

PROFILE NAVRCH I DOSPOD

Dres **Northwave Profile** patří díky lehce zateplenému materiálu multilight mezi kousky oblečení vhodné jak pro zimní použití jako jedna z funkčních vrstev, nebo pro jarní dny jako svrchní vrstva.

Na první pohled dres svým designem lehce připomíná slabou bundu. Toto využití díky celopropínacímu zipu nebude v jarních dnech od věci, ovšem materiál nemá větruodolnou úpravu, takže je třeba přihlídnout k vnější teplotě a samozřejmě k efektu jejího snížení díky proudícímu větru za jízdy. Profile má klasický střih respektující cyklistický posed, takže zadní díl je delší než přední a materiál se nikde nekabrátí. Celkové pak střih velikosti L padne spíše vyšviháným

takže se dobře ovládá i v dlouhoprstých rukavicích. Raglanové rukávy jsou stejně jako ostatní panely napojeny plochými švy. Jsou dostatečně dlouhé, zakončené gumou a nad lokty mají reflexní logo značky. Přední i zadové díly jsou zevnitř lehce zatepleny počesem, stejně jako boční panely. V pase je pevná guma, ovšem chybí silikonový proužek proti vysouvání. To ovšem nebylo tak markantní, takže to nevadí.

Na zádech jsou dvě kapsy se šikmým bočním přístupem. Jejich hloubka je dostatečná a přístup do nich pohodlný. Po stranách jsou pošity reflexními proužky, stříbrné logo značky pod nimi také přispívá k viditelnosti jezdce.



Celkové provedení dresu je na vysoké úrovni, jak střih, tak švy jsou kvalitně provedeny. Pouze bílé panely na ramenou jsou trochu nepraktické, ovšem s použitím na enduro v kombinaci s batohem na zádech asi nikdo nepočítá. Dres se bude vyjmát v jarních dnech spíše na silnici a při použití jako vrstvu pod zimní bundou nemusí bílá barva vadit. Navíc je dodáván v kombinacích černo-červená, tam bílá ramena nejsou a černo-stříbrná, tam bílá je. Ve velikostech S-3XL jej lze koupit za 1990 korun, což je sice vyšší cena, ovšem kvalitě provedení a designu zcela odpovídající. (už)

štíhlým jezdci do výšky 180 centimetrů. Délka rukávů je odpovídající, stejně jako šíře v ramenou, která koresponduje se střihem přes břiho, takže případná kila navíc nebudou mít tolik tolerance.

Limec je z měkkého materiálu bez zateplení a jeho výška je vyhovující stejně jako jeho šíře. Nic neškrtí ani nedře, pouze zip postrádá na límci „garáž“, takže občas škrtne o krk. Jezdec zipu má poutko,

- + střih, reflexe, provedení
- nenalezli jsme

Vylepšená Karma

Základní verzi pláště Kenda Karma jsme testovali zhruba před rokem a jeho o stupeň lepší verze nám dělala společnost po většinu uplynulého roku.

Zatímco základní verze karmy má na běhounu jednu směs, která nenabízí odlišné vlastnosti při náklonu nebo rovné jízdě, o stupeň lepší varianta již využívá odlišné tvrdosti. Díky technologii Dual Tread Casing je na běhounu použita hustá směs L3R, což znamená tvrdší střed běhounu pro lepší odvalování a naopak měkčí Stick-E směs na bocích pro zvýšení přilnavosti v zatáčkách. Zmíněná směs L3R je sice hustá, ovšem měla by být mnohem lehčí než standardně používané směsi. Na hmotnosti pláště 458 gramů při rozměru 2.0 se to podepsalo rozdílem téměř 100 gramů proti základní verzi s TPI 60, ale s patkou drátěnou.

Díky kevlarové patce jde plášť nasadit na ráfek poměrně lehce, aniž by bylo třeba využít síly montpáku. Kruhový průřez běhounu je posetý čtvercovými profily s výraznou plochou, což zaručuje poměrně rozumný valivý odpor. Na silnici jedou karmy lehce a totéž platí i v terénu. Tři řady středových profilů jsou dost blízko sebe, takže tvoří souvislejší pás, kdežto boční profily mají větší odstup. To sice umožňuje určitou samočistící schopnost v mírnějším blátě, ovšem nepřilší výrazná výška bočních profilů není při náklonu do zatáčky na mokřem podkladu jezdců tak velkou oporou. Měkčí směs toto částečně vylepšila, protože došlo ke zvýšení přilnavosti bočních profilů hlavně za mokra, na druhou stranu



vzorek a kruhový profil prostě mají své limity. Po rovině a v mírném náklonu vedou karmy naprosto skvěle, do ostrých zatáček na tvrdém povrchu navedou jezdce doslova samy. Mají perfektní odvalování, navíc s dobrými vlastnostmi v záběru i při brzdění. To platí hlavně v suchém terénu. V blátě se pak díky kruhovému průřezu sice také dobře udrží, dokonce i při vyjíždění z rozjetých kolejí, ovšem na druhou stranu je díky nižšímu profilu limitující jejich stabilita v ostrějším náklonu. Odolnost středu běhounu je díky tvrdší směsi vysoká, měkčí boky díky jejich menší frekvenci kontaktu s povrchem středu dobře sekundují.

Za cenu 570 korun je však Karma poměrně spolehlivým pláštěm pro sportovní až závodní ježdění, pouze je třeba přihlídnout k typu a povrchu trati. Na rozbahněnou točivou trať ideální nebudou, ale na dlouhé rychlé pasáže občas prostrádané nějakým tím kamením nabídnou skvělý výkon.

(už)

- + hmotnost, odvalování, točivost
- držení v náklonu

PEARL IZUMI

LISSPORT s.r.o., Nový Svět 350, 51246 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, Tel. 481311820, Mob 602648221

www.pearlizumi.cz

cannondale

FEEL IT.®

Scalpel Carbon 1

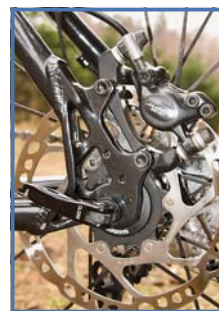
Robert Štěrba, spol. s r. o., Sezimova 10, 140 00 Praha 4, tel. 241741961, email: info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • Bike Sport, V Tejně 543, 537 01 Chrudim, tel. 469621252 email: info@bikesportchrudim.cz, www.bikesportchrudim.cz • Bike Centrum Radim Kofínek s. r. o., Masarykova Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585243220, email: info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • Kola Vašek, Dvořákovo n. 222, 539 01 Hlinsko, tel. 469311458, email: kola.hilnsko@atlas.cz • Cykloport – K. Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, tel. 381263333, email: cykloport@volny.cz • Redpoint Sportiv, Horní 13, 549 57 Teplice n. Metují, tel. 491581042, email: redpoint@seznam.cz • XCR, Špitálka 124/37, 602 00 Brno, tel. 543254395, email: eshop@xcr.cz, www.xcr.cz • Ramala, Přemyslova 134/29 301 00 Plzeň, tel. 37722813, e-mail: ramala.plzen@seznam.cz, www.ramala.cz • KUR Sport, Zimní stadion Obloukova ul. 405 01 Děčín, tel. 412586205, e-mail: obchod@kursport.cz, www.kursport.cz • Jízdní kola Hnízdil, Mírové nám. 62, 432 01 Kadaň, tel. 47434511, e-mail: hnízdil@ktkadan.cz, www.hnízdil-kola.cz • Contra Bike & Ski, Jungmannovo nám. 446, 284 01 Kutná Hora, tel. 777264925, e-mail: contrabike@basi.cz, www.kola-shop.cz

WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ



GALAXY

Proteus



Top model Proteus má několik variant, podle typu vidlice či osazení nebo brzd a námi testovaná verze nese celé označení Proteus Fox disc Sram. Tedy osazení vidlice Fox, komponenty Sram a diskovými brzdami Avid.

Lehký základ

Ložský model měl nepatrně jinou profilaci trubek, zřetelnou zejména u hlavové vyztuhy, třikrát zeslabovaný materiál rámu Ultralight 7005 však zůstává. Nový rám má spodní trubku u hlavy vejčitou, postupně přecházející do rozšířeného, výrazně zploštělého profilu u středového pouzdra. Výztuha není tvarována hydroformingem, ale je navržena a nese odlehčující žebrovaní. Horní trubka přechází z elipsovitěho profilu do zploštěného podobného spodní trubce. Spodní ramena zadní stavby mají výrazně středově zploštění, suplikují klasické prohnutí. Sedlové vzpěry kruhového průřezu mají esovitý průběh. Na obou ramenech jsou pak frézované můstky ostrých tvarů a celek spojují výrazně profilované patky. Bowdeny jsou umístěny na horní trubku, což lehce kazí jinak celistvý dojem.

Ačkoliv je rám označen příslušek lehkosti, což dává tušit menší tuhost, opak je pravdou. Tuhost rámu je i přes celkově nízkou hmotnost kola na dobré úrovni. Zadní stavba je v záběru perfektně tuhá do stran, ovšem do káží částečně pohltil slabší rázy. Přední trojúhelník za ní v tuhosti jen lehce zaostává, ovšem při záběru ze sedla to není nijak cítit. Tuhost, nízká hmotnost a komfort jsou tedy ve velmi vyváženém poměru. Navíc i přes menší balon pláště Kenda Karma a je-



jich střední tlumicí schopnosti ke komfortu výrazně přispívá pohodlné sedlo WTB Rocket V, takže v sedě rozhodně nelze hovořit o závodní tvrdosti kola.

Ostré XC

Ačkoliv je kolo svým osazením jasně určeno pro sportovní až závodní XC, posed je díky strmějšímu představiči poměrně pohodlný. Výrazně zvednutý představec umožní i přes sportovní geny sedět více vzpřímeně a vychutnat si tak delší vyjížďku. Pro závodní nasazení kola bude ideální jeho výměna za delší model s menším úhlem. Celkově je tedy posed středně natažený a poměrně komfortní.

První metry dávají jasně tušit sportovní ambice díky výborné akceleraci. Kolo velmi dobře zrychluje a hbitě reaguje na povel. Závodní vlohy doplňuje

celkově hravější chování, ovšem nikoliv přehnané. Do zatáček kolo není třeba přemlouvat, velmi ochotně a hbitě mění směr, ale není třeba jej krotit kvůli přílišné „jankovosti“. Vedení směru a ochota k jeho změně jsou vzácně vyvážené.

Ve výjezdu je plusem nízká hmotnost, v sedě se kolo stává na zadní až v prudších stojkách, ovšem při záběru ze sedla je trochu limitující délka a sklon představec. Tam jezdec nemá pro maximální výkon dostatečně dlouhou páku. Na druhou stranu je představec přínosem ve sjezdech, kde není třeba tolik chodit za sedlo ani v prudkých pasážích. Delší rychlé sjezdy jsou pak o slabší stabilitě a hravějším chování kola.

Kopírování nerovností je díky vidlici Fox F100RLC takřka luxusní. Sto

milimetrů zdvihu doslova vyzobává nerovnosti od nejmenších po ty hořdně výrazné, ovšem zdvih je v závěru dostatečně progresivní, aby nepustil vidlici na dno. Ovladač lockoutu je i přes malý tvar páčky dobře přístupný, vnitřní kolečko zpětného odsoku se nastaví jednou, pak už není třeba s ním hýbat. Vnější kolečko nízkorychlostní komprese je trochu hůře uchopitelné. Výhodou je možnost nastavení citlivosti lockoutu na spodku pravé nohy. Zamčená vidlice pak buďto po zamčení ztvrdne jako pevná, pouze s malým ochranným zdvihem, nebo se naopak vesele zanořuje, jen s mírným pítvzerním komprese.

Osazení komponenty Sram přineslo nižší váhu brzd Juicy Seven s přepracovaným tělem páky a tradičně dobrým dávkováním brzdící síly. Bohužel vstřícnost Shimano není tak ostrý jako u originálních kotoučů

Avid. Zde to však díky zapleteným kolům Mavic CrossRide a uchycení disku Centerlock nelze provést jinak. Rázení chodí spolehlivě a má přesnou odezvu, lahůdkou jsou ale kliky Truvativ Stylo s vnitřním odlehčením největšího převodníku výrazným profézovaným žlábkem. Tuhost klik je perfektní, stejně jako pohyb řetězu mezi převodníky.

Menší výtoku v celkovém osazení máme k ostřejšímu gripům WTB, které se sice velmi jistě drží, ovšem i v rukavích o sobě dávají dost vědět.

Maratonec

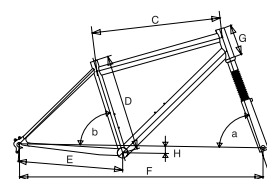
Proteus si určitě poradí jezdec se závodními ambicemi. V tomto osazení je ideální pro maratón, kde bude pohodlný posed výhodou a celkový komfort přijde na dlouhých tratích vhod. Dobře zvolené osazení i odpružení pak jezce určitě neklamou.

+ komfort, odpružení, ovládání

- ostré gripy

Technická specifikace:

Rám: Al 7005 Ultralight Triple butted
Vidlice: Fox F100 RLC
Kliky: Truvativ Stylo
Pedály: Shimano PD-M520
Brzdy: Avid Juicy Seven
Rázení: Sram X.9
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Sram X.9
Kola: Mavic CrossRide
Pláště: Kenda Karma 2.0"
Sedlo: WTB Rocket V
Sedlovka: Ritchey Comp
Představec: Ritchey Pro
Řídítka: Ritchey Comp
Hmotnost: 11,7 kg
Cena: 41 990 Kč



a	Úhel hlavy	71°
b	Úhel sedlové trubky	73°
c	Horní rámová trubka	570 mm
d	Horní trubka vodorovně	585 mm
e	Délka sedlové trubky	485 mm
f	Délka zadní stavby	425 mm
f	Rozvor	1080 mm
g	Hlavová trubka	140 mm

4 za 2

Jezděte s kolem DEMA a získáte čtyři za dvě!



Oslovte s námi! S potěšením Vám přineseme radost z pohybu na dvou kolech už 15 let.

