochu objemnější a nechýbí jí spodní odnímatelný kryt, protože baterii lze snadno vyjmout. Systém zajištění krytu i baterie je osvědčený standard, takže tady netřeba hledat nějaké komplikace. Spodní trubka naprosto hladce přechází do většího šasi motoru, které jej díky jeho vertikální pozici ukrývá vpravo téměř z poloviny. Nechýbí tudíž ventilační otvory, a krycí plasty tak jsou patrné jen na spodní části motoru. Díky téhle pozici motoru není zadní stavba tak extrémně dlouhá, jak tomu občas bývá, a motor ani netřetí tolik dopředu, aby hrozil větší kontakt při nájezdu na překážku. Sasi

pak plynule pokračuje až za motor, kde se jednoduše napojují masivní řetězové vzpěry. Levá strana motoru je pak víc odkrytá a je zde nerušivě umístěný nabíjecí konektor. Jednoduše řešená zadní stavba nepostrádá montážní závity pro nosič nebo blatník, ale co chválím, je výměnná patka moderního standardu Sram UDH, takže přínos jednak pro odolnost, ale i snadnou dostupnost v případě poškození. Boostová rozteč patek je samozřejmostí, a to platí i pro přední vidlici. Snímač magnetu pak výrobce ukryl zevnitř levé patky, takže ani tady není žádné zastaralé řešení. Dva páry závitů na košíky, vnitřní vedení kabeláže vstupující do spodní trubky skrz těsnicí krytky za hlavou a torzní tuhost rámu v míře, že se ani 110kg jezdec nemusí bát žádné flexe.

Pokračování na str. 8 ⇨

Dvacátý MTB Challenge



S skoro stejným titulem jako v čísle čtrnácti a navíc o stejném etapovém závodě? Ano, ale nechťli jsme vás zahltil jedním tématem na skoro polovinu čísla, takže zatímco minule to bylo hlavně o vzpomínkách takřka dávno minulých, teď je to o letošním ročníku, takže záležitost dva měsíce stará.

Jenže ne za ty dva měsíce, ale jen za dva týdny mezi vydáním posledního a tohoto čísla přišly u nás i v jižním Polsku katastrofické záplavy. Zatímco jsme v červenci obdivovali rekonstrukci parku, domů sousedících s řekou a celého prostoru pod zachytým protipovodňovým poldrem v polském Stronice Śląskie, v době psaní těchto řádků to všechno vzala voda, pro-

tože tuhle zábranu překonala. Stronie, Łądek-Zdrój a další města tak postihl stejný osud jako Jeseník, Krnov, Hanušovice či Opava.

Vzpomínky na letošní závod tak nejsou jen o technických problémech jezdců, ale jsou vlastně už i vzpomínkou na Stronie jako takové, protože tohle město nebude takové jako dřív a jeho tvář se určitě hodně promění a doufáme, že co nejrychleji zase k lepšímu.

Rok zlomu

Pojďme se ale podívat na to, co koncem července trápilo závodníky, i když intenzivní déšť to byl taky, ale netrval dlouho.

Pokračování na str. 4 ⇨



Bud'te Mageniální!

O produktech značky Magene už jsme zde psali a tenhle výrobce cyklistických radarů, chytrých světel a hlavně měřičů výkonu prostě chce, aby každý cyklista byl kreativce a byl „Magenius“. Tedy v případě inteligentní zadní blikáčky Magene L308 zcela určitě, protože tahle hračka vás může zaměstnat klidně na celý večer.

Nemluvíme tady o non-stop jízdě za tmy, ale o možnostech, které blikáčka nabízí a jak moc si ji lze přes aplikaci upravit. Samotná blikáčka má čtvercové tělo s rozměry 35x35 milimetrů a 25mm hloubkou. Lze volit variantu s držákem na sedlovku, jehož součástí je odnímatelný gumový adaptér a trojice gumíček různého průměru, nebo držákem na sedové ližiny. Blikáčka má jednoduché ovládací tlačítko spínače na boku, celkem 96 COB LED diod, nabíjecí vstup USB-C na spodní straně pod gumovou krytkou a akumulátor s libující výdrž až 50 hodin. Viditelnost za tmy je námi prověřena na víc jak půl kilometru, výrobce udává až 800 metrů a vlastně by tohle všechno stačilo. Jenže ono je toho mnohem víc.

Blikáčka s hmotností 46 gramů (včetně držáku na sedlovku) totiž nabízí šest přednastavených emotikonů na svítící ploše, takže buď vám tam svítí smajlík, nebo přejíždí nahoru šipky, svítí srdíčko či rotuje virtule. Po vypnutí si pak pamatuje poslední zvolený motiv a ten se zapnutím zase navolí. A teď pozor, všechno tohle lze v aplikaci OnelapFit, kde Magene sdružuje všechna svá chytrá zařízení, naadit až do absolutna. Musíte se samozřejmě zaregistrovat, stáhnout aplikaci a spárovat zařízení s telefonem, abyste v menu mohli jednoduše kreslit vlastní motivy (zvolil jsem JE DU). Samozřejmě s omezením daným rozmístěním diod, ale můžete vlastně cokoliv,



protože paměť nabízí až šestnáct emotikonů, volbu různých GIFů a třeba nastavení prodlévky, kdy se světlo samo vypne, jakmile necítí žádné vibrace a tudíž je mu jasné, že stojíte. Jakmile vyrazíte, zase se umí zapnout a za jízdy pak díky akcelometru umí detekovat brzdění a tudíž sepnout krátké výstražné blikání. Ať už pro auto za vámi, nebo jen kolegy v balíku, aby to do vás nenapálili až přibrzdíte. Můžete si prostě světlo ladit jak potřebujete a hrát si s aplikací až do zblbnutí.

Pokračování na str. 5 ⇨

HELIOS RACE

www.heliosrace.cz



VELKOOBCHOD KTERÝ SI OBLÍBÍTE



Tipy a novinky pro všechny cyklisty

Garmin Enduro 3 se skvělým poměrem cena-výkon

Nové chytré hodinky s všestranným sportovně-outdoorovým využitím. Nabízejí širokou škálu sportovních, tréninkových, navigačních i zdravotních funkcí, výkonnou vestavěnou LED svítidlu, vysokou odolnost pro možné využití i v extrémních podmínkách, výdrž až jeden měsíc na jedno nabití. Podporují bezkontaktní placení a jsou kompatibilní s Android i iOS telefony. Cena: 22 490 Kč.
www.garmin.cz



Výroční brašny na nosič Ortlieb Back-Roller Design

Verze bočních nosičových brašen „Design“ potvrzuje, že brašny nemusí být zdaleka jen černé nebo šedé, ale jak ukazuje Ortlieb, mohou být i dobře viditelné a výrazně barevné. V Ortliebu jdou však mnohem dále a do světa cyklistiky přináší radost v podobě brašen s barevným potiskem. Už od pohledu se vám musí líbit a na tváři vás i mnohých dalších zajistí vykouzlí krásný úsměv. Každý rok jsou jiné vzory a letos jsou to „Chainring“ a „Sierra“. Máte šanci získat tuto limitovanou sérii jen do konce roku 2024. Rolovací uzávěr zajišťuje vodotěsnost a celkové provedení je kvalitní natolik, že i na tuto brašnu si Ortlieb může dovolit nabídnout pětiletou záruku. Objem jedné brašny je 20 litrů. Cena: 2290 Kč.
www.ortlieb.cz



Enervit BCAA Instant Drink

Specialisté na výživu cyklistů přicházejí s novým promyšleným komplexem látek pro podporu výkonnosti, eliminaci zakyselení a potlačení únavy. Enervit BCAA Instant Drink je sypká směs s obsahem BCAA aminokyselin, beta-alaninu, citrulinu, extraktu z rhodioly, vitamínů (B6 a B12) a minerálních látek (draslík, fosfor, hořčík, zinek). Díky těmto látkám nápoj s melounovou příchutí urychluje regeneraci, tvorbu energie a snižuje pocit únavy. Také působí proti zakyselení organismu při sportu a zlepšuje distribuci kyslíku a živin do svalů. Dále zvyšuje odolnost proti stresovým situacím.
www.enervit.cz



Vesta SANTINI Alpha Pack Black

Vnější vrstva vesty Santini Alpha Pack z ultralehké člunkové tkaniny je na vnitřní straně obohacena o nejnovější verzi vlny Polartec® Alpha Merino, která je hydrofobní, dokáže odolat veškeré vlhkosti a neuvěřitelně rychle schne. Do velké přední kapsy se zipem si můžete uložit vše potřebné, zároveň jedna z kapsí slouží jako obal, do kterého můžete vestu složit. Zapínání je vyřešeno dlouhým zipem umístěným na boku. Nechybí ani reflexní detaily na zádech. Cena: 4299 Kč.
www.schindler.cz



Plášť WTB Resolute 700x50 TCS Light Fast Rolling SG2

Nekompromisní gravel plášť do všech podmínek nyní dostal k šíři 42 mm i 50mm posilu. Malé čtvercové výstupky poskytují konzistentní jízdní vlastnosti v různých terénech. Ultratenká nylonová ochrana SG2 od patky k patce chrání plášť proti proražení a defektu. Cena: 1380 Kč.
www.zookee.cz



Návleky na boty od BBB

Nepromokavé a větruo odolné návleky na boty BWS-27HV MultiFlex od BBB do nepříznivých povětrnostních podmínek. Lze nosit na cyklistické i nor-



mální boty a jejich nasazení a sundání je velmi snadné a rychlé. Díky nastavitelnému obvodu se návleky dokonale přizpůsobí a zajistí, aby se voda nedostala dovnitř. Dvojitý suchý zip a zesílená špička dělají z těchto návleků jedny z nejdolnějších! Nyní se speciální, výsoco viditelnou neonovou vnější vrstvou. Budete vidět i za tmy. Cena: 990 Kč.
www.jmctrading.cz nebo www.bbbycycling.com

Sportovní výživa pod lupou

Jak pomáhají aminokyseliny?