Kupte si v sezóně 2007/2008 jízdní kolo DEMA a získáte osobní automobil PEUGEOT 207 SW! Více informací najdete na www.dema-bicycles.com.

Distribútor v ČR

BS MARKET, s.r.o.
Sladovnická 4, 620 00 Brno
tel.: +420 54 523 22 24
bsmarket@volny.cz

Cyklosport KERN
Praha
tel.: +420 60 2252 994
cykloj@login.cz

Distribútor v SR

Velosport VALENTA
Pelhřimov
tel.: +420 56 5323 026
valenta@velosport.cz

Muroš Lubomír
Lanskroun
tel.: +420 46 5322 223
muron@ow.cz



DEMA Senica, a.s.
Dlna 248, 905 01 Senica, SR
tel.: +421 34 6945 111
sport@dema.sk

ride without limits

DEMA bicycles



DEMA AURON DC DB

Rám: Al 7005 ULTRALIGHT hydroforming
vidlice: ROCK SHOX TORA 32CDL + POPLLOCK
přehazovačka: Shimano DEORE LX
přesmykač: Shimano DEORE LX
Rázení: Shimano DEORE LX DUAL CONTROL
převodník: Shimano DEORE LX
kazeta: Shimano DEORE LX
brzdy: Shimano DEORE LX - DB hydr.
31.999,- Kč

www.dema-bicycles.com
www.cyklodema.cz

ŠUP S NÍM NA HŘEBÍK 5

Údržba kotoučovek

V minulém dílu našeho servisu jsme si probrali ráfkové brzdy, které jsou známé svou jednoduchostí. Ačkoliv jsou kotoučovky složitější a kromě výměny destiček se zdá, že nic jiného v rámci servisu sami nesvedeme, tak obtížné to s nimi zase není.

Začneme mechanickým provedením, které je dnes už běžnou součástí i desetiřákových kol. U lankových kotoučovek je pro jejich chod zásadní kvalitní bowden a lanko. Kontrola koncovek bowdena a jeho celistvosti je základem. Stejně jako jeho dostatečné promazání, aby lanko chodilo hladce. Většinou jde o jeden bowden v kuse, vedený od páčky až ke třmenu brzdy, takže není tolik náchylný na zanášení nečistotami. Lehký chod lanka nám umožní mít třmen nastavený na nejmenší odpor, takže potom není třeba vyvinout takovou sílu na páku při brždění. Samotná páčka brzdy by měla mít dotaženou vůli, ovšem

kterých brzd regulovat imbusem, u jiných je třeba zasáhnout dovnitř a přednastavit pružinu, což je úkon spíše pro specializované servisy. Pokud se táhlo samo nevrací příliš ochotně, může být uvnitř ztuhlá a nedostatečně namazaná. Ovšem promazání třmene není jednoduché, zapomeňme na prostřední olej. To bychom znehodnotili jak destičky, tak výkon při brždění, kdy by se olej mohl teplem uvolňovat a dostat se na kotouč nebo opět na destičky. Rozborka a promazání pouze potřebných míst jsou záležitosti odborného servisu.

Společným jmenovatelem mechanik i hydraulik jsou kotouč a destičky. U kotouče platí, že musí být rovný bez

zakřivky, pouze nesmíme osahat brzdovou plochu, abychom je nezamastili. Jsou-li použitelné, nasadíme je zpátky, případný přetok, vzniklý nestejnoměrným rozměrem kotouče a výšky třmene můžeme obrousit smirkem nebo pilníkem. Jestliže je brzdná plocha lehce prohnutá nebo vypouklá, je to dáno opotřebením kotouče. Pokud jsou destičky použitelné, vrátíme je zpátky, protože si sednou přesně podle kotouče. Pozor na jejich vzájemné prohození, některé brzdy umožňují vyměnit pravou za levou. To by nám pak mohly hodné drhnout, než by si sedly.

Nové destičky pořídíme už pod tři sta korun, ovšem záleží na jejich materiálu. Organické provedení, tedy nekovo-

jsou ideální pro dlouhé sjezdy nebo těžší jezdce, kterým vydrží. Sintř je prostě odolné provedení, které nezmizí za jedno odpoledne na rozbahněné sjezdovce.

Určitým kompromisem jsou semi-metalické destičky, což je kombinace obojího a je to určitý kompromis výkonu a výdrže. Samozřejmě, že rozdíl ve výkonu destiček není tak dramatický při běžném XC. Někdo to ani nepozná, takže se není třeba bát, ovšem ve sjezdech už to cítit je a na trvanlivosti také. Hmotnost jezdce, jeho styl jízdy nebo počasí a terén, kde jezdí, to jsou faktory, které výkon brzd a destiček hodně ovlivní. Destičky kromě originálních výrobků brzd nabízí například značky Kool Stop, BBB, Acor, RavX, A2Z, Fastop nebo domácí výrobce Goldfren, takže z čeho vybírá.



Banjo uchycení hadičky sice umožňuje její natočení podle pozice třmene na rámu, ovšem při silnějším kontaktu s botou nebo větví jej můžeme vychýlit a povolit.



Někteří výrobci mají obě destičky totožné a zaměnitelné, jiní už raději informují, která je vnitřní a která vnější.

s možností samostatného návratu do výchozí pozice.

U třmene zkontrolujeme hlavně jeho dostatečné dotažení jak k adaptéru, tak spojení adaptéru a rámu. U kotoučovek se vlivem velkých sil vznikajících při brždění, doplněných vibracemi často stává, že se šrouby nepatrně povolí nebo že si děle sedají, a je potřeba je dotahovat. Šrouby nesmí být dotaženy jen „nasladko“, ale spoj musí být pevný. Pokud se nám třmen často povoluje, použijeme na závity pojistný tmel. Samozřejmě si před finálním dotažením šroubů je předchozí dokonale vystředění celého třmene pomocí jeho posunu na adaptéru. Musíme docílit toho, aby byla vnější pohyblivá destička co nejmenší přednastavena pouhým přitažením lanka, kdežto naopak vnitřní pevná destička musí být vyregulována stavěcím šroubem co nejvíce ke kotouči. Díky tomu budeme mít jistotu, že při opotřebování destiček budeme jen lehce dotahovat stavěcí šroub a také při naplnění lanka bude mít táhlo brzdě ještě dostatečnou délku chodu. Pozor ovšem na pojistku stavěcího šroubu, kterou často tvoří malý imbus zapuštěný do třmene, občas lehce přehlédnutelný. Maximálně přitažené lanko a doslova skrytá vnitřní destička, to je pro jistotu zabrzdnění takřka sebevražedná kombinace, která by na kole být neměla. Řeší tedy chod brzdy pouze přitažením lanka se nevyplácí, byť se to často děje, protože majitelům mechanických kotoučovek je regulaci šroub na vnitřní straně třmene velkou neznámou. Výjimkou jsou brzdy Avid BB7, kde jsou obě destičky s možností regulace plastovým kolečkem.

Kromě vystředění třmene je důležitý také chod táhla, jehož odpor lze u ně-

bočních zvlnění. Lehce ohnutý kotouč lze srovnat speciálním rovnákem nebo gumovou paličkou. Pokud se nám nevede do třmene a nejde srovnat, nastává výměna. Kotouče lze dnes v závislosti na průměru pořídit už od tří stovek, takže to není tak dramatické. Jestliže náš kotouč něco pamatuje, může být už uprostřed dost zeslabený obráběním, takže je také lepší jej vyměnit. U kotoučů s šestidířovým provedením zkontrolujeme dotaže-

Proti povolování šroubů třmene a adaptéru bojuje Shimano nasazením plastových pojistek. Všimněte si dostatečné rezervy lanka pro zajištění bezpečného kroku táhla.



ní šroubů a zde, více než kde jinde, musíme použít pojistný tmel na závity v případě povolených šroubů. U centerlock provedení se může také vlivem sedání materiálu vytvořit vůle v uchycení, takže dotáhnout. Lehce narezý povrch kotouče není třeba brousit, rez se ojede při brždění. Pokud máme pocit, že kotouč nemá takový výkon, lze jej demontovat a na rovné ploše lehce zdrsňit brzdovou plochu hodným jemným smrkovým papírem.

Vyšší míru opotřebování destiček nelze vysledovat ničím jiným než jejich vyjmutím z třmene. Destičky totiž v drtivě většině případů nejsou opotřebenány stejnou měrou, takže na jedné straně se při pohledu do třmene může zdát, že jsou ještě provozuschopné, ovšem na druhé straně nebo nahore mohou být už sjeté nadoraz. Vyjmutím nic ne-

vě, je nejcitlivější v nízkých rychlostech a nástup brzdného účinku je okamžitý. Bohužel za mokra jsou destičky lehce nasáklé a také s rostoucí teplotou můžou ztrácet na výkonu. Do extrémních dlouhých sjezdů se proto nehodí, stejně tak pro těžké jezdce, kteří jezdí často v bahně. Jejich okamžitý výkon je daný za menší trvanlivost.

Jejich protipólem jsou metalické, neboli sintrované destičky, které mají větší podíl kovových částí. Jsou tvrdší a trvanlivější s pozdějším nástupem brzdného výkonu. Ovšem jejich výkon se s rostoucí teplotou zvyšuje, takže

Hydraulické kotoučovky jsou takřka bezúdržbové. Kromě kontroly šroubových spojení, která je stejně jako u mechanik, jde o nastavení třmene, aby byl kotouč uprostřed. Obě destičky se totiž u vicipístkových provedení pohybují současně, takže musíme zajistit stejnoměrné dosednutí. Samozřejmě, že vnitřní pístky ne vždy chodí současně, s tím ale sami nic neuděláme, je to dáno třmením těsnících kroužků a vstředními pístky je záležitostí specializovaného servisu. Chodí-li oba pístky naráz, my jen zkontrolujeme vystředění třmene. Pro destičky i kotouč platí totéž co u mechanik.

U hydraulik kontrolujeme těsnost a celistvost hadičky a také spojení s pákou a třmenem, aby neunikala kapalina. U páky to může být často špatným rozlisováním vnitřní olivky, u třmene často může být povolena hadička, která je napojena „banjo“ objímkou. Banjo totiž umožňuje libovolně natočit hadičku podle uchycení třmene a někdy se prostě mechanicky uvolní. Nezbyvá než dotáhnout a brzdu odvzdušnit.

Tim se dostáváme k hlavnímu problému hydraulik. U brzd s brzdovou kapalinou, označovanou DOT 3 nebo 4 je třeba systém jednou za rok nechat odvzdušnit. Brzdovka je totiž hydro-skopická, což znamená, že absorbuje vzdušnou vlhkost, kterou zahřátím při brždění přetváří na vzduchové bublinky, a systém pak houbovává. Odvzdušnění je záležitostí servisu, případně dvou střikaček s hadičkou. Odvzdušnění jsme názorně předvedli v loňských dílech Hobbybastleru.

U brzd s náplní minerálního oleje toto neohroží, tam odvzdušnění provádíme jen v případě měkkého kroku páky.

Celkově pozor na kontakt kotouče nebo destiček s náplní brzd, protože bychom mohli naprosto znehodnotit brzdny účinek.

Páky brzd bychom neměli mít na řídítkách staženy napevno, ale nastavít je tak, aby při silovém zabrání měly možnost přetočení. Pokud havarujeme, vychýlení páky nám ji často zachrání.

Ač se to nezdá, jsou kotoučovky na údržbu náročně, obzvlášť mechaniky. Na druhou stranu dobře seřízená kotoučovka může sloužit celou sezonu, aniž bychom na ni museli sáhnout.

(už)

PAVLAČ

Muzeum horské cyklistiky v Crested Butte, Colorado, bude zařazovat nové členy do Sině slávy. Nominovanými mohou být organizace i jednotlivci, kteří se výraznou měrou podíleli na rozvoji fenoménu horské cyklistiky. Návrhy na jezdce či osobnosti z našich lokalit a hájů je možné zasílat do 15. dubna 2008 na adresu Mountain Bike Hall of Fame, PO Box 845, Crested Butte, CO 81225, USA. Více informací najdete na stránce <http://www.mtbbikehalloffame.com/nominees.cfm>.

Na veletrhu Sport Prague se na společném stánku rallycrossového závodníka Petra Bilk a nadace Krtek prezentovali i amatérské cyklisty klubu Vlnohradské Šlapky.



K jeho aktivitám patří mimo jiné i pořádání závodu „PRS“, neboli První Šlápnutí. Poprosili jsme tedy hostesku, členku vlnohradských šlapků, zda si můžeme pro naše čtenáře „PRS“ nafotit. Tady ho máte...

Nesnášíte přehazovačku a přeskýpací? Jste vyznavači doslova masochistického pojetí bikeru s názvem singlespeed? Pokud jste to v rubrice „Na sítí“ přehlédli, pak neváhejte a zamířte na www.single-speed.cz a přihlaste se na první mistrovství republiky v XC na singlespeed kolech. Pojede se 30. března v Novém Městě nad Metují a nejen to, závodit se bude také v co nejpočetnější jízdě na tři metry nebo v jízdě zručnosti. Start závodu bude stylem Le Mans, takže jezdcí se budou muset nejprve proběhnout, aby se dostali ke svým strojům.

Euro Velo snad jednou také u nás. Cykloturistika zaznamenává stále větší rozmach a proto není divu, že celá Evropa je protkána sítí cyklotras. Sít Euro Velo zahrnuje dvacet pátých tras křižujících Evropu od severu na jih a od západu na východ. Ani naše republika by neměla zůstat ušetrěna a do roku 2016 by u nás měly vzniknout tři trasy zahrnuté do tohoto celoevropského projektu. Jedním ze současných, hojně využívaných úseků je Podunajská stezka, která je součástí nejznámější trasy Euro Velo č.6, její spojuje Atlantický oceán s Černým mořem. U nás se počítá s využitím stávajících cyklotras, které stále ještě vznikají. Počítáno je s využitím Labské a Vitavské stezky, Greenways Praha-Vídeň, Moravské stezky či cyklostezky Ohře.

Cyklisté jsou tvořiví, a to nejen při tuningu svých kol. V tomto případě si majitel



auta pohlásil s názvem časopisu, v němž přehodil písmena. Cedule „Beru ohled“ tak nabírá zcela jiný rozměr...