Z aminokyselin se skládají bílkoviny neboli proteiny. Jejich funkce je jasná – jde o stavební materiál tkání a svalů. Cyklisté, běžci, triatlonisté, běžci na lyžích a další vytrvalostní sportovci by měli pamatovat především na glutamin a aminokyseliny BCAA. Ty mohou během sportu sloužit jako zdroj energie, po sportu pak pomáhají s obnovou poškozených svalových vláken. Proto je ostatně najdeme i v doplncích sportovní výživy.

O proteinech jsme už psali v posledních vydáních, v tomto článku se podrobněji podíváme na malé částky, ze kterých jsou bílkoviny složeny – aminokyseliny. Celkem jich známe 21, z toho 14 je neesenciálních (tělo si je dokáže vyrobit) a 7 esenciálních (organizmus je musí přijímat zvenčí, neumí je vytvořit). Mezi tyto esenciální aminokyseliny patří i tzv. BCCA – Branched Chain Amino Acids – leucin, isoleucin a valin.



**SPORTUJ
LÉPE.cz**

Aminokyseliny BCAA

Právě aminokyseliny BCAA bývají v souvislosti se sportem skloňované nejčastěji. Proč? Protože mají dva velmi užitečné efekty:

1) Během sportu se mohou stát zdrojem energie a chránit rozpad svalové hmoty. Aminokyseliny BCAA vstupují zejména při delších sportovních výkonech do energetického metabolismu. Jsou tedy využívány jako zdroj energie, a to tak že dochází ke štěpení svalové hmoty na energii (katabolismus). Pokud dodáme větvené aminokyseliny formou sportovní výživy, tak této nepříznivé situaci zabráníme, protože spotřebované aminokyseliny jsou ihned nahrazeny.

2) Po sportu pomáhají s obnovou poškozených svalových vláken a výstavbou nových.

V této fázi mohou aminokyseliny BCAA snížit nadměrnou činnost katabolických hormonů způsobujících rozpad tkání (včetně svalových) a obnovit anabolické

procesy podporující růst a obnovu tkání (Carli a kol., 1992).

Asi nejvíce je schopen zlepšit regeneraci svalů bezprostředně po skončení sportu leucin, u něhož bylo prokázáno, že působí na dvě molekuly podporující tvorbu bílkovin. I to je důvod, proč v případě kvalitních regeneračních produktů sportovní výživy (Enervit BCCA, R2 Recovery Drink a další) je vyšší zastoupení leucinu oproti ostatním aminokyselinám (poměr leucin:isoleucin:valin 2:1:1).

Aminokyseliny BCAA seženete v čisté formě, někdy jsou ale i součástí receptor komplexních produktů, jako třeba v případě zmínovaného regeneračního nápoje Enervit R2 Recovery Drinku nebo BCAA Instant Drinku. Proč tomu tak je, jsme si vysvětlili výše.

Nezapomínejte na glutamin

Další podstatnou aminokyselinou je pro sportovce glutamin. Náročné tréninky a závody či zápsy totiž mohou snížit přirozenou produkci glutaminu v organismu. Byť je glutamin neesenciální aminokyselina, v případě náročné tréninkové přípravy se i z něj stává aminokyselina esenciální, kterou musíme do organismu dodávat potravou nebo suplementací (Rowbottom a kol., 1996). Navíc když hladina glutaminu klesá, imunitní systém ztrácí výkonnost a organismus odolnost proti infekcím (Castell a Newsholme, 2001; Castell, 2003).

Proto sportovní výživa nabízí jak aminokyseliny BCAA, tak glutamin. Ten doporučujeme dávkovat večer před spaním, protože mimo jiné dokáže podpořit činnost růstového hormonu.

Seriál „Pod lupou“ se soustředí na podstatné vlastnosti užitečných a běžně užívaných doplňků pro lepší sportovní výkon. Nabízí detailní pohled na složení a technologie, aby umožnil pochopit princip jejich fungování v návaznosti na fyziologické procesy uvnitř organismu při sportu.

Tento seriál vychází ze zásad projektu Sportujlepe.cz, jehož realizátorem je společnost VITAR Sport, oficiální distributor značek ENERVIT a ROYAL BAY v Česku.

Hcete dát jasný signál ostatním uživatelům silnice za vámi? V tom případě je tu Signal. Výkonné, kompaktní a efektivní LED světlo od BBB. Poskytuje extrémní viditelnost a spoustu světla ve všech směrech. Díky silikonovému pásku lze snadno připevnit na řídítka nebo na sedlovku, vodorovně nebo svisle.



Signal
výkonné
zadní světlo



BBB cycling
.com

Part of your ride

MACRO 2.4 29"
TCS Light Fast Rolling SG



Zookee s.r.o., ČR, SK distributor. Najdete u Vašich prodejců WTB.

www.zookee.cz

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává Miloš Kašpar, IČO: 61815063 • Adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, e-mail: miloskaspar@seznam.cz, mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: Miloš Kašpar • Redaktor: Jiří Uzdil • Grafika: Typostudio Pavel Amler • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři • Periodicita: 20× ročně • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeč Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, Jn. P-938/98.

E-KOUTEK

Může mít celoodpružený rám elektroko-
la hmotnost jen 2100 gramů? Může,
pokud do něj potřebujete umístit napěvo-
400Wh akumulátor, uchytit menší motor



Bosch Performance SX a dostat se s celkovou
hmotností na 17,7 kilogramu. Samozřejmě
je tedy hmotnost jezdce omezena na sto ki-
logramů, ale když už jednou vybíráte v ka-
tegorii Light eMTB, asi nebudete vážit přes



metrů, abyste cíleně sáhli po slabším moto-
ru a menší baterii.

Cube AMS Hybrid One44 C:68X Super
TM 400X 29 je celý název topmodelu své
řady, kterou spojuje karbonový rám z ma-
teriálu C:68X a pohon Bosch SX s 55Nm
kroutícím momentem. Cube tedy přeprac-
ovali celý rám, jenž na rozdíl od sourozenců
Stereon nemá vertikálně umístěný tlumič před
sedlovou trubicou, ale po vzoru XC strojů



AMS je tlumič pod horní trubicou. Zadní
stavba na něj působí přes výrazně odlehčená
vahaďa a adaptér, jinak systém využívá při
140mm zadním zdvihu čtyřčepový systém,
takže čep odděluje řetězové vzpěry od sed-
lových leží před osou zadního kola. Celá silu-
eta rámu vypadá poměrně štíhle a díky kon-
strukci s plně integrovanou baterií zde není
žádné víko. Bohužel baterii nikde jednoduše
nevměníte za druhý nabitý akumulátor, ale
lze přikoupit extender namísto košíku na bi-
don a navýšit kapacitu o 250 Wh. Hlavní ba-
terie přitom leží ve spodní trubce co nejníže,

aby byla maximálně v těžišti.

Jesté se vrátím k materiálu rámu a kon-
strukci, kde výrobce používá šest rozdílných
typů vláken a maticí s nanočásticemi,

aby vše upekl ve formách technologií Twin
Mold, která zajistí přesnou strukturu vnitř-
ních prostor rámu. Jestli je to stejné nebo
lepší či „kosmičtější“ než jak to dělá konk-
urence, to těžko soudit, hmotnost rámu je ale
perfektní, nicméně standardní nosnost tak
trochu prozrazuje určité limity.

Každopádně rámy této řady spoléha-
jí na UDH patku, minimalistický ovladač
jízdních režimů na řídítkách, LED displej
v horní trubce a kabeláž vstupující do hlav-
ové trubky skrz ložiska. Misky ložisek pak lze
v hlavové trubce otočit a nastavit tak 65,4 či
66° úhel hlavy a sedlový je tudíž 76,2 nebo
76 stupňů. Reach v elku s jen 420mm sed-



lovou trubicou a 626mm horní trubicou je
474mm, takže to není žádný krátký, ale zase
nějak ultramoderně dlouhý stroj. Dojezd
samozřejmě bude záviset na tom, zda jezdec
použije extender nebo bude šetřit s kapaci-
tou baterie, každopádně maximální 600W
výkon motoru není i při nižším kroutáku tak
málo.

Topmodel má samozřejmě jednotky
Fox Factory a bezdrátovou sadu SRAM XX
Transmission nebo čtyřpístkové magury
s karbonovými páčkami, takže se cena i přes
zmíněnou výbornou hmotnost dostane na
225 tisíc korun, ale druhý nejlevnější mo-
del ze čtveřice sourozenců má Performance
jednotky, sadu GX Transmission a při hmot-
nosti 18,4kg stojí celkem zajímavých 162
tisíc korun. Cube tak neatakuje ty úplné
nejlehčí stroje z Light eMTB řady, ale s ohle-
dem na odolné komponenty, zdvihy a vý-
slednou cenu nabídne pro trailové dovození
hodně zajímavý poměr cena/hmotnost.

(už)

Tallac pro trail i enduro



Vlajkovou lodí trailových a enduro tref-
er americké značky Ride Concepts je
bezpřespor model Tallac Boa, aktuálně s pří-
vlastkem Mid, což je novinka se zvýšenou
ochranou kotníku i jinak řešeným staho-
váním jazyku přes BOA kolečko. V našem
půlročním testu ovšem máme klasickou
nízkou verzi pro nášlapné pe-
dály Tallac Clip BOA a jestliže
je nějaká třetina hodně
enduro specifická, tak je to krom
oné vyšší Mid varianty takhle.
Samozřejmě v nich můžete
brázdit celý den trailu a trmá-
cet se s kolem po horách, ale
nesmí vám vadit objemnější
provedení, protože ochrana
chodidla je prioritní a samo-
zejmně se to nějak projevilo
i na hmotnosti.