Od 10. března bude v Praze nová prodejna jízdních kol, kterou otevřou mechanici z Bikebros. Těšit se můžete nejen na tradiční pečlivý servis, ale také na nové kolekce kol Marin, Kona a Haro. Novotou vonící šedesátimetrovou prodejnu Bikebros najdete u křižovatky Kloboučnická, na adrese Jaurisova 21, Praha 4. Více na www.bikebros.cz.

Jedním z největších producentů rámu na Taiwanu je firma Kinesis. Díky svojí kva-



litě dodává rámy pro světově známé značky. Schválně zkusíte uhádnout, jaké logo ponesou rámy na obrázku?

Pedály Sunline

Nová značka Sunline, patřící pod gigant 661, představila kromě lehkých předstávců a řídítek také řadu plochých freeridových pedálů. Model V-Two je prostředním z nabídky a stojí 1606 korun. Hrubě řežané tělo s vystoupilými výměnnými piny je nepřehlédnutelné a působí dost luxusně. Má na to vliv i jeho lehce zkosený tvar.

Uvnitř frézovaného duralového těla, jehož povrch je mezi piny štrážován, najdeme frézovanou Cr-Mo osu, uloženou na jehlových a kuličkových ložiscích. V krabičce pak najdeme pozdrav lidí ze Sunline ve formě náhradních 10 pinů pro případ uražení či zničení. Hmotnost páru je 590 gramů, ale pedály se odmění velmi dobrým gripem, kdy se k podřázké bot prakticky přilepi a drží i v mokru, blátě či na sněhu. Nevýhodou to má v tom, že kromě šestnácti stovek je nutné vydat další korunu ještě za chrániče. Pokud totiž vlastní nešikovností ztratíte spojení



s pedály, kontakt s holení bude velmi bolestivý a asi se diry v noze jen tak brzy nezhajojí.

(mig)

- + skvělý kontakt s botou, luxusní vzhled
- bez chráničů nebezpečí zranění nohy

ŠTĚRBA
v
**PŘIJMEME
MECHANIKU**
s NÁSTUPEN MOŽNÝM OD 1.1.2008
STRUČNÝ ŽIVOTOPIS
A SEZNAM ODBORNÉ PRÁCE
ZASÍLEJTE, PROSÍM,
NA E-MAIL:
MARKETING@ŠTĚRBA-ROLA.CZ
ŠTĚRBA

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

První díl nákupního seriálu byl věnován základní problematické možnosti výběru vhodného kola a velikosti. V návaznosti na něj se podíváme, jaké máme jako kupující možnosti platby, jak by měl vypadat záruční list a jaké má povinnosti prodávající.

Vybírali jsme si kolo v kamenném obchodě a nastává čas placení. Pokud zaplatíme hotově nebo kartou, měli bychom obdržet pokladniční doklad a samozřejmě záruční list. Originální záruční list je součástí každého kola a většina výrobců jej má doslova nabitý návod na správnou údržbu kola, informacemi jak který díl používat a samozřejmě záručními podmínkami. V záručním listu by měl prodávající vždy uvést typ kola, a hlavně výrobní číslo rámu. V případě krádeže kolo po nás bude chtít policie kromě typu a barvy kola hlavně výrobní číslo. To je zásadní důkaz identity našeho kola.

Ackoliv slouží záruční list jako doklad pro majitele kola, může se stát, že dostaneme samostatný návod, tedy silnou brožuru a dále speciální záruční list, kde budeme muset vyplnit osobní údaje. Toto nabízí například značka Merida, která údaje jednotlivých zákazníků zařazuje do své databáze. Vyplnění je samozřejmě dobrovolné, ale zákazník zařazením do databáze získává možnost být firmou kontaktován v případě nějakých akčních slev či nabídek nebo být zařazen do výherních soutěží. Tento princip není ojedinelý a někteří výrobci nabízejí majitelům jejich komponentů možnost zaregistrovat se na jejich stránkách a díky tomu si například prodloužit záruční dobu, která je u nás standardně dva roky. Doživotní záruku nebo tříletá záruční lhůta se vyskytují jen zřídka a jejich výklad je občas poměrně nejednotný a určité neznámená záruku po dobu života majitele.

Zaplacením a převzetím záručního listu máme v obchodě vše vyřízeno a můžeme odjet. Zpátky se v případě spokojenosti vrátíme už jen na garanční prohlídku či případný servis nebo následnou reklamaci výrobku. Tyto detaily si společně se záručními podmínkami projdeme příště.

Kromě platby v hotovosti ovšem můžeme využít stále oblíbenější prodej na splátky. Většina prodejců nabízí hned několik variant splátkového prodeje, závislých na výši naší hotovosti a čtenosti splátek. Základní variantou je zaplacení deseti procent z celkové ceny kola a zbývající hodnotu doplatíme buď ve dvanácti, nebo více splátkách. Samozřejmě že minimálně oněch deset procent zaplatíme navíc. Výhodou je, že nám k nákupu vysněného kola stačí mít v peněžence jen

CHCI KOLO 2

zlomek jeho ceny. Navíc lze při nákupu zahrnout do celkové ceny i vybrané doplňky, vše záleží na přístupu prodejce. Výhodnější možnosti jsou splátky bez navýšení, kde složímě zálohu třicet nebo padesát procent z ceny kola a zbytek doplatíme většinou během tří měsíců. V obou případech musíme být kolo schopni splácet, protože dokud nesložímě poslední splátku, je kolo stále majetkem leasingové společnosti, která na nás samozřejmě může poslat exekutora a kolo, případně další majetek ve výši dluhu nechat zabavit. Při nákupu na splátky navíc prodejce poskytnutím našich údajů leasingové společnosti získá potvrzení, zda bude leasing poskytnut či nikoliv, takže pokud máme nízký příjem či nějaký ten nedoplatek leasingu jinde, můžeme nakonec odejít z prodejny pěšky. Kromě leasingových společností, které poskytují půjčky takřka na všechno, se objevují i speciální splátkové prodejce uštěchlým přímo na míru. Jsou výsledkem spolupráce cyklistických firem a splátkových společností. Například Merida nabízí vlastní financování koupě kola s výhodnými splátkami nebo ročním pojištěním pro případ krádeže, takže zákazník dostane potom nové kolo. Ve všech případech nákupu na splátky se rozhodně vyplácí projít více nabídek, porovnat je a spočítat si jejich výhodnost. Samozřejmě nezapomenout se sebou doklady totožnosti, bez nich to při nákupu nejde.

U nákupu kola přes internet máme možnosti platby komplikovanější. Platit můžeme bankovním převodem před zakoupením kola nebo hotově při jeho převzetí od přepravce, případně na poštu. Pokud má kolo při převzetí od přepravce výrazně poškozený obal, a tím je i poškozené kolo, nemusíme ho přimout a můžeme jej nechat vrátit zpět. Tím se vyhneme případným tancům o to, zda jsme kolo poškodili my po rozbalení, nebo zda se to stalo už během přepravy. V každém případě ale koupí přes internet máme podle zákona možnost kolo do čtrnácti dnů vrátit prodejci bez udání důvodu. Samozřejmě že každý prodejce má svoje podmínky, za jakých kolo přijme zpět. Vždy se jedná o nepoužité zboží, takže zapomeňme, že budeme týden jezdit a pak kolo vracet. Přepravu zpět k prodejci samozřejmě platíme bez náhrady my. Pokud si kolo od internetového prodejce vyzvedneme na některé jeho kamenné prodejny, připravujeme se tím o možnost jeho zákonné výměny ve čtrnáctidenní lhůtě, což platí i pro jeho splácení na leasing, což lze přes internet také dojednat, ovšem je to zdoluhavější. Společně s kolem nám potom přijde záruční list, případně jej prodejce posílá dodatečně po obdržení naší platby. Záruční podmínky platí samozřejmě i pro koupě přes internet. O zárukách a servisu ale příště.

(už)

Na dotazník nám tentokrát laskavě odpovídel zástupci těchto prodejen:

- 1 **Libra jízdní kola, Nové Město nad Metují, www.librakola.cz**
- 2 **Štěrba jízdní kola, Praha, www.sterba-kola.cz**
- 3 **Opavel, Opava, www.opavel.cz**
- 4 **Internetový obchod Bikezone, www.bikezone.cz**

Končí u vás koupě kola vztah se zákazníkem, tedy kromě záručního servisu, nebo vedete nějakou databázi zákazníků pro případné informace o slevách apod.?

- 1 Nevedeme, nemáme vyřešen problém s tím, aby to souhlasilo se zákonem o ochraně osobních údajů.
- 2 Pokud má zákazník zájem, stává se členem naší zákaznické databáze, z čehož mu plynou určité výhody od drobných až po např. VIP servis s osobním mechanikem.
- 3 Databázi zákazníků nevedeme. Provádíme první garanční servis po ujetí cca 150 až 200 km zdarma, záruční a pozáruční servis našich kol.
- 4 Ano, vedeme a evidujeme přehled nakoupených věcí – utrácených peněz, a to jak na prodejní tak i v e-shopu.

Získá u vás zákazník s nákupem kola kromě záručního listu ještě nějakou zákaznickou kartu či slevový certifikát?

- 1 To záleží na dohodě, podle toho o jaké kolo se jedná.
- 2 Zákazník má možnost, po absolvování roční prohlídky v našem servisu, prodloužení záruky na celé kolo na tři roky (toto prodloužení je bezplatné).
- 3 Zákaznické karty ani slevové certifikáty nevzdáváme.
- 4 Do roku 2007 ne, jen jsme dělali zákaznickovi celoroční servis zdarma. Pro rok 2008

máme nachystaný nový systém slev a výhod dělí zástupci těchto prodejen:

Může si zákazník vybrat, zda kolo na splátky či hotově, a kolik s sebou musí mít v hotovosti, aby si kolo mohl odvézt?

- 1 Ke koupě na splátky mu u nás standardně stačí dva doklady a hotovost podle druhu splátkového prodeje, který si vybere.
- 2 Může platit bankovním převodem, kartou či na splátky. Máme i variantu 10 % z ceny kola a zbytek bez navýšení ceny. Hotovost neodmítáme, může platit i v eurech.
- 3 Zákazník si může vybrat, zda si vezme kolo na splátky, hotově nebo zaplatí platební kartou. Nabízíme prodej na splátky s nulovou



požadujeme od zaměstnance potvrzení o výši příjmu, od podnikatelů kopii daňového přiznání a od důchodců důchodový výměr.

4 Vyřízení je většinou do 10 minut, nejdelší trvá než napíšeme údaje do počítače. Stačí dva běžné doklady. Žádné další podmínky nestanovujeme.

Má zákazník nějaké výhody, pokud platí hotově?

- 1 Platba v hotovosti neznamená slevu nebo výhody.
- 2 Rychlost obsluhy.
- 3 Nemá.
- 4 Platbu kartou neakceptujeme a tudíž nevýhodujeme standardně zákaznický platící hotově. I když samozřejmě se u nás stalo k nákupu nad 500 korun malý dárek, většinou v hodnotě 50–100 korun. Dost často jsou to aktuální výtisky cyklistických časopisů. A pak jsou zákazníci, kteří mají již nějakou slevu za nákupy a o tu jim ponížme cenu nákupu.

VAŠE DOPISY

Dobrý den, stala se mi amatérská chyba, když jsem si při vytáhnutí kola z auta zmáčkнул nechtěně brzdovou páku a díky vyndanému přednímu kolu se mi destičky dostaly k sobě. Bohužel jsou tak blízko, že mezi ně nenasunu kotouč, a nemůžu tedy jezdit. Odvzdušnit brzdu neumím, takže prosím o radu, jak to celé uvést zase do provozu.

David Lukášek, Jablonec

Zablokování destiček je nemilá věc, ovšem dá se celkem lehce napravit. V každém případě je pro příště nutností vsunout pro převoz autem mezi destičky speciální plastovou vložku, nebo alespoň kus kartonu. Toto jsme popisovali v loňském Cykloservisu č. 4, kde byl kotoučům věnován rozsáhlý článek.

Napravit sevěné destičky lze jejich násilným roztáhnutím. Pokud mezi ně nemůžete dostat kotouč, musíte je nejprve roztáhnout od sebe například šroubovákem, nebo nožem. Ovšem pozor, při takovémto zásahu se může povrch destiček výrazně poškodit, a při brzdění tak bude chvíli trvat, než se rýhy obzří a destičky se zajedou. Snažit se destičky nejprve vyndat a roztáhnout od sebe pisky může být u některých brzd osudné, záleží na principu uchycení



destiček. Pokud jsou destičky chyceny pouze magneticky a mají nějakou průvláchnou pojistku, lze od sebe oddálit pisky, ovšem doporučujeme tupý nástroj, nejlépe nekovový, aby nedošlo k poškození pisků. Navíc lze pisky vyosít, takže mezi nimi a těsnícím kroužkem kolem nich může unikat kapalina. Hayes používá pro uchycení destiček čep na pisktu, takže ten lze například při roztahování

ní ulomit. Roztáhnutí pisktu přes destičky, které silu rozloží, je tedy mnohem bezpečnější pro brzdu celkově, byť za cenu trochu poškozených destiček.

Jakmile dovnitř nasunete kotouč, promáčkněte několikrát páku, aby se kapalina přepustila a brzda si nastavila jakousi paměť kroku. Jestli chodí páka krátce a tuha a destičky nám stále ještě drhnou výrazně o kotouč, lze mezi ně a kotouč nasunout použitou plastovou telefonní kartu. Opět promáčknout, kartu vytáhnout a je hotovo. Pisky totiž při roztáhnutí natlačí silou kapalinu zpátky do přetlakové nádobky, odkud si ji při maximálním vysunutí předtím vzaly. Brzda je v podstatě jednoduchý systém, který má jedinou pružinku v pisktu páky a pisky ve třmenu se vysunují a vracejí jen tlakem a podtlakem kapalin.

V případě, že se při vyjetí pisktu brzda zavzdúšnila a pouhé přepuštění kapalinu uvnitř pomocí zmíněného roztáhnutí pisktu nepomůže, nezbyvá než navštívit odborný servis. Pro jistotu přikládáme i obrázky, jak postupovat.

(red)

NA SÍTI

Zástupce nekomerčních stránek je pro tentokrát také zástupcem opravdu drsné a dost nekomerční verze bikování. Milovníci jediného převodu vytvořili stránky www.single-speed.cz, které jsou celé o tomto stylu jízdy.

Vzhled stránek je na první pohled poměrně členitý, ale jednotlivé sekce už nejsou přehnaně nabité, takže se lze jednoduše zorientovat. Sice bude trochu horší dobrat se dalšími informacemi pro neznalé, takže vysvětlení pojmu singlespeed a celkovou problematiku probranou do hloubky zde nečekáje. Ovšem pro ty, kterým singlespeed učaroval nebo kdo se na něho teprve chystá, to je ta pravá adresa. Kromě fotek kol členů klubu a různých reportů z akcí jsou na stránkách také odkazy na výrobce singlu ve světě a také na stránky, které se tímto stylem zabývají. Přehled výrobců je velmi pestrý a je vidět, že hodné lidí už prostě přehazovačka nebaví. Důkazem toho, že přehazovačka není potřeba, je i reportáž z maratónu Specialized Rallye Sudety, který singlespeedisté absolvovali a nutno říci, že úspěšně.

Co se samotných kol týče, v jednom z loňských vydání Cykloservisu se kolo jednoho z členů klubu objevilo v naší rubrice Kolo z lidu.

Perličkou celých stránek je informace, že klub pořádá První SingleSpeed mistrovství České republiky. Takže kdo by chtěl v nepříteli nabít konkurenci získat nějaký ten cenný single-kov, ať neváhá a zavítá na stránky pro informace nebo přihlášeni.



Z komerčních stránek jsme vybrali www.sterba-kola.cz, které patří asi nejznámější pražské prodejně. Stránky reprezentují prodejnu, takže jde v první řadě o nabídku kol, zboží a služeb, ovšem nepředbíháme. Hlavní stránka je rozdělena listou s nabídkou hlavního menu, jehož nejoblíbenější částí jsou články o cyklistice. Ty jsou po kliknutí rozděleny na cyklistické, dirtové, speciální dámské nebo dětské. Nejde jen o testy kol či aktuality



ze světa cyklistiky, ale také o rady co a jak vybírat nebo používat. Samozřejmostí je internetový obchod, kde lze nakoupit výrobky největších značek na českém trhu.

Asi nejzajímavější část stránek pro návštěvníka hledajícího informace a zajímavosti je pod okázem tandemů. Je to bohužel trochu matoucí, protože kromě tandemů tam jsou hlavně ukázky z práce specializované rámařské dílny Roberta Štěrby. Ukázky vyrobených tandemů, závesných kol či ocelových rámu jsou doplněny popisem problematiky daného typu. Asi nejoblíbenější část patří lakovně, kde se lze dočíst hlavní rozdíly ve způsobech lakování, historii, a hlavně je k vidění nekonečná plejáda zajímavých výtvorů, určených jak pro fanšmeky, tak pro reprezentanty. Virtuální lakovnu tedy určité stojí za zhlédnutí, stejně jako informace o servisu, které jednoznačně potvrzují vysokou odbornost personálu a firmy celkově.

(už)

Stumpjumper FSR 08
od 65.990 Kč / 79.999 Sk



DVA MOZKY. SMYSL SINGLETRACKU.

Potkej zcela nového, vševědoucího Stumpjumpera FSR. S nejlehčí, nejpreciznější vidlicí ve své třídě, vpředu i vzadu FlowControlBrain a 120 mm FSR odpružení pro maximální kontrolu a efektivitu. Je to nejlepší XC Trail kolo všech dob. Brilantní pro jakýkoliv terén a na kilometry vpředu.

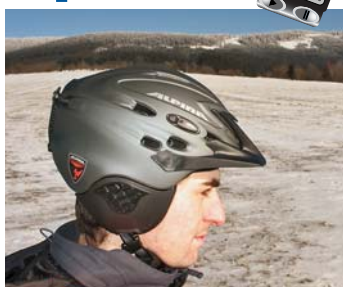
You can never be too **SPECIALIZED**



Obojživelná přilba



Z nabídky německé firmy Alpina známe hlavně brýle a cyklistické přilby. Alpina však vyrábí i přilby pro lyžování a snowboarding. Pokud chcete přilbu pro lyžování, ale zároveň si chcete dopřát bytelnou helmu pro tvrdší enduro biking nebo jen bikování v zimě, otestovali jsme řešení s názvem **Alpina Chac**.



Přilba je vyrobena in-mold technologií a tvořívá spojuje snowboardovou přilbu s bikovou kokoskou, ovšem na rozdíl od klasické kokosky není na týlu tak hluboká. Oproti lyžařským přilbám má poměrně dlouhý štítek z tuhého plastu, takže stylově je to jakýsi lyžařsko-bikový mutant. Nicméně právě tato kombinace je velmi zdařilá. Skořepina disponuje celkem šestnácti ventilačními otvory, které jsou malých rozměrů, ovšem v chladnějších počasech to nevadí. Důležitá je hlavně odolnost materiálu, v tomto případě v kombinaci i s nízkou hmotností 360 gramů.



Vnitřek skořepiny má namísto jednotlivých výstřelků jednoduchou čepici s větracími otvory, kterou lze jednoduše vyndat a vyprat. Manipulace je tím velmi jednoduchá a praktická. Pod touto výstelkou je vnitřní pěnová vložka, která překrývá celkem čtrnáct ventilačních otvorů. Tuto vložku lze vzít jen v zimě, za velkého mrazu, na komfort přilby, co do měkčnosti výstelky, nemá takřka žádný vliv. Ovšem na zasněženém svahu je její absence v mrazu znát, na druhou stranu v teplotách kolem nuly se bez ní lze dobře obejít a přilba alespoň přiměřeně větrá. Na kole se pak ukázalo, že s vnitřní tenkou čepicí je lepší vložku vyjmout a nechat vzduch ventilovat.

Upevnění na hlavě je vyřešeno stahovací čelenkou vedoucí od spánků. Regulační kolečko je díky tvaru zadní části poměrně blízko skořepině, a nelze jej tak snadno uchopit. Stahování má ovšem dosta-

tečný rozsah a přilba i přes svoji střední hloubku sedí dobře.

To, co většina cyklistů asi neocení, jsou kryty přes uši. Ty jsou upevněny na třech plastových patentech a z vnitřní výplně přilby je lze silou jednoduše demontovat. Jejich polstrování přirozeně kopíruje tvar uší, takže netlačí a jezdec si rychle zvykne. Navíc feminky i se zapínací přezkou lze skrz kryty jednoduše provléknout, a dokonce protáhnout i přes plastový rám, který je v jednom místě pro tento účel proříznutý. Pryžové pouzko vzadu na skořepině je určeno pásku lyžařských brýlí.

Technicky je tedy Chac v ceně 2790 korun velmi dobře zvládnutou přilbou. Lyžaři a snowboardisté ocení moderní vzhled, bikeri pak možnost odnímatelných krytů uší či vnitřní pěnové zášlepy. Pouze v letních dnech bude v přilbě asi příliš horko, na druhou stranu klasické kokosky nemají větší odvětrání, takže bikové využití od podzimu až do jara a vhodnost pro lyžování z ní dělá velice dobrou univerzální ochranu.

(už)

- + technická propracovanost, variabilita použití
- odvětrání

Ríkáte si, jak se my redaktoři máme, jak skvělou práci děláme, celé dny se štourat v komponentech, jezdit na nejlepších kolech a cestovat si po světě? Že by vás to také bavilo?

TRPKÝ ŽIVOT REDAKTORA

Baví nás to, samozřejmě že ano, ale přece jen i na té naší práci najdeme spoustu negativ, která nám ztrpčují život.

Když se totiž s odstupem podívám na dobu své cyklistické nezasebnosti, kdy jsem jezdil na ocelovém rámu (nepřelst s OCLV rámem) s největším designovým počinem té doby – sadou Shimano STX SE, s tehdy skoro kosmickými 21 převody, bez jakéhokoli odpružení a hejblátek, tak jsem se při jízdě kochal krajinou, krásnými divnými těly opalujícími se u rybníků a za den jsem bez přestávky ujel i několik desítek až stovek kilometrů... A když jsem se v terénu rozsekal, nejdříve jsem kontroloval svoje rány a mohl jsem kolo vzteky zahodit do křoví či ho klidně rozšlapat.

A dnes?

Místo krajiny a všech přírodních rozptylujících elementů sleduju, jestli mi pod zadkem fučí tlumič, jaký vliv má zařazený převodník na pohyb zadní stavby, každou chvíli musím otvírat, zavírat či nastavovat funkci odpružení, snižovat nebo zvyšovat zdvih, měnit tlak v tlumičích, upravovat tlumení, laborovat s nízkorychlostní a vysokorychlostní kompresí, čuchat ke kotoučům, nastupovat do sprintu s cílem rozhybat středové pouzdro do stran, zkoušet přilnavost pláště, přemýšlet, jak se kolo chová a jak to napíšu, prostě sledovat, ladit, okukovat, číhat, zkoumat, leštit, hrodit, lámat...

A nejhorší na tom je, že se člověk nemůže ani pustit do něčeho krkolomného, co by „smrdělo“ průvihem – žádné držkopády hrozící zničením či jen odřením kola se netrpí. Takže z kopce to valím jen tak na 80 %, na hraně radši dám nohu dolů, při převozu autem testovací kolo balím jak mimino, přitom svoje kolo bych tam narval a neřešil to.

A místo abych se svezl tam, kde to znám, tak furt musím lítat někde daleko hledat nové lokality pro fotky, za jízdy hledat správné světlo a pozadí, žádný sjezd není na fotku dost prudký a žádný výjezd dost strmý. Při focení se do snímku pořád něco plete, takže se plazím po zemi a fotím tisíc variant toho samého, aby se ventilek nekryl

s kopretinou a komín v dálce nevyčuhal ze sedla. Pořád zastavuju a slézám, jestli tady nebo tamhle nebude lepší místo na fotku, pořád musím hledat klacký, o které opřu kolo, stále otvírám a zavírám batoh a lžít pro foták, nastavovat clonu, laborovat s časem a bodovým ostřením a iso, nastavovat blesk a pak kontrolovat baterku, aby nedošla šťáva. Kamarádi se mnou už nechtějí jezdit, protože každou chvíli slyším – „Je, von zas totiž!“

A to nejhorší nakonec – když už dostanu na ježdění nějakou fakt pecku, luxus kolo, všechno si seřídím, aby mi posed sedl, nastavím si dosah brzdových páček, vyladím sklon sedla, konečně mám vyfoceno a napsáno a můžu se začít vozit pro radost, je konec týdne a musím kolo zase rozebrat do krabice a poslat zpátky. Navíc když je osazeno nečím fakt novým, je mi pak akorát líto, že zas budu mít nutkání si na svoje vlastní kolo pořídit novou vidlici, sedlo a sedlovku, zapletená kola, řídítka nebo brzdy. Na kolo, na němž se nakonec svezu tak dvakrát tříkrát do roka.

Ale od nového roku je tomu dost. Už žádné masochistické trápení. Nejradši bych dal inzerát do novin „Věnuji kolo do dobrých rukou, zn. Končím“. Jenže když si přepočítám, kolik bych za něj vlastně mohl dostat a když si uvědomím, kolik lahví plzně, nebo archivního vína, nebo návštěv z eskort servisu by za to bylo... Ne, do dobrých rukou ho nedám.

Třeba jen ta přehazovačka, co mě stála skoro bůra, za to by v thajském masážním salónu byla určitě jedna cesta kolem světa. Nebo za hydraulický brzdy bych se mohl minimálně týden slunít v Alpách po boku nějaké copaté jódlovací bavoračky. Z pláští vyrobím ženě kabelku a řetěz prodám do SM salónu na bičiky. A budu se cpát samýmá dobrotama, třeba bučkem s kaviárem, stejně mi už jontáky a gely nejedou. A najdu si práci někde v kotelně, aspoň budu pořád v teple a nebudu muset chodit ven. A jestli to bude v nějaký pořádný fabrice, tam bude aspoň bab, ne jak při samotářský práci s kolama... To bude bájo.

(mig)

SAMODOMO

Pleteme bič

S domácím servisem kola je spojena i nutnost opatřit si speciální nářadí. Některé kousky se čas od času objeví v našich testech a nutno říci, že ceny za kvalitní nářadí už dnes nejsou nijak závratné. Přesto jsme si tentokrát v naší kutilské rubrice vzali na pašál jeden kousek nářadí a jeho výrobu podomácku.

Páskovinu uřízneme na potřebnou délku, případně si vhodný rozměr už koupíme. V jakékoliv prodejně s hutním materiálem nám ji uříznou a cena je opravdu pár korun, případně lze sehnat zbytek zadarmo. Zkontrolujeme, zda nemá ostré hrany, které případně strhneme na brusce, a přitom také obrousíme všechny rohy do oblého tvaru, abychom se při práci neporanili. Následovat bude vyvrtání otvorů pro nýtý řetězu různých velikostí 4 mm. První otvor vyvrtáme těsně v rohu na jednom konci a upevníme do něj na zkoušku konec řetězu o délce pěti článků. Základem je dobré roznytování řetězu, aby nýtý na obou koncích měly jen malý přesah a šly do páskoviny nasadit. Jestliže máme konec řetězu nýtým v otvoru, rozměříme si na spodní straně páskoviny vzdálenost druhého otvoru, kam nám vyjde nýt na



Kdo má doma garáž nebo dílnu vybavenou vrtačkou, svěrákem a bruskou, může číst dál a s naším návodem si tak vyrobit bičkový klíč pro demontáž kazetových pastorek. Kdo zmíněné prostředky nemá, musí si holt bičák koupit. Pro výrobu klíče budeme potřebovat ocelovou páskovinu tloušťky 4 mm, v délce zhruba 300 mm. Čím delší, tím větší páku budeme mít a pastorky se nám budou lépe povelovat. Ovšem dostatečná délka je zmíněných 300 mm, příliš dlouhou rukojeť bychom totiž mohli v dané tloušťce materiálu také lehce ohnout. Síla materiálu je dána roztečí bočních plíšků řetězu a délkou nýtovacího čepu. Na příliš silnou páskovinu bychom totiž řetěz nenanýtovali, nebo bychom museli plochu kolem otvorů pro nýt složitě vybrousit na potřebnou tloušťku. Jak z návodu vyplývá, další součástkou bude starý řetěz. Ideální je použít kvalitní řetěz určený pro osmichlostní kazety, jehož opotřebení nebude na vysoké úrovni a kvalita spojení čepů bude ještě dostatečně vysoká. Vytahaný řetěz by nám totiž mohl při záběru na zubech poklouznout nebo se roznytovat. Poslední díl je obvyklá kobercová lepicí páska, kterou omotáme rukojeť.

druhém konci. Dvakrát měř zde platí stoprocentně, jinak se nám buďto nepodaří řetěz do páskoviny zanýtovat, nebo bude naopak příliš volný. Nanýtování provedeme klasickou nýtovačkou. Pokud trn nedosáhne, lze nýt protlačit sevřením ve svéráku a následně doklepnout kladivkem nad jeho lehce rozevřenými čelistmi. Důležitý je stejnoměrný přesah nýtů na obou stranách.