Tallac má podrážku
ClipGrip od Rubber Kinetics,
což souvisí s gumárenským
gigantem Good Year a šesti-
hranný vzorek na středové čas-

pěny totiž příjemně tlumí rázy a navíc
pohodlí přispívají i tlumičí panely z D3O
pěny, umístěné ve výjimečně stélce pod
patou a nad zářázkami. Výrazné polstrová-
ní kolem kotníku i na jazyku jistě není po
stranách pružnými pásky jednak navyšuje
komfort, ale současně chrání chodidlo před

Usazení na noze pak řeší
BOA kolečko se „šňůrkou“ přes jazyk a pá-
sek na suchý zip blíž ke špičce. Ten ale neby-
lo nutné nějak stahovat, nárt a vnitřní objem
tetry s velikostí přesně odpovídající zna-
čení je na výšku spíše střední, ale současně je
ve špičce dostatek prostoru pro prsty. Bota
tak sedí na noze přesně kolem
paty i ve střední části a přes
nárt, ale špička nedostatkem
místa netrpí a současně se pata
při chůzi do kopce nevyzouvá.
Prsty tak nechladnou, ale třeba
přes nárt jsem nemusel BOA
mechanismus tolik utahovat,
prostě tady pocítově nižší stříh
drží. Jazyk neměl tendenci ni-
kam se kroutit, takže usazení
na noze je velice přesné a jisté,
žádná zbytečná vůle a současně
ani přehnaně úzká bota.

Nemám, co bych tady zlep-
šil či upravit, snad jen jezdec
s hodně vysokým nártem ne-
musí být úplně spokojený, ale



ti doplňují ostřejší záběrové profily na špič-
ce či opacně směřované „brzdící“ na patě.
Chválim lechce zaoblené provedení hran
podrážky, chodí se v tom výrazně lépe než
v podobné střížených tetrách s rovnou hra-
nou a cit po terén, pokud už musíte kolo
nést nebo někde jít pěšky, je násobně větší.
Plocha podrážky přetažená přes špičku i pa-
ty je ale poměrně velká, takže naváděcí „ka-
nál“ pro kufry pedálů je umístěný trochu
blíže k klikám. S jeho šířkou 42mm a dél-
kou 160mm navede kufry na mechanismus
snad v každé situaci. Zesílení pod kufrem
je pak solidně tuhé, takže spolu s celkovou
tuhostí nejsou tetry tak měkké, jak jsem
původně čekal a přenos síly na pedál je ve-
lice slušný. Přesto se v nich ale dá pořádko
docela pohodlně tláct. Mezipodšev z EVA

nárazy, v tomhle si prostě nohu jen tak ne-
okopete. Samozřejmě, že silnější materiál
a svařovaný svrsek z cordury nemá takovou
prodyšnost a dokonalou letní ventilaci jako
lehké perforované XC tetry, ale o tom tyhle
boty opravdu nejsou. Současně se v nich ale
noha v letních vedrech nijak „nezapařila“,
takže míra odolnosti vůči rozmarům počasí
a prodyšnosti je nastavená velice slušně.
Minimum švů a celoodvodový pásek proti
voči či TPU výztuha paty i špičky, tohle
je ale bota spíš pro nejdřívější terén než
mokra, bahno a chladnější počasí. Ani
v mokré trávě nebo při jízdě v rozboh-
něném terénu se tetry nepromočily, tedy po-
kud nedošlo na extrém a současně i průnik
kolem kotníku, takže chladně podzimní
dny a mokrá terén jsou pro ně ideál.

jinak mají tyhle boty vše, co v terénu na ko-
le i s ním na zádech chci. Jistota spojení
podrážky s hrabankou i kameny, pohodová
chůze a hlavně bez obav projedete louží či
sustovím, aniž by prsty byly mokré nebo
otlučené. Má to samozřejmě svoji hmotnost,
která je v velikosti 46 skoro 1100 gramů pro
pár, bota je prostorově objemnější a cena
4990 korun není nejnižší, navíc verze s vy-
sokým kotníkem je ještě o dvanáct stovek
dražší. Když to ale s endurem, backcount-
ry či náročnými trailu myslíte vážně, tedy
opravdu jen těžko najdete kompromis.

(už)

- + komfort, míra ochrany, tuhost, chůze/jízda
- pro někoho nižší nárt

Tannus Armour pro duši

Protidefektové vložky do bezdušových
plášťů jsou dnes zcela běžná věc, ale ne
každý chce vozit bezdušák a řada jezdců do-
konce dává duši přednost kvůli lepšímu za-
jištění pláště v ráfku bez rizika podfouknutí
v zatáčkách. Jenže duši hrozí defekt, takže
buď je třeba vsadit na kousek se silnější

na bocích je to skoro 5 milimetrů a dole
v ráfku pak dva milimetry, přičemž naše
testovací velikost vážila 392 gramů jedna
vložka. Montáž byla docela jednoduchá,
plášť se ušadil v ráfku rovnoměrně a jelikož
byl rozměr vložky větší než předepisuje pro
daný plášť tabulka, překryla vložka komplet-

bar vzaďu a 1,6 bar vpředu byla tuhost plá-
ště i jeho usazení v ráfku v ostřejším náklonu
naprosto bez připomínek a tradiční stezky
nepřivodily obutí žádný defekt. Testovací
hrana s tlakem extrémních 0,5 baru pak
s pomalým nájezdem dala pocítit tupé do-
sednutí pláště až na ráfek, ale bez cvaknutí,
bez deformace ráfku a bez defektu.
Samozřejmě, že vyšší rychlost a ost-
řejší náraz s takhle „prázdným“ obu-
tím by asi duši poškodil, ale už by
to odněl ráfek a půl baru opravdu
nikdo nevozí. Dojezd na vypuštěné
duši a tudíž po prázdném kole je
sice částečně možný, ale třeba proti
pevným vložkám bezdušáků, jako
je CushCore a další podobná hodně
tuhá řešení, to není tak spolehlivé.
Záleží na plášti a ráfku, zda bu-
de kombinace i přes duši a vložku



ně celý obvod duše i zespod od ráfku. Lepší
je instalovat štihlější duši, než bychom vozili
běžně, lépe se do vložky vejde. Nahášení
na standardní tlak dalo pocítit lehký rozdíl
v odvalování, kde je cítit nepatrně vyšší va-
livý odpor. Přece jen pění v sobě něco málo
utudim, ale není to zase tak dramatické a to-
hle si s ohledem na hmotnost asi nepořídí
XC závodník. Ten duši o vložku a vložku
o plášť bude samozřejmě jiné než v případě
bezdušáků, kde žádná takové omezení není
a adheze či tlumení jsou tudíž na nejvyšší
míře, ale tuhost vložky není taková, aby byl
plášť tvrdý a neuměl kopírovat adhezi i boč-
ní tuhost obutí při nižším tlaku v terénu.
Na kamenech všechno skvěle kopíruje a se-
dí, aniž by došlo k defektu. Tady musím vy-
zdvihnout tloušťku vložky pod hřbetem, kde
nějaké trny prostě nemají šanci. Při tlaku 1,8



uvnitř bezdušová a patky budou držet v plá-
šti, nebo půjde o klasiku a plášť se postupně
vyvine. Výhodou i při nějakém defektu je
snadná oprava či výměna duše, kdy vnitřek
pláště není plný tmele.

Co tedy zvolit? Bezdušák a tmel s vlož-
kou a rizikem podfouknutí a nutností
častější údržby, nebo duši a tuhle vlož-
ku? Nárůst hmotnosti kola je bez diskuse
asi největším mínusem, ale pokud půjde
o elektrokolo či gravity stroj, kde prostě
majitel nehodlá o bezdušáku ani slyšet, je to
skvěle funkční protidefektové řešení.

(už)



WWW.HAVENCZ

HAVEN POLARTIS

KOLEKCE PRO SKI-ALP
A BĚŽECKÉ LYŽOVÁNÍ

SPECIALNÍ KAPSY
NA FOTOGRABAT
NEBO MOBILNÍ
TELEFON

VYSOCE ÚČINNÁ
VENTILACE

NASTAVITELNÝ
OBVOD PASU

SPECIALNÍ OTVOR
PRO SKRYTÍ
ZOBRAZENÍ
HOJINEK

VYSOCE ÚČINNÁ
VENTILACE

MATERIÁL JE
OŠETŘEN HLUBOKOU
VOĎODOLNOU ÚPRAVOU

NEPROPUKAVÝ MATERIÁL,
KTERÝ ODOLÁ VÁS HRUBINĚ
A LEDVINY V TEPLÉ

ZESÍLENÁ OBLAST PROTI
NÁZAZOH TVRDÉ OBUTÍ

4 Dvacátý MTB Challenge

Cykloservis 15/2024

Dokonění ze str. 1 ⇨

My jsme oproti minulým rokům určitě vezli méně beden s náhradními díly, ale paradoxně se nejen karbonové komponenty naopak lámaly trochu více, takže spotřebovali díly stoupla. Letošní trasy byly přece jen trochu tvrdší než v minulosti a kamenná pole vytesala řadu účastníků. Lámaly se brzdové páčky, karbonová řídítka, sedla i sedlovky či ráfky, takže letos to byl opravdu „rok zlomu“ hliníku i karbonu. Všechno jde

nějak vyřešit a ani letos nenastala situace, že by kvůli technickému problému nemohl někdo dojet, byť to občas bylo o fous. Společným jmenovatelem bylo zase přidělené ložisko lockoutu vidlice Fox, které prostě maže jen málokdo, pak přihnute patky, ale tady chvála UDH se stále počtenějším zastoupením. A pak klasika v podobě nějakých zanedbaných čepů zadního odpružení, skoro ojetých destiček a samozřejmě opotřebovaných bowdenů, které si sem snad všichni jezdí zadarmo měnit,

protože doma by je to stálo moc peněz. Paradoxně ale nikdo neřeší opravy dílů za každou cenu, aby ušetřil, ale rovnou chce novou přehazovačku, nejlépe z těch nejvyšších sad, novou brzdovou páčku, žádnou náhražku vidličkou jako v minulosti a bezdušák už není nutné podlepovat, koupí se nový. Peníze jsou cítit a kola podle toho vypadají, i když stále se najde řada strojů, které už by zasloužily výměnit, ale ty jsou opravdu v menšině. Věkový rozptyl jezdců byl značný, když majitel

S-Workse s elektronicky řízeným odpružením Rock Shox prozradil, že je mu 72 let, měl jsem chuť se poklonit, protože vůbec nejel na konci závodního pole. I nejmladší adepti se předvedli, ale nejzajímavější závodník byl určitě ten z Číny. Neuměl anglicky, všechno jsme řešili přes překladáče v telefonu a nakonec se rozbil tak, že skončil v nemocnici, odkud jej v noci přivezli se zátlou bradou a nosem.