Po nanýtování opěrné části řetězu už stačí jen vyvrtat otvor asi 10 mm od nýtů na vnitřní straně a do něj zanýtovat konec druhého řetězu o délce dvaceti článků. Může být i kratší, ale takhle je zajištěno dostatečně dlouhé spojení i s největším pastorkem během povelování. S nanýtováním řetězu už je celý klíč skoro hotov, zbývá jen omotat páskovinu lepicí páskou, abychom měli pohodlnější úchop. Pásku lze nahradit nasazením kusu zahradní hadice odpovídajícího rozměru.

Bičkový klíč už je hotový, a kdo to zvládl, může si gratulovat. Tohle Samodomo vyžadovalo trochu víc zručnosti a nářadí. Bohužel tisícíhran pro povolení matice kazety už si bude muset každý koupit, ten doma jen tak nevypilujeme.

(už)

ACSTAR®
B I C Y C L E S

MOUNT SX

RAM	New Kinesis Alu Light Int.
VELIKOST	17", 19", 21"
VOLICE	Suntour XCM HLO
NABOJE	Shimano 40S Disc
PŘEVODNÍK	Truvativ Ficed CNC
BRZDY	Shimano
PŘESMYKAC	Shimano XT
MĚNĚC	Shimano XT
RAZENÍ	Shimano Deore
DOPLŇKY	TRX-PRO 3D

14.990,-

OHIO SX

RAM	Kinesis Alu Integrated
VELIKOST	17", 19", 21"
VOLICE	Suntour NCX 4610 MLO
NABOJE	Shimano
PŘEVODNÍK	Shimano M311XL
BRZDY	Shimano BR-M421
PŘESMYKAC	Shimano C102
MĚNĚC	Shimano LX
RAZENÍ	Shimano Alivio
DOPLŇKY	TRX-PRO

11.990,-

MM S.r.o. • BRNO • tel.: 541 24 24 24 • e-mail: acstar@acstar.cz
w w w . a c s t a r . c z



Domácí značka Author připravila pro letošní sezonu mnoho novinek, ať už se jedná o horská či silniční kola. Přestože již některé zásadní modely kolekce '08 prošly naším testem, rádi bychom vám nabídli ucelený přehled o tom, co je u této české značky nového.

Nepřehlédnutelná je samozřejmě stále silnější orientace na karbon, která je patrná jak u nových špičkových XC hardtailů, tak i na rozšířené a přepracované kolekci silničních rámu z tohoto materiálu. Author ale sází i na výhody plněného odpružení, a to u přepracovaných typů Era a Arh, i v případě zcela nové konstrukce maratonského stroje A-Ray.

Usnout na vavřínkách se rozhodně nevyplácí a toho si je Author vědom, proto je letošní kolekce oproti té loňské opět o nemalý krok dál. Pojďme se tedy podívat na nejzásadnější inovace pro rok 2008.

Karbon do terénu!

Duralové rámy s karbonovými sedlovými vzpěrami, které byly typické pro topmodely loňské kolekce, byly v případě typů Introvert a Master nahrazeny novými celokarbonovými rámy. Ty jsou charakteristické vysokou torzní tuhostí, která je vedle vhodné skladby vrstev zajištěna také výrazným vodorovným zplstněním spodní trubky u středu a použitím sedlové trubky průměru 34,9 milimetru. Zajímavostí rámu je u MTB relativně neobvyklé vedení hadičky zadní brzdy skrz horní trubku a především klasická zadní stavba. Na místo běžně využívané konstrukce monostay sází na dvojici sedlových vzpěr vedoucích až k sedlové

trubce. Tento prvek umožňuje rámu mnohem lépe absorbovat otřesy od terénu a zároveň navyšuje boční tuhost zadní stavby. Hmotnost samotného rámu ve velikosti 19" je 1250 gramů, což je oproti dural-karbonovým modelům roku 2007 váhová úspora celých tří sta gramů.

Osvědčený dural

Nejvýše postavené duralové rámy z materiálu Easton Ultralite, použité na typech Egoist a Revoit, zůstávají po konstrukční stránce beze změn. Jejich kombinace nízké hmotnosti a výborné tuhosti se však stala určitým vzorem pro zcela nové profily, použité na duralových rámech modelů spadajících do Respect a Infinity Series. K zásadním znakům těchto rámu patří především mohutná spodní trubka s bixiálním přetočením, kdy její spodní konec svým zplstněným průřezem téměř odpovídá šířce středového pouzdra. O přínosu ve zvýšené boční tuhosti středové partie rámu asi není třeba se rozepisovat. Kolekce Respect Series se týká i upravení geometrie rámu. Zvýšením polohy středového pouzdra se zlepšila prostupnost terénem, zároveň došlo k lehkému zkrácení zadní stavby a v případě větších velikostí i ke zkrácení předního trojúhelníku. Všechna kola této série budou vybavena vidlicí se zdvihem 100 mm, rámy nabídnou vyšší tuhost a ještě lepší ovladatelnost.

AUTHOR 2008

Inovace a tradice



Pružení pro každého

Trojice celoodpružených modelů dokáže pokrýt široké spektrum uživatelů, od maratonců a XC jezdců, přes vyznavače all mountain, až po enduro se zadním zdvihem 150 milimetrů.

Maratonská novinka nazvaná A-Ray již prošla naším testem (Cykloservis 17/2007) a vedla si skvěle. Jednočepový závěs zde přináší konstrukční jednoduchost a nízkou hmotnost. Ve spojení s dovedností tlumiče vybaveného systémem Pro Pedal navíc nabízí i dostatečnou citlivost a především celkovou rychlost kola ideální pro sportovní či závodní jízdu. Zadní zdvih 105 milimetrů v kombinaci s vyspělým systémem tlumiče dnes představuje opravdu odpovídající hodnotu pro celodenní sportovní jízdu či maratony.

Přepracováním prošel i oblíbený model Era. Zdvih 130 milimetrů i čtyřčepový systém zůstaly zachovány, úprava se ale dotkla přepákování tlumiče, které je nově lehčí a díky širší konstrukci zároveň tužší. U horní trubky se objevilo výrazné prohnutí, čímž je jezdcům dán lepší prostor pro manévrování nad rámem.

V případě nového enduro rámu Arh (testovali jsme v čísle 3/2008) zůstal rovněž zachován osvědčený čtyřčepový systém s dlouhým vahadlem přepákování, nová konstrukce s nepřerušenou sedlovou trubkou však nyní umožňuje úplné zasunutí sedlovky do rámu. Zároveň došlo



ke snížení horní trubky, která nově využívá shora přivařenou vzpěru, pojící ji se sedlovou trubkou. U předchůdce byla tato výztuha orientována opačně, tedy pod horní trubku. Zdvih zadního kola dosahuje hodnoty 150 milimetrů.

A silnice?

V kolekci silničních kol se objevil úplně nový celokarbonový rám, který je zaměřen na nekompromisní závodní využití. Podobně jako v případě MTB karbonového rámu, i zde je vše podřízeno kombinaci „maximální tuhost/minimální hmotnost“. Profily jednotlivých trubek dávají jasné najevo požadavek na dosažení co nejlepší odolnosti proti torznímu kroucení. Je zde proto použit šestihřanný průřez s maximálním rozšířením partie u středu. Tuhost navyšuje i sedlová trubka

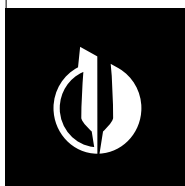


průměru 34,9 mm a plynulý přechod horní trubky v nadprůměrně širokou monostay zadní stavbu. I přes výrazně nadprůměrnou tuhost, kterou potvrdil náš test (Cykloservis 19/2007), je hmotnost rámu pouhých 1050 gramů.

Nabídka silničních kol Author ale obohatil také nový duralový rám, určený pro modely střední třídy. Ten stylizy vychází z loňských karbonových topmodelů, charakterizují jej tedy atraktivní profily evokující celokarbonové provedení.

Změn pro rok 2008 je v kolekci značky Author více než dost, my jsme se však zaměřili pouze na to nejdůležitější. Kromě kol se již tradičně rozšířil i sortiment komponentů a doplňků Author. Kvalita nabídek však není pouze o jejím rozsahu, ale i o detailech. Stačí si prohlédnout kolekci dámských kol, na níž se nedají přehlédnout například bowdeny s kytičkami, přední vidlice v barvě rámu či speciálně designovaná sedla. A právě takové detaily dělají značku značkou.

(kad)



Mustang

24"

Top Model
Kids Bikes

Rám vzniknul na základě úspěšného 4X modelu Scalp.

Lehké, odpružené a rychlé kolo pro kluky a holky.



MUSTANG 24"

TOP MODEL — KIDS BIKES

Kč 7.490,-

www.apache-bike.cz

Rám Alloy 6061

Vidlice SR M 3010 24"

Převodník SR XCC 150 PBG

Středová osa Cartridge

Razení Shimano RS 41/7

Měnič Shimano Acera

Přesmyk Shimano FD C 050

Kazeta Shimano FT Z07 14-28

Řetěz KMC Z-50

Brzdy Alhonga Alloy 805

Přední náboj Formula FM-21 F QR

Zadní náboj Formula FM-31 R QR

Ráfky Remerx Grand Hill

Pneu Kenda K-879 24x1,95

Pedály VP-570

Řídítka Zoom Alloy

Představec Zoom Alloy

Sedlovka Zoom Alloy 27,2 mm

Sedlo Velo 5011

Velikost 12,5"

Apache Bicycles
Top Kids Model — Unisex Frame

Na sklonku roku jsme vyhlásili soutěž o předplatné Cykloservisu, kdy jste měli na přiložené fotografii poznat, o který stroj se jedná pouze podle napojení horních vzpěr na monostay. Je vidět, že mezi našimi čtenáři je spousta všímavých pamětníků. Na naší emailovou adresu, kterou jste si sami měli najít na našich inovovaných stránkách www.cykl.cz, totiž přišlo 289 odpovědí. Nutno podotknout, že ne všechny byly správné, 67 lidí hádalo francouzský Començal. Ačkoliv i tato značka měla podobně řešené rámy, v našem případě se jednalo o kanadský stroj Dekerf, jehož stvořitel dodnes vyrábí ve Vancouveru ocelové a titanové rámy na zakázku.

Hádanka odhalena – DEKERF



Dekerf žije

Tento stroj Dekerf Team SL z materiálu Reynolds 853 jsme našli v bishopu v zapadlé městečku Pemberton na západě Kanady. Vzhledem k úpadku zájmu o pevné rámy z chrom-molybdenu tam čekal na svého kupce za směšnou cenu zhruba 19 000 korun. Směšnou díky tomu, že byl velmi slušně osazen vidlicí Rock Shox Reba, kotoučovkami Hope Mono, řazením SRAM X.9, klikami Race Face Prodigy a kokpitem také od Race Face.

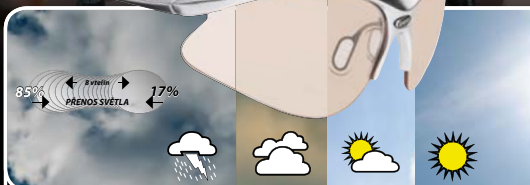
Firma založil počátkem devadesátých let Chris Dekerf, jenž odešel z firmy Rocky Mountain vařit vlastní rámy. V současnosti firma nabízí kromě horských i silniční rámy, a v nabídce je deset modelů, přičemž se pracuje na celoodpruženém stroji a rámu pro 29palcová kola. Více informací lze nalézt na jeho stránkách www.dekerf.com.

Výherci

Nejrychlejší odpověď jsme dostali od Jaromíra Lukáše z Litomyšle, jenž bude po celý rok každých 14 dní ve své schránce nacházet Cykloservis. Z ostatních čtenářů, kteří správně poznali rám Dekerf, jsme vylosovali Michala Doležala z Osové Bítýšky. Oběma blahopřejeme a přejeme příjemné počtení.

(red)

STÁLE SOUSTŘEDĚNÍ!



BBB ATTACKER PH

- Nový model brýlí BBB ATTACKER s fotochromatickými skly.
- Tyto skla mají propustnost světla od 85 do 17%.
- Podle intenzity slunečního světla se automaticky mění od světlých po tmavé.
- S jedněmi skly pokryjete kategorie 1, 2 i 3.
- Polycarbonátová fotochromatická (PH) skla, 100% UV ochrana.
- Velmi kvalitní obroučky z grilamidu, nastavitelná silikonová opěrka nosu.
- Cena: 2390,- Kč.

Další modely PH:



Winner PH BSG-23
1995,- Kč

Driver PH BSG-27
1995,- Kč



www.BBBparts.com

Pro více informací kontaktujte dovozce:
CZ: www.jmctrading.cz tel: 583 431 293
SK: www.skprofibike.sk tel: 484 151 001

Rukavice Answer Edge jsou určeny pro jarní a podzimní období. Vzhledem k relativně teplé zimě jsme je tedy mohli podrobit testu již nyní.



Answer Edge

Ačkoliv celkovým provedením a především klasickým pružným nápletem budí dojem zimních rukavic, nižší míra zateplení předurčuje tento model skutečně do teplot výrazněji nad bodem mrazu. Nám se jako ideální předvedly při vnější teplotě mezi pěti a deseti stupni Celsia. Při vyšší intenzitě pohybu a pomalejší jízdě, tedy v terénu, mohou výborně posloužit i těsně nad bodem mrazu. Naopak při silničním tréninku jsme se v nich nijak nevařili ani v dvanácti stupních. Takže teplotní rozptyl je u tohoto modelu značný, ovšem logicky závislý na konkrétním uživateli a jeho „zimomravnosti“.

Základem rukavic je dlaň z odolné syntetické kůže Amara, která je celoplošně doplněna protiskluzovou úpravou. Spodní část dlaně je vyztužena a zpevněna je přínosem i v partii mezi palcem a ukazováčkem. Lehké vypolstrování se nachází na malíkové straně dlaně, ovšem zcela chybí v oblasti bezprostředně pod prsty.

Vrchní strana rukavice je tvořena materiálem Aerotex s protivětrnou membránou, jenž je kvůli lepší tvarové přizpůsobivosti při ohybu prstů doplněn o úzké panely klasického neoprenu. Velkou pochvalu zasluhuje

bohaté použití reflexních materiálů, a to nejen ve švech, ale i v případě tíštěného loga.

Ochrana proti větru je vynikající, lehké zateplení hřbetní části má optimální termoizolační efekt. Stejně dobrá je i vodoodpudivost použitých materiálů. Prodyšnost je dostatečná a zvyšuje ji použití silnějších lycry v partii mezi prsty. Ačkoliv není klasický pružný náplet po estetické stránce nejzdařilejší, rozhodně je nefunkčnějším řešením. V případě kombinace s dlouhým rukávem dresu či s tenkou thermobundou tak dojde k překrytí materiálů a zamezí se prostudytní zápěstí. Jedinou výtku směřujeme k již zmínovanému chybějícímu polstrování na dlaně, které bychom v případě použití na biku při delší jízdě uvítali. Protiskluzová úprava celé dlaně je rozhodně přínosem a zlepšuje stisk nejen gripů, ale především silničních řídítek z hladší omotávkou.

Cena rukavic Answer Edge je 649 korun. V nabídce je černé, černo-červené a černo-modré provedení ve velikostech S-XXL.

(kad)

- + ochrana proti profouknutí, protiskluzová úprava dlaně, funkční náplet, reflexe
- absence polstrování v horní části dlaně

Superlehké Rogelli

Pro přechodné období mezi zimou a jarem jsou ideální návleky na tretry z tenčího materiálu, než je nejpoužívanější neopren o síle tři milimetry. Zároveň je však výhodou i ochrana proti promoknutí, díky níž mohou návleky přijít vhod třeba i přes léto. Značka Rogelli má takový univerzální model v nabídce pod názvem Fiandrex se stálou pružností a výbornou ochranou proti větru a vodě. Pružná textilie je z vnitřní strany vybavena tenkou izolační vrstvou flisu a zvenku je použita gumová vrstva podobná klasickému neoprenu. Materiál tedy nabízí dobré azení na tretry a díky své povrchové úpravě doplněné o zdatil reflexní loga navíc vypadá velice pěkně. Nepromokavost celé horní partie nenarušuje ani hlavní široký zpevněný šev, jenž je zespodu podšíván.

Spodní část návleků je vyřešena jako plně otevřená se spojovacím „můstkem“ uprostřed. Tímto řešením se sice o něco snižuje termoizolační schopnost, ale bohatě to vykompenzuje delší životnost. Boční panely návleku se totiž ani při chůzi nedostávají do kontaktu s terénem, takže

nedochází k jejich poškození. Partie špičky a paty je zespodu tvořena velice pevnou tkaninou s gumovým povrchem, i zde je tedy zajištěna dlouhá životnost. A totéž platí o středovém spojovacím můstku. Ten je vybaven suchým zipem pro co nejsnazší obouvání. Jeho funkce sice může být při dlouhodobém používání a zašpinění lehce snížena, ovšem široká plocha suchého zipu je i tak zárukou dobrého spojení.

Zapínání je vyřešeno pomocí klasického zipu, jenž se ukázal jako hodně odolný. Navíc lze zadní díl rozepnout téměř až k dolnímu okraji, takže je nazouvání návleků velice snadné. Maximální pochvalu

zasluhují reflexní pruhy po obou stranách zipu a tentýž materiál použitý na horním pásku se suchým zipem. Klasický zip je však natolik kvalitní, že pojistný pásek ani nepotřebuje.

Výška návleků vysoko nad kotníky je ideální a zcela optimální je i šířka návleků okolo kotníku i lýtky. Naopak trochu volně nad návleky přišly zvrchu špičky, kde nedocházelo k tvarovému neopnutí treter. Ochrana proti moku je vynikající a výborná je i skladnost, díky níž je možné mít oba návleky složené v jedné zadní kapse dresu. Použitý materiál se samozřejmě nevyznačuje prodyšností, po této stránce je tedy srovnatelný s klasickým neoprenem. Díky otevření spodní části kolem podrážky však nedochází k nadměrnému zapření nohy.

Nám se návleky Rogelli Fiandrex ukázaly jako ideální při teplotách mezi pěti a deseti stupni, na silničních kole i o něco málo vyšších. Pokud máte na zimu volnější tretry, do nichž se vám vejde dvojice silnějších ponožek, budou tyto návleky na biku použitelné i při teplotách lehce nad bodem mrazu.

Cena návleků Rogelli Fiandrex je 889 korun a vybírat je možné celkem z šesti velikostí.

(kad)

- + ochrana proti větru a promoknutí, pružnost materiálu, zpevnění špičky a paty, reflexní prvky
- na vrchu špičky volnější





► Dokončení ze str. 1

Rám je postaven z hydroformovaných trubek z giantovského materiálu AluXX, svary jsou mnohem delší a například spojení horní a spodní trubky u hlavy vytvoří mohutný blok. Horní rámová trubka u staršího provedení vedla přímo dolů k sedlové trubce a byla podpořena vzpěrou. U nové verze je horní trubka v celku a kvůli dostatku prostoru nad rámem je před sedlovkou zahnutá vzhůru. Tedy i zde došlo k určité úspoře materiálu.

Zadní stavba s virtuálním čepem je zavěšena na dvou vahadlech. Spodní je delší a je zavěšeno celkem originálně na stejném čepu, jenž tvoří oporu pistnici tlumiče, takže hmotnost se šetří i na takovýchto detailech. Trojúhelník zadní stavby je vcelku a za sedlovou trubkou je spojen plochou vzpěrou ve tvaru písmene Y, která nahrazuje původní dvě asymetrické vzpěry. Horní vahadlo trojúhelníkového tvaru je nyní kratší, neboť tlumič je blíž k sedlové trubce. Všechny tyto úpravy se projeví na skoro 700gramové úspoře hmotnosti, aniž by však utrpěla tuhost kola. Ta je díky do hranatá tvarovaným trubkám velkého průměru, mohutným ložiskům čepů a kompaktnosti celku velmi vysoká. Vylepšeno bylo i vedení bowdenů a hadiček, takže nikde nedřou.

Nutno je také podotknout, že rám působí vzdušnějším a elegantnějším dojmem. Zajímavě působí i měděná barva, navozující dojem, že rám byl vy-



roben se stejnou pečlivostí jako starožitné měděné nádoby.

Maestro

Odpuřný systém s virtuálním čepem se vyrábí již nějakou tu dobu a osvědčil se na výbornou, proto jej firma použila i na nového reigna. Maestro totiž splňuje hlavní požadavky jezdecké – imunitu na šlapání, a přitom kvalitní pohlcování nerovností. Zároveň se celkem dobře daří zajistit aktivitu zadní stavby i pod brzděním, kdy některé jiné systémy tuhnou. Systém využívá služeb vzduchového tlumiče Fox Float RP2 s možností přitvrdit jeho krok pouhým pootočením modré páčky systému ProPedal. Běžně to v terénu není potřeba, systém se vlivem šlapání prakticky nepohupuje, ale například na asfaltu jeho přitvzení poskytne lepší oporu pro silové šlapání ze sedla. Tlumič poskytuje zadnímu kolu zdvih 150 mm.

Vepředu se rám spoléhá na 140 mm zdvih vzduchové vidlice Fox Float RL, která i přes o centimetr nižší zdvih zadržuje zadní stavbě sekunduje. 32 mm silné vnitřní nohy z duralu zajíždí do nových kluzáků s úchytem kotoučových typu postmount, bleděmodré, dobře uchopitelná páčka na pravé straně korunky pak ovládá přitvzení vidlice až po blokaci. Možnost naladit rychlost

odsoků je samozřejmostí a provádí se na stejném místě červeným kolečkem.

Osazení jedničky, která vyjde na necelých šedesát tisíc, je v režii řazení Sram X.9, brzd Hayes Stroker, kol s náboji DT Swiss a komponentů Race Face.

V terénu

Kvůli začínáme mít pocit, že výrobci nám v poslední době vůbec neulehčují práci. Jak máme hledat chyby a neduhy na prakticky dokonalých strojích, které dělají přesně to, co po nich jezdec požaduje? Reign LP 2008 se po vedl na výtečnou, oproti loňské verzi

DT SWISS

Autorizované zastoupení + Servis Center

BOTTICO Group s.r.o.

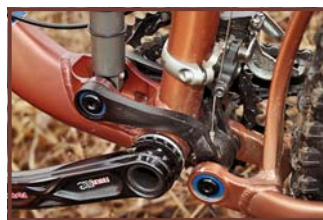
Wolkerova 1273
765 02 OTROKOVICE

Tel.: 57 711 92 71-73; Fax: 57 711 92 74
e-mail: bottico@bottico.cz

www.bottico.cz

GIANT

Reign 1



je o poznání lehčí, a přitom si zachoval všechny přednosti, pro něž si ho v západním světě oblíbily masy jezdců včetně redakce amerického magazínu Mountainbike Action.

Geometrie nadržává nejen enduro nasazení v tvrdém terénu z kopce, ale umožňuje univerzální použití, tedy i jízdu do kopce. Rozdíl mezi 13kilovým pevným kolem za 25 tisíc a 13kilovým reigmem za 60 tisíc je v tom, že při stejné hmotnosti získáme kolo, které se při šlapání chová skoro stejně jako hardtail, tedy nepropružuje pod šlapáním, a pod zadkem máme bonusových 15 cm zdvihů, které se projeví jen ve chvíli, kdy je to potřeba. Tedy kdykoliv, kdy se pod kola přilepte nebo kolu sami předložíme jakoukoli terénní nerovnost.

Reigna jsme testovali společně s Autorem A-Rh+, jenž disponuje shodným zdvihem, ale jeho rám je stavěn mnohem mohutněji, stejně tak komponentová skladba je určena do mnohem drsnějšího terénu, takže reign je o tři kila lehčí. Autor měl delší a nižší přední rámový trojúhelník a o dva stupně položenější hlavu, zatímco reign se po nasazení jevil mnohem kratší a vyšší. Nižší přední část bychom ocenili víc, ale stačilo si snížit představec o dva vymešovací kroužky.

Každé šlápnutí do pedálů vsedě hnalo kolo kupředu, jako by snad pod zadkem tolik čísel zdvihů ani nebylo. Středně dlouhý představec pomůže ve výjezdu stejně tak jako zadní stavba, která tlačí zadní kolo k zemi a nedo-

volí ztratit trakci ani na hrboletém podkladu.

Ve sjezdu se kolo velmi lehce vede, lehkost stroje je velkou výhodou i zde, protože ovladatelnost v trialových pasážích je excelentní. Zadní stavba se chová odpovídajícím způsobem k velikosti překážek, které jí příjdou do cesty, takže nikdy nepropruží více, než je třeba. Zkoušeli jsme posoudit vliv zadní brzdy na tuhnutí zadní stavby v pasážích se spoustou rychle za sebou jdoucích příčných nerovností. S tlakem v tlumiči odpovídajícím sagu se zadní stavba chovala velmi slušně a zahladila hrany jednotlivých rázů na výtečnou, nechtěně nakopávání vlivem tvrdnutí zadku jsme nepozorovali.

Největší výhodou je možnost strávit na patnáctimetrovém kole celý den v sedle, a přesto se na konci dne necítit tak unavený, jako kdybychom jej strávili na stejné těžké pevně. Odpružení přináší díky komfortu mnohem menší celkovou únavu těla a u reigna je tato obohacena hlubokým zdvihem.

Pro koho

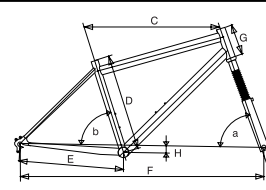
Reign je zcela nový, moderně provedený stroj, jenž udělá radost technicky založenému jezci, který se rád toulá krajinou bez ohledu na terén. Reign 1 je zcela univerzální a velmi lehký stroj, umožňující zdolat jak prudké výjezdy, tak i nejdrsnější sjezdy. Cena necelých 60 tisíc plně odpovídá kvalitě stroje a osazení. V nabídce je ještě levnější Reign 2 za 47 tisíc a dražší Reign 0 za 80 tisíc.

+ imunita na šlapání, nízká váha, ovladatelnost

- vyšší přední část

Technická specifikace:

Rám: AluXX aluminium, 150 mm
Vidlice: Fox Float RL 140 mm
Tlumič: Fox Float RP2
Řídítka: RaceFace Evolve XC riser
Představec: RaceFace Evolve XC
Sedlovka: RaceFace Evolve XC
Sedlo: WTB Devo Team, CroMo
Řazení: SRAM X.7 Trigger
Přesmykac: Shimano LX
Přehazovačka: SRAM X.9
Brzdy: Hayes Stroker Trail, 180mm/160 mm kotouče
Kazeta: SRAM PG980 11-34
Klíky: RaceFace Evolve XC X-Type
Ráfky: WTB Laser Disc Trail
Náby: DT 370
Pláště: Kenda Nevegal 26 x 2.35" Stick-E
Hmotnost: 13,1 kg
Cena: 59 990 Kč



Velikost	M
a Úhel hlavy	69°
b Úhel sedlové trubky	73,5°
c Horní trubka vodorovně	583 mm
d Délka sedlové trubky	457 mm
e Délka zadní stavby	438 mm
f Rozvor	1115 mm
g Hlavová trubka	145 mm

Chain Machine Kit

Cena 802,-

www.pells.eu

VELKOOBCHOD CYKLO A SPORT

KATALOG 2008

JARO SE BLÍŽÍ!