Nebudu ale plýtvat řádky, fotky přece jen řeknou víc a uvidíme za rok, kam se všechno zase posune, jak závodnícky, tak technicky a jestli se závod ve Stronici i přes ohlášený termín uskuteční. Už kvůli místu samotnému by si to zasloužil. (už)



Nic nezvyklého, prostě jen Sram převodník, navíc ani s nějakou specifickou elipsou. Jenže kdybyste viděli to číslo na převodníku, zastýdli byste se, protože tenhle kousek měl 38 zubů. To do kopců masivu Králického Sněžníku není zrovna málo a sériové to třeba Bosch nemontuje ani na řadu horských elektrokol, kde naději volí 34 nebo 36 zubů. Kde jsou ty časy, kdy závodníci chodili popírat 28 zubů, aby se svoji kazetou 11–42 vůbec mohli vyjet na kopek.



Ach ta karbonová řídítka! Letos jsme je měnili hned dvakrát a nikdy to nebylo zlomené u předstávce, ale bezky na konci u první naplněné objímky, tedy u brzdové páčky. Naštětí se majitel nijak vážně nezranil. Nový hliníkový kousek přitom nebyl zase o tolik těžší, ale jezdec trval na tom, že šifru řídítek musí mít stejnou. Tak jsme těch pět milimetrů na každém konci museli uříznout.



Jeden jezdec z dolů pod ním dvě zničené přehazovačky, dvě brzdové páčky a u majitele téhle přehazovačky také nářek s trojicí drátů vytržených i s nípem. Jezdec z první pětky vypadal dost nešťastně, ale nakonec se přehazovačka vyměnila, nasadil nový řetěz, výplet nahrubo docentroval a on mohl jet dál. Nakonec jsme večer do jeho nářku vyvrtali zevnitř větší otvory, prostříhali podložky pod nové nípky a doplnili dráty. Vydrželo to další čtyři etapy.



„Chtěl bych vyměnit bowden řazení, mechanik doma v Norsku neměl čas a vyměnil jen lanko“. Věděl dobře proč, my jsme tím nakonec ve dvou lidech strávili večer dvě hodiny a majitel kola musel stroj ještě přidržovat. Dostal skrz rám Scott a integrovanou hlavu bowden přehazovačky, navíc uvnitř dvakrát omotaný kolem hadice brzdy, to nebylo zrovna zábavné, ať majitel sebevdomě tvrdil, že stačí propojit bowdeny a protáhnout to napoprvé bez demontáže vidlice.



Když si poškodím karbonová řídítka, tak si je doma přece můžu jednoduše olamínovat. Takhle ke svému biku přistupoval polský závodník, jenž jsme jen měnili gripy a pod nimi se objevila takle „strašnost“, která dle jeho slov pevně drží a je naprosto bezpečná.



Blatníčky a různá udlátka proti blátu tady byly všude, ale tenhle na teleskopickou sedlovku jsem letos viděl poprvé. Dává to docela smysl, vždyť na guferu sedlovky míří bláto od zadního kola neustále a málokdo chce mít po pár závodech v blátě vydrženou pistnici.



Proč se plabočí někde u trati s náhradními výplety na zádech, když to všechno můžu namontovat na nosič elektrokola? Zajímavé udělané adaptéry pro výplety, pumpu i bránu s náhradím měl doprovod jezdec na kole Trek. Logicky značku jeho stroje prozradila esezetka.



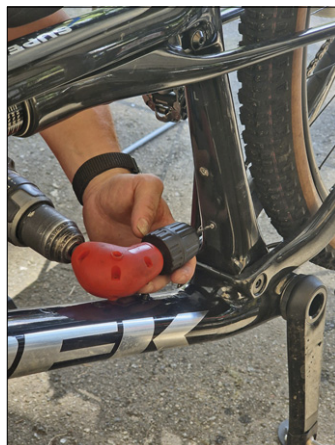
Když hodně nanazíte hliníkový nářek, většinou se zdeformuje tak, že v daném místě uniká těsnící tmel a nářek samozřejmě hází na výšku. Když stejnou rnu dostane karbonový nářek, většinou praskne, propouští tmel, ale docela slušně drží původní tvar a stačí „americká“ páska přes prasklinu, aby to dál jezdilo zbývající etapy na duši. I ze tří čtvrtin po obvodu prasklý karbonový nářek vydržel celý závod.



Obě zlomené páčky našťastí nepatřily jednomu závodníkovi, ale objevily se u nás asi deset minut po sobě. Namisto XT pak putovali na řídítka kousky s logem Deore. Ty mají sice vyšší hmotnost díky silnější stěně samotné páčky, ale při pádu by se spíš ohnuly, než aby se rovnou ulomily, protože XT má opravdu tenkostěnný profil.



Jen lehec špinavý levý bok a spokojený úsměv, že zlomení řídítek nedopadlo nějak hůř. Kolik náhradních řídítek brát s sebou na etapě? Dvoje od každého průměru jsme sice neměli, ale nakonec to stačilo. A jak moc byli nešťastníci rádi i za ta hliníková.



Chci to seřadit a pak taky dotáhnout košíky, oba se povolily! Aby ne, když v nich byly hliníkové šroubky, jeden s utrženou hlavou, a ve vložkách poškozený závit. Takže šroubky nebylo možné dostat ven a muselo se vrátit. Nově vyřezaný závit ale stejně nevydržel a majitel tohoto Treku bude asi muset ke karbonářům řešit instalaci nových závitových vložek.

ISEW

Intelligent Sport Eyewear

by 3F Vision

3

3F Vision

New Version II.

sport racing

HD LENS

ORIGINÁLNÍ TS 90

UV 400

1944

Technologie 3F HD Lens, využívá krystaly fluoridu vápenatého v čočkách k vytvoření neuvěřitelné viditelnosti a kontrastu ve vysokém rozlišení. Je tak zárukou křehlavého čistého vidění za všech světelných podmínek.

QR code

Cena 1199 Kč

www.3fvision.com



Seřídíte kolo, promažete, odvzdušníte přední brzdou, a když už jste v tom, tak dobrohloupě odvzdušníte i zadek, ať tam závodnice nemá stejné černou břečku jako vpředu. Prázdný krok páčky a další marná odvzdušnění předtím jinak slušně fungující brzdy, takže rozborka páky až na atomy, vyčištění a opět odvzdušnění bez úspěchu. Nakonec stačilo jen jinak naklonit rám pro odlišnou pozici třmenů při odvzdušnění a fungovalo to. No nic, hodina práce nazmar.



Můžete mi prosím dotáhnout hlavové složení na mém Cannondale? To bychom rádi, ale vzhledem k tomu, jak moc si majitel kola předtím sám dotahoval hlavu přes hliníkový šroub, až jej zcela zdeformoval, to tak jednoduché nebylo.



Tahle není indikační gumíčka na písnici vrchní ke zjištění správného tlaku uvnitř tlumiče a odpovídajícího zanoření. Tahle je vnější gufero, pod kterým byl tlumič tak suchý, až to nebylo hezké, a musela nastat rozborka, odhalující dost odřeně součásti hlavního pístu vzduchové komory.



Dokončíte servis a ještě tak pro jistotu zkuste dotažení zadní osy, jestli jste třeba nezapomněli. Malá síla, a přesto se utrhá závit na ose, kterou samozřejmě nikdo neměl náhradní. Odvrat otvor v pevné ose i utrženém konci, do obou vyříznout závit, zalpít ocelový šroub a pak utáhnout jeho hlavu, to byl výkon. I když výsledek nebyl úplně rovný, stačilo jej trochu zbrusit a opravená osa prošla jak nábojem, tak chytla závit v patce rámu. Už nikdy víc!



Není to jen o závodění, ale také příjezdech zajímavými místy, krajíně pro většinu účastníků z rovinatých zemí až extrémní či prostě jen srdcové závody. Treba jezdec na snímku má 71 let. Specialized Epic přestříkaný do barev Rocky Mountain a osazený jen samými lehkými komponenty. Asi i proto mu zámeček sedlovky nakonec prasknul, ale věřím, že za rok zase přijede, jako jezdi snad každý rok.

Bud'te Mageniální!

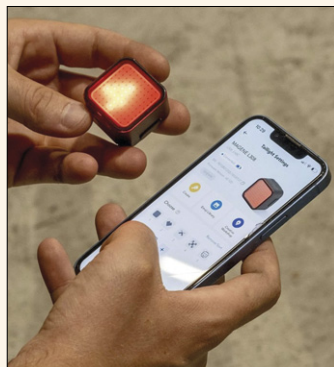
Dokončení ze str. 1 ⇨

Pro někoho nutnost, pro jiného zbytečnost, ale jelikož si lze nastavit i jas světla, třeba pro jízdu v pelotonu, blikání, svícení či pulzování, nebo nechat po ploše

posouvat vzkazy, není toho pro zvýšení jezdcovy bezpečnosti zrovna málo. Každá anomálie, která se před řidičem objeví oproti standardní červené blikáče totiž určitě dokáže zaujmout. Svítilna sice nemá větší stranové průzory či optiku víc vystoupou přes boční kryt pro lepší viditelnost z boku, takže to je asi jediné technické omezení, ale jinak je dobře vidět a na sedlovce drží v úchytu skvěle. Voděodolnost na stupni IPX6 ji předurčuje i pro jízdu v dešti a pokud jste fandové aplikací a maximální „customizace“, pak vám může Magene L308 za 980 korun dobře posloužit.