► Přes 5000 skladových položek od více jak 100 dodavatelů, denně aktualizovaná nabídka na www.bplumen.cz, zásilková služba do 24 hodin bez poplatků za přepravné a spousta dalších výhod.

**APACHE SUPERIOR
BLACKHAWK SR S
UNTOUR LIMAR TR
ELOCK KOOL STOP
SHIMANO SIGMA S
PORT RUBENA PRO
GRESS MARWI KOV
YS KING KONG BM
X FREE FOR RIDE
MONKEY BIKES
DEMOLITION
VOLUME BIKES**

**OBJEDNÁVEJTE ON-LINE
INTERNETOVÝ VELKOOBCHOD
WWW.BPLUMEN.CZ**

RATIBOŘICKÝ MARATÓN

Startovné 290,- Kč

Neděle 27. dubna 2008
ÚPICE

Cyklistické ponožky APACHE
pro včas přihlášené!

48 km krajinou bratří Čapků
a Babiččina údolí

POHODOVÝ ZÁVOD NA ROZJEZD SEZÓNY!!!

WWW.RATIBORICKYMARATON.CZ

KOUZLO ÚHLŮ A DÉLEK

Starí bajkovi harcovníci dávno vědí, co dělá s dlouhým rámem krátký představec a obráceně, ale cyklistice propadají i noví jezdci, kteří zatím netuší, jaký vliv má která veličina geometrie na chování kola. A vzhledem k tomu, že místo fyziky nás na gymplu zajímala spíš biologie, konkrétně tedy anatomie růstu poprsí dospívajících spolužaček, nechali jsme si celou problematiku vyložit od člověka nad míru povolaného, hlavního konstruktéra firmy Rocky Mountain, Darcyho O'Connora. Na základě jeho výkladu jsme tedy pro bikové nováčky připravili osvětový článek, zabývající se právě geometrií kola.

Vše je nejlépe vidět na pevném rámu, který tvoří základ absolutně většiny kol na světě. Ačkoliv proti celoodpruženým strojům vypadá jednoduše, chování pevného kola ovlivňuje spousta faktorů, které pak platí samozřejmě i u celopěr. Tyto faktory se v průběhu let upravují a vylepšují podle toho, jak lidé jezdí a jak se cyklistika vyvíjí. Vzpomeňme si jen na první horské kolo, které vypadalo jako rozšlápnuté a porovnejme je s dnešními závodními speciály. Záleží také na lokaci a převlá-

delší mechanická stopa, například u freeridových a sjezdových kol s úhly hlavy okolo 68–65 stupňů, nutí jezdce působit větší silou na konce řídítek a umožní mu zůstat ve vzpřímenější pozici. V průjezdu klopenou zatáčkou se tak jezdec může víc naklonit do jejího středu a pořádně se do kola opřít. Pro XC kola se strmější úhly hlavy kolem 71,5–69 stupňů platí opačný případ, kdy kratší mechanická stopa zapříčiní menší klid při průjezdu klopené zatáčky ve vysokých rychlostech. Zároveň je řízení mnohem citlivější



Darcy O'Connor, hlavní konstruktér firmy Rocky Mountain

kola ve vysokorychlostním průjezdu klopené zatáčky s konstantním rádiusem tak mají přesuny jezdceva těžiště menší vliv na řízení a kolo je tedy stabilnější.

V případě crosscountryového kola snižuje kratší mechanická stopa velikost síly na konci řídítek, potřebné na zatáčení v bočním náklonu. Tato snížená

točivost a třeba strhnout kolo do smyku je složitější

■ délka sedlové trubky

délka sedlové trubky se zpravidla měří od osy středu po její vrchol. Tato délka určuje velikost rámu, ale v dnešní době, kdy se sloping zvětšuje prohnutím horní rámové trubky, se nedá velikost měřit u všech rámu tradičním způsobem, kdy mezi rozkrokem a horní rámovou trubkou by měl být alespoň prostor velikosti dlaně. Ke každému netradičnímu designu je tedy potřeba přistupovat individuálně

■ délka hlavové trubky

měří se celková délka hlavové trubky, a to paralelně s její osou. Kratší hlavová trubka umožní snížit řídítka nad zemí, což zvyšuje zatížení osy předního kola, takže se mnohem lépe zatáčí. Další hlavová trubka má díky zvýšení řídítek blahodárný vliv na uvolnění bolesti zad, takže se hodí pro vyšší jezdce a na delší výlety. Délku hlavové trubky lze také syplovat podložkami pod představcem

■ délka horní rámové trubky

zde se používají dvě hodnoty – aktuální délka se měří od osy hlavové

sazení, stopa a hlavový úhel. Delší vzdálenost zlepšuje celkovou stabilitu, kratší zlepšuje točivost kola

■ průměr kola

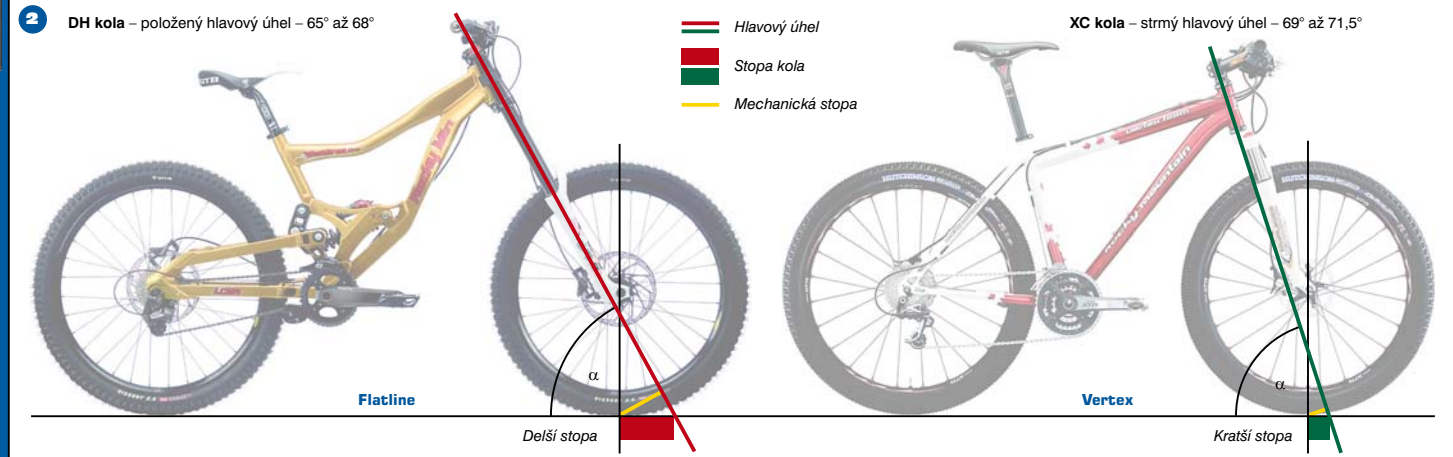
cyklistické kategorie se rozlišují hlavně podle průměru kol. Všeobecně platí, že kola většího průměru mají větší setrvačnost, a proto se hůře roztáčí. Jakmile se ale již točí, vyžadují menší sílu na udržení rotace. To je důvod, proč často akcelerující bikosová kola mají jen 20palcový průměr, zatímco dlouhou jedoucí silničky až 28 palců. Zároveň platí, že větší kola se lépe převálí přes překážku, zatímco na menších kolech se lépe odráží do výskoku.

■ šířka pláště

širší pláště zvětšují styčnou plochu pneumatiky s terénem, a tak zvyšují trakci a záběr kola. Úzké pláště naopak snižují valivý odpor díky vysokým tlakům, používaným například v silničních pláštích. Díky tomu se také lépe udržuje setrvačnost jízdy

■ šířka středového pouzdra

udává šířku středové osy, která má vliv na vzájemnou vzdálenost nohou



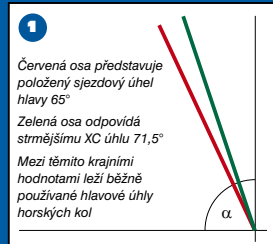
dajícímu charakteru terénu, kde se kola prodávají, protože jezdci z alpských oblastí budou vyžadovat zcela jiný hlavový úhel, než jaký bude ideálem pro jezdce třeba z Polabské nížiny.

Hlavní faktory určující chování kola

Následující veličiny se vztahují na pevný rám, tedy kromě horských i na silniční, trekkingové či freestyle rámy.

■ úhel hlavové trubky

tento úhel svírají osa hlavové trubky a vodorovná příčka povrchu země (obr. 1). Čím strmější úhel, tím lépe se s kolem stoupá, čím položenější, tím stabilnější bude v prudkém sjezdu



■ stopa kola

stopa je vzdálenost mezi průsečíkem osy hlavové trubky se zemí a průsečíkem kolmice spuštěné od osy předního kola na povrch země. Stopu kola ovlivňuje hlavový úhel a předřazení vidlice

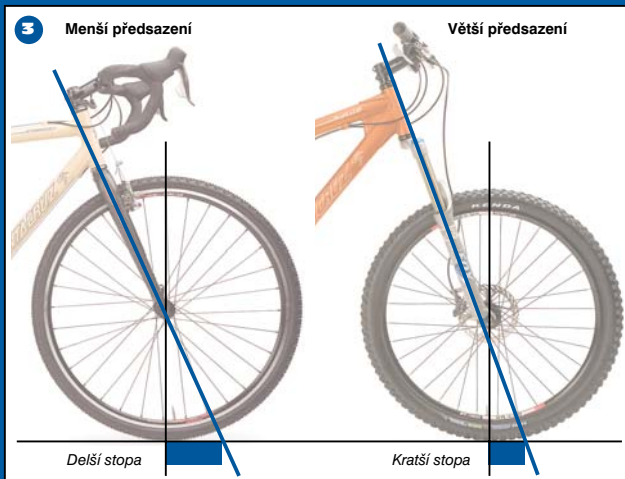
■ předřazení vidlice

vzdálenost o kolik je osa vidlice předřazena před osu hlavové trubky

■ mechanická stopa

vzdálenost mezi bodem kontaktu předního kola a osou hlavové trubky. Tato veličina je důležitá pro zatáčení, stabilitu při projíždění zatáčkou nebo pro přímou jízdu bez držení řídítek

Obrázek č. 2 ukazuje vliv úhlu hlavové trubky a předřazení vidlice na stopu kola. Kola s položenější vidlicí jsou stabilnější v zatáčkách s konstantním rádiusem ve vysoké rychlosti, protože mají větší mechanickou stopu, než kola se strmým úhlem hlavy.



na působení jezdce na konce řídítek. Kratší mechanická stopa vyžaduje menší sílu na koncích řídítek, a proto nedovolí kolu se naklonit do tak šikmého bočního náklonu, jako u položenějšího hlavového úhlu sjezdového kola.

Z toho vyplývá, že pokud se na kolo s XC úhlem 71° nasadí užší řídítka a tím se sníží páka, síly na koncích řídítek se sníží a kolo získá trochu víc klidu.

Z obrázku č. 2 je patrné, že zvýšení předřazení vidlice zkrátí stopu kola a tím i zmenší sílu, nutnou na koncích řídítek na zatáčení v dlouhé zatáčce konstantního rádiuse. Z toho vyplývá, že kolo získá na ovladatelnosti a točivosti a není nutné ho tolik přemlouvat do zatáčení. Takovou vidlici vyrábí například Manitou pro kolo Gary Fisher s geometrií Genesis 2.

U sjezdového kola Rocky Mountain Flatline (obr. 2) je vidět, že položený hlavový úhel má vliv na vznik delší stopy než u crosscountryového modelu Vertex.

V případě sjezdového kola vyžaduje větší mechanická stopa větší sílu na koncích řídítek. Ve velkém bočním náklonu

sila zapříčiní vyšší citlivost XC kola na náhlé změny jezdceva těžiště, jako například při vykopnutí nohy do středu zatáčky pro případnou oporu při smyku. Kolo je mnohem točivější, stačí „brknout“ do řídítek a kolo začne zatáčet samo, takže když se nezkušený jezdec vykloní do strany, mohou se mu snadno stočit řídítka a tím hrozí přetočení a blokáce předního kola.

■ sedlový úhel

sedlový úhel se měří mezi osou sedlové trubky a vodorovnou přímkou země. Větší úhly (73–74°) zlepšují efektivitu šlapání, menší úhly (71–72°) zmenšují rozvor a zlepšují tak ovládání v ostrých zatáčkách

■ délka zadní stavby

délka řetězových vzpěr se měří od osy středového složení k ose zadního náboje. Kratší zadní stavba zlepšuje zvedání kola na zadní kolo a usnadňuje manuální (jízdu po zadním ve stoje bez šlapání, důležitou při seskakování z vyšších skoků). Delší zadní stavba zvyšuje stabilitu ve vysokých rychlostech a zabraňuje zvedání předního kola, například ve výjezdu. V zatáčce také ubírá na



a sedlové trubky přímo po horní rámové trubce. Jenže tato hodnota se s různými tvary rámu stává nevyhovující o délce předního rámového trojúhelníku, takže se udává horizontální délka horní trubky, která se měří od středu horní rámové trubky po osu sedlové trubky ve vodorovné rovině. Toto je jedna z nejdůležitějších hodnot pro jezdce, neboť proporcčně odpovídá velikosti jezdce.