(už)

- + množství nastavení, brzdový senzor, umí zaujmout
- nesvítí tolik do stran



ROMM GRAVEL 2024

AUTHOR.CZ

Rám triple butted chromoly, vidlice chromoly 700C, Shimano GRX 400 [2x10], kotoučové hydraulické brzdy Shimano GRX 400, pláště Panaracer, hmotnost 11,8 kg/54 cm.

RC / RIDE CONCEPTS

MEN'S
ACCOMPLICE BOA
RIDE EVERY DAY

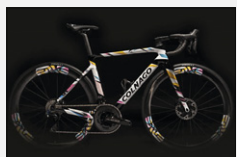
Zookee s.r.o. ČR, SK distributor.

www.zookee.cz

Simona Spěšná dokázala ve své kategorii U23 porazit naše i některé zahraniční favority na světáku v americkém Lake Placid. Tam totiž získala třetí místo v Short Tracku, což bere jako dosud největší úspěch. Její otec a trenér Milan Spěšný tak má být, na co hrdý a platí to rovněž pro značku Superior, na jejímž kole Simona závodí.

Myslete si, že „pedal kickback“, tedy nepřijemné tahání za pedály při průpružení zadní stavby při uměle sjedzání či odružení a je třeba jej odstranit? Někdo o tomhle jevu nemá ani tušení, jiní jej řeší jako největší zlo. Značka e*thirteen přišla se speciálním nábojem Sidekick, jehož volnoběžný oheh má uvnitř speciální prvek s jedním praporkem navíc a tudíž tam lze nastavit prodloužení záběru ohehu a kazety. Ve sjezdu tak může řetěz tahat za kazetu jak chce, přitom to díky přednastavené až 18° míře volného pohybu nebude působit na zadní odpružení.

Asi nejzajímavější zprávou z cyklistického světa bylo **vítězství Tadeje Pogáčara na silničním MS** ve švýcarském Curychu. Jeho únik sto kilometrů před cílem zprvu nebral nikdo vážně a v podstatě šlo o šilný pokus, který ale nakonec vyšel. Druhý dojel Ben



O'Connor a třetí Mathieu van der Poel. Pro tehle závod přitom vznikla limitovaná edice téměř identického stroje Colnago V4Rs, který si tak mohou přiznací značky pořídit. Kolo kombinuje nejlepší Shimano osazení Dura-Ace Di2 s Carbon-Ti disky či převodníky nebo koly Enve. Má barevné schéma odkazující na celou řadu Tadejevých úspěchů a cena 17 tisíc dolarů určitě nebude pro každého.

Hlavová ložiska nejsou na výměnu zase tak složitá záležitost, tedy pokud nemáte plně integrovanou kabeláž. To je pak noční můra s demontáží brzdových hadic, řadicích bowdénů, případně kabelů od elektropohonu. Životnost ložisek je v takovém případě mnohem důležitější než u klasiky, což si plně uvědomuje značka **FSA**. Tenhle výrobce komponentů a hlavových složení přichází s ložisky **HPB** (High Precision Bearings), která by měla mít násobně delší životnost. Zatímco standardní ložiska pryžemou už po čtyřiceti hodinách testování solným roztokem, tak tahle novinka vydrží přes 200 hodin bez známky koroze. Současné pak jejich plně integrovaná „hlava“ typu ACR vydrží víc jak 300 tisíc zatěžovacích cyklů, které potvrzují odolnost proti vzniku vůle a poškození.

Jelikož se řadě cyklistických firem letos opravdu moc nedaří a hrozí jim bankrot, začínají se v byznysu dít mnohé změny. Například **Giant Group nyní zahrnuje pod své křídla výrobce měřičů výkonu, společnost Stages**, kterou koupila od jejich předchozích vlastníků. Stages přitom hrozí bankrot. Podobně je na tom třeba výrobce cyklistických doplňků, značka AGU, kterou před krachem zachránil holandský EcoMotion. Nikoliv před krachem, ale jen získkem majetného počtu akcí nyní převzala společnost Merida svoji německou pobočku Merida & Centurion Germany GmbH.

Cenově dostupnější model Falcn teď přináší svým zákazníkům belgická značka Ridley. Zatímco závodní aerodynamicky stržený model Falcn RS (Racing Sport) je špičkovou variantou



pro náročné a kombinuje aero design s nízkou hmotností, tak Falcn využívá shodné vlastnosti, ale bude levnější. Začínat by měl v nejlevnější specifikaci na částce těsně pod 87 tisíci korun, zatímco nejdražší verze se vyšplhá na skoro 174 tisíce.

„Ale vždyť mi telefon ukazuje v appce plnou kapacitu baterie!“ Opovřelí asi tři závodníci letošních Sudet u kamarádů v servisu, když jim sada Sram AXS s akumulátorem odmítala řadit. Jenže akumulátor v přehazovacíce je jedna věc a **knoflíková baterie CR2032 v řadicí páčce**, je věc druhá. Tuhle baterku nedobijíte, tu měníte před každou sezónou, přestože výrobce tvrdí, že vydrží dva roky. Za těch pár korun ta jistota stojí. Ach ten život po-dle aplikace.

V tomto čísle přinášíme test protidefektové ochranné vložky Tannus Armour, určené pro kombinaci s duší, takže pokud vás jako řešení prevence proti defektu zaujala, tohle je návod na její instalaci.

Polymerová vložka musí mít odpovídající rozměry, aby se vám do pláště vůbec vešla a spolu s ní pak duše, či naopak nebyl rozměr menší, protože pak by ochrana nepokryla celou vnitřní plochu pláště a ráfku. Rozměr je dobré zkontrolovat na boku vložky ❶, aby se nestalo, že jste sice objednali správně, ale nedopatřením přišel o velikost jiný kousek a vy jste s tím pak

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Montáž vložky Tannus Armour

současné drží svůj tvar, abychom ji ve vložce nijak nepřekroutili. Kontrola duše uvnitř vložky by pak měla zajistit rovnoměrné usazení hříbetu duše pod hříbetem vložky, aby byla duše uprostřed a tudíž z obou stran překrytá boky vložky rovnoměrně, což platí hlavně pro partii kolem ventilkou ❸, kde se to kontroluje nejlépe. Teď přijde ta obtížnější část montáže, tedy instalace

a neskřípla ji pod sebou, prostě stejné jako u samotné duše. Tohle pak zkontrolujeme po celém obvodu ❹, aby byla patka pláště u ráfku a neměla pod sebou nikde vložku. Nakonec duši ještě lehce nahustíme a zkontrolujeme ventilek, aby byl v ráfku rovně ❺, protože vložka s ním přece jen může výrazně zahýbat do stran či dopředu nebo dozadu. Pokud nesedí rovně, musíme

upustit tlak a vše na ráfku ještě porovnat, aby časem nedošlo díky křivě usazenému ventilkou k jeho utržení. Kontrola naplněného pláště a jeho rovnoměrného usazení v ráfku podle boční linky už je poslední úkon a pak jen nastavíme finální tlak v plášti. Jak se to celé chová už vite z našeho testu.

(už)



zbytečně bojovali. Před samotnou montáží doporučujeme očistit vnitřní plochu pláště i ráfku, otřít duši a pak také vnitřek samotné vložky ❷, aby v ní nebyla náhodou nějaká pevná částice, která by mohla časem poškodit stěnu duše. Jelikož je vložka zabalená v krabici a tudíž přetočená, je dobré ji před instalací porovnat a nechat chvíli rozbalenou ❸, aby neměla tendenci se skroutit. Podobnou zkušenost mám i s bezdušovým provedením stejné značky, kde jsem na svůj mullet toto absolvoval a tuhle vložku tam vozím už delší dobu, přičemž materiál pořád skvěle drží, neabsorbuje tmel a v podstatě nemá žádná prtržená místa. To už ale odbočíme.

Samotná montáž začíná nejdříve instalací duše dovnitř vložky, takže je nutné duši lehce nahustit, aby držela kruhový tvar a vložit postupně po obvodu do vložky ❹. To předhuštění ještě zdůrazním, protože díky němu se jednak duše instaluje snadněji, ale

do pláště, který je už jednou patkou nasazený v ráfku ❺. Nejdříve nasadíme ventilek a ujistíme se, že obě strany vložky jsou u něj nasunuté v ráfku ❻, abychom mohli postupně po obvodu nasunout do ráfku celou vložku s duší a důkladně je uvnitř porovnat předtím, než nazoveme na ráfek druhou patku pláště. Vložku po obvodu porovnáme stranovým pohybem pláště, prstem nebo montápkou zasuneme pod duši do nejhlubšího místa v ráfku a dáme pozor, aby nikde nebyla shrnutá. Ztížilo by to pak jednak usazení pláště, který by mohl na ráfku házet, ale také by ochrana duše nefungovala jak má. Vložku i jednu stranu pláště bychom tak měli mít rovnoměrně usazené ❿ a můžeme nazout druhou patku pláště. Začínáme naproti ventilkou, abychom měli větší prostor pro natlačení patky do středu ráfku a končíme u ventilkou, který musíme s vložkou zatlačit trochu hlouběji, aby se patka pláště dostala až pod vložku

Trailová PRO-čka

Vozíte pěnové gripy nebo silnější a komfortní ergonomické modely? Tak nemusíte číst dál, ale jestliže dáváte přednost lock-on gripům s dežerem určeným pro agresivnější jízdní styl, tak jsou následující řádky pro vás.

Komponenty značky PRO spadající pod křídla japonského gigantu Shimano jsou známé svojí prověřenou kvalitou a o testo-

duchá a úchop dokonale padne na první dobrou, tedy alespoň mně, protože 32 mm je můj oblíbený průměr, jakkoliv to může znít dvojsmyslné. Silnější gripy už mi ale vadí v přesné ovladatelnosti kola, výrazně stihlejší zase po čase vyvolají bolest v dlani. Vnější zakončení gripů je pevné a navíc se zaoblenou hranou, takže kdo se drží úplně na okraji, bude mít dostatek komfortu.



Dežer je díky šikmým lamelám víc u vnitřního okraje tak nějak vstřícnější spíše jezdcům držícím se právě tady (manžeta nevádi ani při řazení, je totiž nižší a poměrně poddajná) či uprostřed. Přece jen je to nejkomfortnější a lamely prostě dlaň dokonale přilpí. Ať jezdit v rukavicích nebo bez nich. Holá dlaň pak díky tomuto vzorku nijak netrpí, takže kdo rád bez rukavic, ale nechce zbytečně moc agresivní



vaných gripech může platit totéž. **PRO Lock on Trail Grip**, jak zní jejich celý název, jsou gravity orientované gripy s hliníkovou objímkou, dvojitě směřující úchopové části a odlehčeným základovým tubusem pro lepší adhezi k řídítkům a samozřejmě tlumení. Jde o gripy s délkou 132 milimetrů, přičemž samotná úchopová část je kratší o deset milimetrů zabráných objímkou na 2,5 mm imbus a manžetou. Vyrábí se i varianta bez manžety nebo s plynulým náběhem pro ovládací tlačítka elektropohonu, ale to není náš případ. Gripy mají průměr 32 milimetrů, přičemž vnitřní okraj má silnější vrstvu šikmo umístěných hustých lamel, které dokonale zapadnou do silný prostor mezi palcem a ukazováčkem. Pod bříšky prstů jsou navíc umístěny tenčí profily pro ostřejší úchop a klouby prstů, nebo spíš vnější malíková hrana sedí na ploše s tenčí vrstvou pryže a logem značky, ovšem s otvorem v základovém tubusu, takže zde je celkový grip měkčí. Montáž snad nikdo nespole, pro jistotu je levý i pravý grip označen písmenem na objímce a natočit si pod dlaň ostřejší profil rámečků určených pod bříška prstů, to by zvládl snad jen opravdový bikový anarchista.

Hmotnost gripů je příjemných 112 gramů a příznivá je i cena, která se pohybuje kolem pěti set korun. Montáž byla jedno-

vzorek, tady bude spokojený. Pryž Kraton je solidně adhezní, ale není to extrémně lepkavá, co by držela bez rukavic neprůstřelně i za deště, ale v rukavicích je jistota za mokra úplně v pohodě. Kromě příjemného a ničím nezkrasleného úchopu pak musím pochválit i tlumení, které jednak otvor v tubusu, ale pak zase ty do nebe vyřizované šikmé lamely, zajišťují na velice slušné úrovni (v rámci průměru a lock-on segmentu). Silnější gripy samozřejmě nabídnou neaptně vyšší míru komfortu, ale pokud je 32 milimetrů průměru váš strop, tak tady budete spokojení. Jak s agresivitou úchopu, tak komfortem. Co se týká opotřebení, tak plocha lamel je dostatečně hustá a vysoká, takže tady drží vzorek opravdu dlouho a dřív začal mizet spíš pod bříšky prstů, kde jsou hrany přece jen tenčí, ale obecně jsou to trvanlivější gripy.

(už)



zajištění dlani, komfort, cena/výkon



nenalezi jsme



**POJISTI SI SVÉ NOVÉ KOLO
U NÁS ZDARMA
A VYHRAJ ZAJÍMAVÉ CENY**

4EVER – ČESKÁ ZNAČKA

PRODLOUŽENÁ ZÁRUKA 1 ROK POJIŠTĚNÍ ZDARMA

**4E EXCLUSIVE
BICYCLES**

www.4ever.cz

Knog prošel změnou

Hodně originální reklama a ještě originálnější produkty, tak nějak si pamatujeme australskou značku Knog z jejich expozic na Eurobiku a popravdě, jejich „silikonové“ blikáčky jsou dodnes asi ce-



lovsetově nejkopírovanějším cyklistickým produktem. Knog posunul design cyklistických doplňků na úplně jiný level, ovšem letos prošla značka výraznou proměnou, kterou aktuálně prezentují po celém světě a celá jejich „roadshow“ odstartovala pátého září v Praze.

Společně s dovozcem jejich produktů, společností Schindler, tam prezentovali hlavně nové logo, kterému u jednu chvíli



předcházelo až 600 variant a samozřejmě své produkty, kde osvědčení je stěžejní částí sortimentu. S tím souvisela i předchozí prezentace projektu Zapni světlo, který se už řadu let snaží vzdělávat české cyklisty a podporit tak vzájemný respekt a bezpečnost na silnicích. U ní nejde jen o příblu, ale zásadní je viditelnost jezdce, kdy třeba dle dánských výzkumů se riziko nehody při svícení na kole 24/7 po celý rok snižuje až o 19%.

Jan Schindler k projektu Zapni světlo uvedl „Nezáleží na tom, v jakém ročním období se nacházíme. I během jarních a letních slunných dnů může být viditelnost bikerů snížena, například ve stínu. V průběhu právě přicházejícího podzimu pak rizikových situací nastává mnohem více. A není to jen o brzkém smrákání, špatná viditelnost je samozřejmě i při mrholení, mlhách, oslňujícím zapadajícím slunci atd. Výlet bez blikáček je hazardování s vlastním zdravím. Ne vždy jsme v provozu totiž vidět tak, jak si myslíme.“

Projekt podporuje řada českých sportovců, mezi nimi například manažer týmu Ghost Jan Hruška, ultramaratonská cyk-

listka Peggy Marvanová, biker a youtuber Damjan Siriški nebo královna snowboardcrossu Eva Adamczyková, která si spolu s Damjanem setkání nenechala ujít. Mezi významné partnery projektu patří právě



Knog, který na prezentaci Zapni světlo navázal.

Australský výrobce si ke 22 letům existence připravil pro příznivce nejen rozšíření nejoblíbenějších modelových řad svých své-

tel, ale také rebranding včetně zmiňovaného nového logo. To reflektuje jeho rebelujícího ducha a je ztělesněním jeho neobjasně kreativitu, což vystihuje heslo „Technically Unkonventional“.

Novou vizi a logo charakterizoval obchodní ředitel společnosti Knog Travis Rich: „Naším cílem je nová dynamická identita, která zachycuje energii a inovace, jež nás pohánějí k tomu, abychom inspirovali, šokovali, bavili a navazovali kontakty s naším publikem po celém světě.“

To se rozhodně povedlo, protože mimo prezentace a diskuze měli návštěvníci akce možnost vyzkoušet si jízdu po Praze na kolech Ruff se světlými Knog, nebo si užít bike-

show Damjana Siriškiho, která vyvrcholila Damjanovým skokem na kole přes obchodního ředitele Knog osvěcného vlastními blikáčkami. Prostě Unkonventional.

(už)

Author Enduro



Pokud vozíte dlouhoprsté rukavice, dáváte u nich přednost co nejtenčí dlaně a hříbetu pro maximálně přesný úchop, nebo máte raději silnější polstrování pro vyšší komfort díky tlumícím schopnostem?

Author svými rukavicemi Enduro cílí spíše na komfortní úchop a s ohledem na tloušťku materiálu na hříbetě je pak mů-

objemnější, takže zvyšovaná míra jejich ochrany je lehce cítit na brzdových páčkách, kde proti rukavicím se standardními tenkými boky prstů bude ovládání o něco méně přesné, rozdíl tak v řádu dvaceti procent. Oproti zatepleným či zimním rukavicím je to ale stále tenké a citlivé provedení, takže jak jsem psal, univerzální



Rukávky trochu jinak

Pro co sáhnete do kapsy dresu s krátkým rukávem, když se ochladí? Pro návlky na ruce, tedy rukávky, pokud to rovnou není už na nějakou větrovku. A co kdyby ty rukávky prioritně neplnily funkci ochrany před chladem, ale zpevnilly sval a zlepšily

ratonu v terénu nebo celodenním drcení trati v bikeparku? Předloktí a biceps je tak vykepaný, že si připadáte jak po šichtě se sbíječkou, takže tady mají návlky velký přínos. Testované provedení má nejvyšší míru komprese, takže opravdu hodně stáh-



regeneraci? Funkce kompresních návlků na nohy totiž funguje u pažních návlků podobně, takže pokud se vaše svaly otráasají při běhu či jízdě v terénu, nebo jen chcete na silnici ochránit paže před chladem a navíc šetřit svaly, využijte kompresní návlky i na horních končetinách.

ROYAL BAY Extreme jsou pažní návlky s cílenou kompresí, tedy pro stažení svalů předloktí a biceps. Co bolí při ma-

ne biceps i předloktí, ale přes loket samotný je materiál se slabší mírou komprese, aby neomezoval pohyb. Vyšší lem na horním konci drží návlky i přes absenci jakéhokoliv silikonu na svém místě, u zápěstí je pak zakončení bezezby. Na obou koncích návlky drží a musím uznat, že i přes počáteční obavy neměly tendenci sjíždět. Materiál je velice příjemný, kombinace 75% nylonu a 25% lycry nepůsobí rozhodně tak umělé,

jako tomu bylo dřív u klasických elastických návlků z leské lycry, ale to už je historie. Tohle je perfektně fungující doplněk sportovního oblečení a chválím i celkovou míru ventilace, ta je na vysoké úrovni, ale samozřejmě jde o tenké návlky. Kdo hledá něco pro chladnější podzimní dny, zvolte klasiku s počesem na vnitřní straně, tady není tepelně-izolační funkce primárním účelem. I proto nebyl problém vozit tyhle návlky při vyšších teplotách, ať už v nich jezdce v krátkém dresu vypadá jakkoliv. Termoregulační komfort je prostě díky prodyšnosti docela vysoko, což dosvědčují i chlupy na rukou, vykoukující z návlků naskrz ven.

Co se týká podpory samotných svalů, na předloktí je to hodně subjektivní, tam je to prostě stažení svalů a menší únava po delší jízdě je znát, ale opravdu jen subjektivně. To pro biceps je stažení opravdu přínosné a na rozbitém povrchu, kde má odpružení už dost co dělat, je krásné cítit podpora samotného svalů. Návlék jej

stahuje a zpevňuje, takže tady jednoznačně přínos a současně není stažení takové, aby biceps přišel stažen pro běžnou jízdu a nějak to omezovalo. V podstatě pak není problém použít tyhle návlky v chladnějším počasí i pod dres s dlouhým rukávem, třeba v kombinaci se spodním trikem s krátkým rukávem, jejich kompresní funkci určitě oceníte.

(už)

žeme doporučit pro nadcházející chladnější období a rozhodně budou v terénu ideálním modelem pro přechod podzim-zima. Základem rukavic za 595 korun je dlaň ze syntetické kůže, vybavená zpevňujícími výstřelkami pod klouby prstů, mezi palcem a ukazováčkem nebo na dlaně u malíkové hrany či u palce. Kolem zápěstí nechýbí delší manžeta ze silnějšího neoprenu a samozřejmě gumový stahovací pásek na suchý zip. Hřbet je pak pocitově silnější a kombinuje větší froté na palci s panely ze zdvojené síťoviny a silnější lycry. I přes slušnou míru prodyšnosti jde o spíše lehce zateplený hříbet, kde vrstva materiálu je prioritně ochranou, ale nejlépe poslouží v nižších teplotách. Tohle prostě pod deseti stupni na lanovce jen tak neprochladne a přitom se ruce „nevaří“ ani při středních teplotách.

Testovaná velikost odpovídá svému značení a tady sedí nejen délka rukavic a prstů, ale i jejich sířka. Nejsou zbytečně široké a volné, ale současně ani zbytečně nesvrají prsty. Usazení na ruce tedy naprosto adekvátní, delší neoprenová manžeta pak příjemně kryje i zápěstí. Střih prstů je díky syntetické kůži i na bocích špiček pocitově

do nižších teplot, navíc s výbornou mírou ochrany. Dlanové výztuhy při delším úchopu nijak neobtěžují a o všech prostě nevíte, zvýšené polstry u malíkové a palcové hrany pak sice tlumí, ale tady záleží na tvaru gripu. Na těch klasických s kruhovým profilem s ním do kontaktu moc nepřijdou, na ergonomických gripech s větší „odkládací“ plochou už svoji funkci plní lépe, ale nejsou nezbytnosti. Prodyšnost hříbetní části je na slušné úrovni, ale přes jece ten to není do extrémních teplot, tedy pokud nehledáte větší míru ochrany hříbetu ruky, pak je to zcela v pořádku.

Na celodenní jízdu na trailech v chladnu jsem s těmito rukavicemi naprosto v pohodě a komfort dlaně je příjemný i na nějaké delší XC. Do bikeparku a na trail v letních vedrech jsem dal přednost spíše tenčími modelům, ale tenhle bych doporučil každému, kdo je častěji na zemi, tam bude zesílení konců prstů i hříbetu velkým plusem pro bezpečnost.

(už)

- + míra ochrany, ventilace/zateplení, tlumení
- slabší citlivost prstů

SUPER PRESTIGE DI2
Shimano Ultegra Di2 2x12
109 990 Kč

SUPER PRESTIGE 2X12
Shimano GRX 820 2x12
82 490 Kč

VAPOR 1X11
Shimano GRX 810 1x11
57 490 Kč

STEVENS
B I K E S

CYKLOŠVEC
www.cyklosvec.cz

CYKLOŠVEC s.r.o.
Písek, U Hřebčince 2509
www.stevens-bikes.cz

Sportovně pohodový Genesis



Dokončení ze str. 1 ⇌

Hmotnostní omezení je zde totiž nastaveno na celkových 135 kilogramů, což je s ohledem na hmotnost kola lehe pod 25 kg, skoro přesně. Jediným omezením tak bude nejspíš vidlice, která je pružinová, a tudíž ji nelze pro těžkého jezdce zase tolik přitvrdit. Co se týká komponentů, pevnostně a tuhostí je vidlice spolehlivě nadimenzovaná a shimanovským nábojem zapleteným do ráku se 27 mm vnitřní šířkou také nikde nedošel dech. Objemnější pláště s univerzálním vzorkem pak přesně plní svůj účel, takže slušně odvalují na silnici i na polní cestě, aby v rozhabněných úsecích poskytl dostatečnou oporu. Sice to není žádný agresivní terénní vzorek, ale pro

pak platí už obecně informace, že MT dvoustovky jsou díky delším pákám účinné a dobře ovladatelné, ale přece jen by pro elektrokolo byl vhodnější nějaký čtyřpístkový model nebo dražší kousek ze shimanovské nabídky. Nedostatkem brzdového výkonu jsme ale v žádném případě netrpěli, spíše je to informace pro ty, kdo mají v každém sjezdu smrt v očích a tisknou páku brzd po celou dobu na maximum. Pojďme se



profilované gripy s velkou „odkládací“ plochou pro dlaně a integrovanými miniaturními rohy. Někdo se možná usklíbne, ale při dlouhé jízdě jsme si na ně ruce několikrát odložili a pro pohodlí měl tenhle komponent vždycky velký přínos. Tady ale opticky nijak neruší, takže bez poškrobků prosím. Sedlo svým sportovnějším tvarem už tolik komfortní není, ale třeba sedlovka průměru 30,9 je rozumný kompromis pro nosnost a současně určitou tlumič schopnost. Přímé sedlové vzpěry zadní stavby toho v sobě totiž moc neutulí, takže tlak v zadním plášti a případně výměna sedla za měkčí budou mít na výsledném pohodlí pro jezdce sedací partii zásadnější vliv. Opět se dostáváme dopředu, kde citlivost vidlice a její schopnost zehlit cokoliv chválím, navíc musím uznat, že mých sto kilogramů plus batoh s fotákem a další výbavou nedostalo vidlici nadzor. Díky vzpřímenějšímu posedu a šlapání spíš před

sebe není předek tak zatížený, takže měkčí pružina nijak nevadila. Na extrémní v terénu a skoky nemá kolo tak uzpůsobenou geometrii ani baterii a motor situované co nejníž do těžiště, takže sportovní rekreaci E-MTB ano, dovádění v těžkém terénu už ne. Tedy lze, samozřejmě, ale celkově delší geometrie a současně točivější hlavy úhel nebudou ve sjezdech zase takovou oporou.

Na rovině jede kolo velice příjemně i bez asistence motoru, ale samozřejmě je při

pohodlně zvládne většinu výzev a umí šetřit baterii, zatímco E-MTB je plnohodnotný režim do kopců a těžšího terénu. Budu se opakovat, ale nejsilnější Turbo je tak trochu zbytečné, takový výkon využijete jen s nadvahou, minimální fyzickou a do nehorších stoupání.

Na E-MTB jsme toho nakonec najezdili nejvíc. Prvních sedmáct kilometrů s nastoupaním 200 výškových metrů ubralo jen jeden z pěti indikačních dílků baterie a druhý zmizel po pětácti kilometrech. Mírně kopcovitý terén tak nakonec po 43 kilometrech sebral jen dva dílky a další pak mizely pozvolna až do 80 km nájezdu.



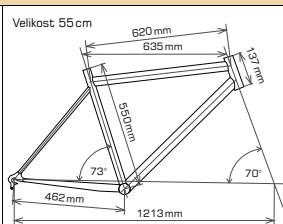
zrychlení a ve výjezdech celková hmotnost znát, takže alespoň Eco režim se pro tyhle případy hodí. Displej Purion je dobře v dosahu a výkonný motor Bosch Performance CX má se standardním zvukovým projevem dostatečně vysoko nastavenou míru jezdcovy podpory. Tady není nutné tak výrazně šlapat do pedálů, jako u některých jiných pohonů, aby motor pomáhal naplno, Bosch si jezdce trochu rozmazuje a stačí podradit, aby vyšší otáčky klik ukázaly další nástup výkonu. Nicméně na Eco to bude spíš kvůli delšímu dojezdu v kopcích, jinak přijdou ke slovu další režimy, kdy Tour už

těžiště dopředu je s ohledem na výkon motoru a pozici jezdce trochu nutnosti, tedy pokud chcete přimout nějakou stoupací výzvu. Naopak ve sjezdech limituje v těžších pasážích spíš jen točivější úhel hlavy, protože vyšší pozice řídítka naopak na jistotě přidává. Ovladatelnost v točivých pasážích je ale ve výsledku docela příjemná, takže opět ideální nastavení pro sportovní rekreaci e-biking. Ve výsledku tak tohle kolo nabídne výkonný projev léty prověřeného pohonu, dlouhý dojezd, samozřejmě v závislosti na všech parametrech, a hlavně příjemné ovládání i posed.



Technické specifikace

Rám: Al 6061 Boost
Vidlice: SR Suntour XCM 34 Boost, 120 mm
Kliky: FSA, 170 mm, 34 z.
Brzdy: Shimano MT200, 180 mm
Razení: Shimano Deore 1x11
Přehazovačka: Shimano Deore
Náboje: Shimano MT400 B
Ráfky: Remerx Enduro
Pláště: Schwalbe Smart Sam, 29x2,8"
Kazeta: Shimano Deore, 11-51
Sedlo: Genesis eMTB
Sedlovka: Genesis
Řídítka: Genesis, 700 mm
Představec: Genesis, 80 mm
Motor: Bosch Performance CX, 85 Nm
Displej: Bosch Purion
Baterie: Bosch PowerTube, 625 Wh
Hmotnost: 24,76 kg
Cena: 49 990 Kč



cena/výkon, příjemný posed, ovladatelnost, UDH patka
 méně komfortní sedlo



většinu uživatelů představuje Smart Sam plně univerzální obutí. Rovněž k jednorázové sadě Deore nemáme žádné výtky, tady řazení šlapalo na jedničku, ale převodový rozsah spolu se 34zubým převodníkem bude pro většinu milovníků minimální kadence na rovině asi zbytečné frekvenční. V terénu je to úplně v pohodě, tam je rozsah i na slabší režim asistence velice slušný, a do ostřejších výjezdů určitě jen málokdo bude potřebovat lehčí převod. K brzdám

už ale raději svěřt, protože jízda je na tomhle e-biku prostě příjemná.

Hlavně komfort

Pohodlný posed je asi dominantním rysem tohoto kola, protože až jsme testovali ze tří nabízených typů největší, 55 cm velikost, rám je pro jezdce s výškou od 188 cm ideálně dlouhý a řídítka jsou velmi příjemně vysoko. Mají dostatečnou šířku a pohodlný úchop podtrhuje ergonomicky

mič schopnost. Přímé sedlové vzpěry zadní stavby toho v sobě totiž moc neutulí, takže tlak v zadním plášti a případně výměna sedla za měkčí budou mít na výsledném pohodlí pro jezdce sedací partii zásadnější vliv. Opět se dostáváme dopředu, kde citlivost vidlice a její schopnost zehlit cokoliv chválím, navíc musím uznat, že mých sto kilogramů plus batoh s fotákem a další výbavou nedostalo vidlici nadzor. Díky vzpřímenějšímu posedu a šlapání spíš před

ENERVIT
Pro lepší sportovní výkon

VÝŽIVA VÍTĚZŮ

NA ENERVIT SPOLÉHÁ I TADEJ POGAČAR A UAE EMIRATES

ROYAL BAY
ČESKÉ KOMPRESKY

KOMPRESY NA MÍRU
PODLOŽENÁ VÝŽIVKEM

SPORTOVNÍ PONOŽKY
SUPER HIGH-CUT

NOVINKA

Více komprese na www.royalbay.cz



AUTHOR

BICYCLES

UNIVERSE AGENCY spol. s r. o.
 Botičská 419/2, 128 00 Praha 2
 T: +420-224 990 777
 E: info@author.cz
www.author.cz

4E EXCLUSIVE

BICYCLES

E-mail: bike@4ever.cz
 Web: WWW.4EVER.CZ

Tel.: +420 556 401 936
 +420 556 402 639

4EVER s. r. o., MORAVSKÁ 842, 742 13 STUDÉNKA, CZECH REPUBLIC

CYKLOŠVEC s.r.o.

U Hřebčince 2509
 397 01 Písek

tel.: +420 382 206 440
 GSM brána: +420 603 879 387
 e-mail: obchod@cyklosvec.cz
www.cyklosvec.cz
www.galaxy-bike.cz
www.stevens-bikes.cz

CYKLOŠVEC
www.cyklosvec.cz

GALAXY

STEVENS
 BIKES

TOTEM

GPS sporttestery, chytré GPS hodinky, GPS cyklopočítače, outdoorové GPS navigace,
 tréninkové válce, chytré cyklistické trenažéry

GARMIN

SPORTOVNÍ ELEKTRONIKA

Tacx

CYKLISTICKÉ TRENAŽÉRY

Garmin Czech s.r.o. • Evropská 176 • 160 41 Praha 6
sales@garmin.cz • www.garmin.cz



Novus Bike s.r.o.

Vančurova 2985/20

74601 Opava

602 502 398
info@head-bike.com

HEAD
 BIKE

www.head-bike.com



JMC
 Trading s.r.o.

**VÁŠ DODAVATEL JÍZDNÍCH KOL
 A CYKLISTICKÝCH DOPLŇKŮ
 ROZZO, BBB, BASIL, CYCLON
 A DALŠÍCH**

Sadová 151/25, 789 25 Mohelnice
 e-mail: info@jmcctrading.cz
 telefon: +420 583 431 293

www.jmcctrading.cz



KCK
 CYKLOSPORT

FORCE

Bartošova 348, 765 02 Otrokovice - Kvítovice, Czech Republic
 GSM +420 724 047 411 / info@kckcyklosport.cz



SHIMANO *Wilier* *UNIOR* *prolog*
CONTRAIL *SIGMA* *Tacx* *Peruzzo* *Mitás*
hamax *ZANDANA* *REVOLOOP* *Favero* *MINOURN*
REMERX *bellelli* *GARMIN* *HUTCHINSON* *JUICE ★ LUBES*
connex *KUFO* *uitar* *NUTREND* *ENERVIT*

... a mnoho dalších

ZOOKEE
 PREMIUM BRANDS
 DISTRIBUTION

ZOOKEE s.r.o.

Milady Horákové 46, 56802 Svitavy
 Distributor exkluzivních cykloznaček s více než
 třicetiletou tradicí na českém a slovenském trhu.

eshop b2b

zookee.cz

sensor *TOPEAK* *MET* *BLUGGLASS* *JAGWIRE*
RACEFACE *WOLF TOOTH* *ERGON* *Lizard Skins* *WTB* *AXA*
YETI *RIDLEY* *Ritchey* *FSB* *OKO* *Panaracer*
challenge *EASTON* *CICLOVATION* *eddy merckx* *JOES* *CHIMPANZEE*
RISE CONCEPTS *Vision* *REDSHIFT* *JOES* *CHIMPANZEE*

cyklostar®

ORIGINAL

PROFI ČIŠTĚNÍ A ÚDRŽBA JÍZDNÍCH KOL
PROFESSIONAL BIKE CLEANER

Výrobce: / Výrobca: / Manufactured by
 Everstar s. r. o., Bludovská 1969/18, 787 01 Šumperk, Czech Republic
 ☎ +420 583 301 070, e-mail: everstar@everstar.cz, www.everstar.cz

www.cyklostar.cz

VITAR Sport

Oficiální zastoupení značek ENERVIT a ROYAL BAY v Česku

🏃 Italská sportovní výživa
 🚲 České kompresní oblečení

vitar
 Sport

✉ obchod@vitarisport.cz

☎ +420 725 435 549

🏠 sídlo: třída Tomáše Bati 385, 763 02 Zlín
 kancelář: Hodkovická 135, 463 12 Liberec

🌐 www.enervit.cz | www.royalbay.cz

ENERVIT
 Výživa pro vytrvalce

ROYAL BAY
 ČESKÉ KOMPRESKY

Schindler

Cyklo velkoobchod

Schindler, spol. s r.o.
Štěpánkovická 950/23
747 21 Kravaře
www.schindler.cz

GHOST LAPIERRE CRATONI KRYPTONITE
Continental Santini HJC GERMANY BIKERIBBON
ESIgrips CICLO LUMOS Qeridoo tubolito
FUR knog. FULCRUM R.P. adidas
EXUSTAR BEE FREE LOOK

Progress Cycle

GIANT Liv CADEX GIRO BELL CAMELBAK
fi'zi:k SR crankbrothers G-FORM Blackburn
FINISH LINE SKKON GU VDO vittoria SHAPEHEART

PROGRESSCYCLE.CZ

HELIOS RACE.cz

VELKOOBCHOD S TRADICÍ OD ROKU 1991

Jiráskova 597, Mnichovo Hradiště
info@heliosrace.cz
tel. 603 269 763, 724 343 656

SKLADEM 10.000 POLOŽEK OD 150 ZNAČEK

ACEPAC

bags & backpacks

www.acepac.bike
shop@acepac.bike
+420 605 336

Běloveská 187
Náchod 547 01

CYKLO PROFI, s.r.o.

Vysokomýtská 427, 53401 Holice

tel: +420 777 275 498, +420 777 275 499, +420 608 296 508

e-mail: info@cykloprofi.cz

www.cykloprofi.com

cyklo
profi

absolutBLACK **ALBEDO 100** **ALIGHTOR** **APPLIED NUTRITION**
ASHIMA **BARADINE** **BETO** **BORN** **CYCOLOGY** **ELITE**
flirabbit **GOLD** **GripGrab** **H** **MAGNET** **PROBOLD**
R **Roodol** **Santic** **SIS** **SONAX** **STING**
SUPERB **veltec** **VELOTOZE** **WEND** **XGADBY** **XS-TRIP** **ZERO LATS**

3F

3F Vision
Rudník 450, 543 72 Rudník u Vrchlabí
Czech Republic

3F - ČESKÁ ZNAČKA
SPORTOVNÍCH BRÝLÍ A DOPLŇKŮ.
SKLADEM VÍCE NEŽ 300 MODELŮ BRÝLÍ.
15 LET NA TRHU.

ISEW
Intelligent Sport
Eyewear

Tel.: +420 739 747 403 / 739 511 034
info@3fvision.cz

www.3fvision.com



AZUB BIKE s.r.o.
Bajovec 2761
Uherský Brod
azub@azub.cz
777 298 229
www.azub.cz

tern **Biologic**
CANTIER **tubus**
BROOKS **SON**
racktime **Burley**
MINOURN

PAUL LANGE OSTRAVA

PAUL LANGE GROUP

BIKE PARTS SPECIALIST



SHIMANO Official Distributor **PRO** **bikefitting.com** **LAZER** **VAR**
SPINNER **SCHWALBE** **ELITE** **AXA** **FEEDBACK** **MOTOREX**

info@paul-lange.cz www.paul-lange.cz

MERIDA

KOLA A ELEKTROKOLA

MORE BIKE

www.merida-bike.cz / info@merida-bike.cz



PENCO, spol. s r.o.
výrobce sportovní výživy

Oderská 333/5
196 00 Praha 9
tel: 222 747 081
penco@penco.cz

www.penco.cz





**Velkoobchod cyklistických
a sportovních potřeb**

Černokostelecká 1168/90
100 00 Praha 10 - Strašnice
Tel.: 274 774 577
E-mail: pazak@pazak.eu

Otevírací doba: Po - Pá 7,30 - 15,30 hod.

Zde by mohla být
i vaše vizitka