■ výška středu

vzdálenost osy středu nad zemí je důležitá pro stabilitu kola. Nižší střed vyústí v lepší stabilitu a sníží celkové těžiště kola, ale v náklonu může hrozit častější kontakt pedálu s terénem. V těžkém rozbitém terénu je výhodnější vyšší přístupnost daná vyšším středem

■ přední kolo – střed

vzdálenost od osy předního kola ke středové ose udává délka rámu, před-

na pedálech, tak zvaný Q-faktor. Menší vzdálenost je vhodná pro dobrý přenos síly a efektivitu šlapání, ale zároveň snižuje stabilitu kola. Proto mají sjezdová kola co nejširší středovou osu. Ačkoliv to nepatrně zhoršuje efektivitu šlapání, díky širšímu postoji se zlepšuje ovladatelnost kola a stabilita při dopadech ze skoků.

■ šířka zadní osy

vzdálenost mezi oběma patkami zvyšuje stabilitu kola, takže XC stroje mají užší náboje, zatímco u sjezdových strojů má širší náboj rozměr 135 nebo 150mm vliv na jistější vedení kola v náročném terénu.

Tolik základní faktory určující chování jízdního kola. V příštím čísle se budeme věnovat mnohem složitějším záležitostem týkajících se zadního odpružení. (mig)

Jednou z nejlepších odvětrávaných přileb na trhu je Supersonic německého Uvexu. Podle laboratorních měření má prakticky dokonalé odvětrání, které zajišťuje 23 průduchů s promyšlenými vnitřními kanály, které vzduch zase vyvedou ven zadními otvory.

V teplotách okolo deseti stupňů Celsia, kdy už pod přilbu není potřeba brát čepici, jsme se o skvělém odvětrání přesvědčili sami. V prudkém stoupáku jsme se slušně zahřáli, takže v následujícím rychlém sjezdu byl mezi jednotlivými vlasy cítit proud vzduchu, jenž hlavu krásně ochladil. V zimě to sice hrozí nastydnutím, ale v parném létě, kdy se mozek pod paprsky nemilosrdného slunce pájí a škváří uzavřen v černé skořepině, je takové ochlazení pro trpícího jezce neskutečným balzámem. V letních měsících jezdec díky slušnému proudění vzduchu ve vlasech jistě ocení i přítomnost sítky proti bodavé havěti ve třech předních ventilačních otvorech.

Přilbu na hlavě upevní stahovací čelenka IAS 3D, která obepíná celou hlavu a zabráňuje tak potu, aby stékal z čela. Míru utažení lze nastavit velmi dobře zpracovaným kolečkem na týlu hlavy, které přesně padne do ruky a dobře se s ním točí. 3D v názvu znamená možnost výškového nastavení čelenky, aby helma padla každému tvaru hlavy. Prostě a funkční.

UVEX Supersonic GT



Upínací popruhy vychází přímo ze skořepiny, takže jejich délka zůstane při nasazování na obou stranách stejná. Pod bradou je dostatečné polstrování, které je příjemné a neškrábe. Zapínací mechanismus funguje na bázi ozubeného pásku Monomatic s tlačítkovou pojistkou, takže se dá stáhnout podle potřeby.

Skořepina je vyrobena systémem in-mold, tedy spojením polystyrenové skořepiny s vnějším plastovým potahem. Celý tvar je opticky protažen dozadu, takže zadní část hlavy je dostatečně chráněná. Odnímatelný štítek bohužel není polohovatelný. Nápis Uvex na zádi jsou reflexní, což částečně přispívá k bezpečnosti za šera. Hmotnost modelu Supersonic GT je u velikosti 52-57 cm slušných 280 gramů a vyrábí se ještě velikost 58-63 cm.

Vnitřní prostor je delší a užší, takže bude nejlépe sedět lidem s podlouhlou lebkou. Stahovací čelenka funguje výborně. Crash test jsme sice nepokoušeli, ale zvládli jsme jeden „lehotest“, kdy na šterku podjelo přední kolo a helma se dotkla bokem země. Povrch plastového potahu je však natolik odolný, že lehké oděrky nejsou prakticky vidět.

Cena této přilby je 2690 Kč.

(mig)



ventilace, upínací mechanismus



nepolohovatelnost štítku

Našroubovat a foukat

Klasické plechové hustilky se šlahounkem, který se našrouboval na ventilek, už jsou přežité a dnes každý zná hlavně jednoduché pumpičky, které se na ventilek jenom nasadí. Přesto ale ne každému vyhovuje možnost nasadit koncovku pumpičky a zajistit ji páčkou. Při pumpování se totiž někdy může nasunutá koncovka uvolnit a tlak částečně uniká. Šroubované spojení je proto i přes pracnější manipulaci stále nejjistějším provedením.

Na to spořádá minihustilka EXE Race, kterou tvoří duralový základ pístu a plastové hlavice. Plastová hlavice s koncovkami pro nasazení na ventilek kombinuje dva materiály. Pevná část spojená s pístem

jeme hlavici pumpičky. Pokud bychom redukcí s hlavici spojili před nasazením na ventilek, byl by problém celek vůbec dotáhnout. Takhle vše funguje spolehlivě a bez jakýchkoliv nechtěných uniků tlaku. Proti hustilkám s nasazovací hlav-



je plastová, foukací hlavice je duralová s mosaznou vložkou se závitem. Rozměr závitu odpovídá autoventilku, takže jen stačí našroubovat a díky spolehlivému odjištění ventilkou vnitřním výstupkem lze jednoduše hustit až do 100 Psi. U nasazovacích hustilek občas nedosedne vnitřní plastový kolíček až na ventilek a neodjistí jej, v tomto případě to díky šroubovací hlavici nehrozí.

Klasický tvar rukojeti a poměrně masivní plast foukací hlavice umožňují při hustění dobré držení a manipulaci s hustilkou. Pro použití s galuskovým ventilem je do hlavice našroubovaná speciální redukce. Ta v závitu plastové hlavice bezpečně drží a po vyjmutí se jen našroubuje na galuskový ventilek a následně ji spojíme s hlavicí pumpičky. Pozor na postup při spojování. Je nutné mít ventilek dostatečně povolený, aby se při dotahování redukce nezavřel. Na dotaženou redukci už jen našroubu-

vici je tedy šroubové spojení jistější, na druhou stranu v rozbláceném terénu je při defektu nutno odstranit ze závitu na ventilkou bláto, aby bylo možné redukcí vůbec našroubovat, což trochu zdrží.

Trochu netradiční je rámový držák hustilky. Ten se standardně montuje pod košík na bidon, ovšem nejde o dvě objímky, ale o masivní plast s trnem, na nějž se nasadí otvor v hlavici a hustilka se natočí do zajištěné pozice. Je tedy výrazně nahoře na pravé straně spodní trubky. Při opačném směřování bohužel dochází za jízdy k vysouvání rukojeti s pístem, takže to nedoporučujeme. Hmotnost hustilky i s držákem je 181 gramů, cena je 291 korun.

(už)



foukání autoventilky, ovládání



hmotnost držáku

Parádičky pod botičky

Přítel k vyznavačům platformových pedálů a jejich tvar a design je pro vás neméně důležitý než hmotnost či provedení osy nebo ložisek?

Asi nejdále v pestrosti designu pedálů je značka Exustar. Její platformové pedály jsou kromě provedení ve tvaru téměř nekonečného internetového zavináče a dalších také v novém provedení s designem jing-jang motivu, ve tvaru motýla a pro všechny vyznavače kytarových rifů také ve tvaru kytary. Nakolik bude usazení nohy pohodlné díky specifickým tvarům, to už je na uživateli. Ovšem dostatečně ostré piny zajistí pevné spojení s podrážkou stejně jako kvalitní provedení CNC obráběného těla. Osa z Cr-Mo oceli je uložena na třech průmyslových ložiscích pro bezproblémové otáčení.

Ceny těchto pedálů se pohybují v průměru kolem 1200 korun, což vzhledem ke kvalitnímu provedení a hlavně originálnímu designu není příliš. Takže pokud si hodláte pořídit na bike něco originálního, pak jsou Exustar pedály doslova ideální možností.

(už)



GT Avalanche – Lepší než čekáte!

Na světě není mnoho kol, která vaši jízdu promění v dokonalejší požitek. GT Avalanche to zvládne. Patentovaná technologie Triple Triangle™ zaručuje vynikající boční tuhost a zároveň jízdní komfort. Spolu s univerzální geometrií jsou kola modelové řady GT Avalanche přesně taková, jaká v dané situaci potřebujete. Na kole se svezete, ale na Avalanche zažijete radost z jízdy!

GT
BICYCLES
BIKECENTRUM.CZ

Avalanche Expert 12,60 KG / 25,999 Kč / 31,999 SK

SPORT PRAGUE se špetkou cyklistiky...

Barvy přírody konkrétních ročních období jakoby přesně odpovídaly situaci cyklistiky na domácích sportovních veletrzích. Zatímco v případě brněnské výstavy Sport Life jsme psali o barevném podzimu z hlediska široké nabídky i počtu vystavovatelů cyklistických produktů, předají v Praze bylo tak trochu šedé a neživé. I když několik důležitých kolařských značek, dovozců či maloobchodních prodejců se i letos na výstavě Sport Prague předvedlo, nezaplňli ani polovinu jedné haly. Firmy zvažovaly svou účast do poslední chvíle a i trend prezentace maloobchodních prodejen z posledních let se pomalu vytrácí. Vyznačá outdooru či fitness byl na veletrhu rozhodně spokojen, ale ten, kdo přišel především kvůli kolům, byl jistě počtem vystavovatelů zklamán. Termín konání veletrhu Sport Prague v druhé polovině února se přitom z pohledu konečného zákazníka-cyklisty zdá být ideální, kola zde návštěvník logicky očekává...

I přes nízký počet cyklistických vystavovatelů však bylo na co koukat. Svou výstavní premiéru si zde odbyl celoodpružený maratonský bike z dílny Garyho Fishera a českému zákazníkovi se poprvé představila anglická značka KCNC, nabízející superlehké komponenty. Takřka kompletní sortiment předvedla například Merida. Pojďme si tedy tu „půlhalu“ cyklistiky veletrhu Sport Prague projít společně.

(kad)



Úplnou novinkou jsou modely Gary Fisher Caliber a Supercaliber. Jedná se o maratonské biky se zdvihem 100/100 mm, konstrukčně vycházející z řady HIFI. V nabídce značky novinka především zaujímá místo kdysi populárního sugara. Oba hlavní díly zadní čtyřramenné stavby s asymetricky řešenou spodní částí jsou z karbonu. Tuto Garyho novinku již brzy prověří náš test.



V expozici pražské prodejny CykloExpert bylo možné vedle sebe spatřit skvosty značek Rocky Mountain a Scott. K nejvíce obletovaným patřila řada celokarbonových XC a maratonských fullů Scott Spark. Povedené jsou také nové modely batohů Hydrapak, jejichž dovozem se CykloExpert zabývá.



Triatlonový speciál Merida Warp 9 sází na maximálně aerodynamický design s bowdeny taženými vnitřním rámu. Klasická sedlovka je doplněna o speciální opláštění zlepšující proudění vzduchu. V expozici však nechyběly ani cyklokrosové modely či nejnovější silniční Scultura Evo. Z doplňkového sortimentu značky je zajímavostí velká dílenská pumpa s klasickou dřevěnou (!!!) rukojetí.



KCNC, tedy „kejsiensi“. Tyto komponenty navrhované v Anglii jsou dostupnější obdobou luxusní značky Hope. V sortimentu KCNC naleznete 150 gramů vážící bikovou kazetu, superlehké klíky, řetěz s dutými čepi i články, kladky do přehazovačky, řídítka, představec, sedlovky a mnoho dalšího. Takže tuneří, KCNC. Už to umíte vyslovit?



Kola značky Ferrari, která vznikají jako doplňkový produkt pro legendární automobilku, byla zastoupena pouze dětskými modely, ovšem se zajímavými prvky konstrukce. V nabídce jsou ale i dospělé biky, pevný i celoodpružený, které konstrukčně pocházejí od Colnaga. Samozřejmě nemůže chybět výrazná červená barva a vzpínající se koník ve žlutém erbu na hlavové trubce.



Přilba Axon Element bude designově vyhovovat jak bikerům, tak třeba in-linistům. Její zařazení do Lifestyle Collection přesně vystihuje její univerzálnost. Velice příznivá je cena 990 korun.



Další z možností pevných krosových a bikových vidlic nabízí Bontrager, navíc za velice příznivé ceny. Karbonové nohy doplňují patky a korunka z duralu.



Novinkou na českém trhu je také italská značka Gianni Motta, která se prezentovala silničním modelem označeným Ultrimo 1 kg. Hmotnost uvedená v názvu kola se samozřejmě vztahuje k rámu. Ten je celokarbonový s velice čistou konstrukcí využívající převážně klasických kruhových profilů trubek.



Axon dělí svou nabídku do celé řady ucelených kolekcí se zaměřením na závodníky či výkonnostní cyklistiku, dále pro náročnější hobby jezdce, pro dámy-cyklistky nebo pro cykloturisty. V rámci jednotlivých kolekcí se můžete vybavit doslova od hlavy až k patě, v jednom duchu a v jedné kvalitativní úrovni.



U Schwalbe rádi snižují hmotnost, čehož důkazem jsou nejen superlehké pláště, ale třeba i duše. Silniční duše Ultramo váží pouhých 49 gramů, zaplatíte za ni ovšem jako za obvyčejnější plášť...



Coxx, to jsou cyklistické i civilnější brýle v moderním designu. V nabídce je řada modelů s výměnnými skly.



Skládací kola, jímž se věnujeme v tomto čísle, doplňuje tento Hummer ve vojenském hávu. Ten se „přelamuje“ v otočné sedlové trubce, která je vybavena pouzdry. K zajištění slouží klasický rychloupínák, procházející skrz hlavní nosnou trubku. Prodejce terénních vozidel Hummer předvedl i nový držák na jízdní kola. Po jejich instalaci se však výrazně mění zadní nájezdový úhel auta, tak opatrně!



Pražská značka Bolz nabízí jak propracované cyklistické batohy, tak i kvalitní rezervoáry s praktickým uzavíráním a překrytým náustkem.



Progress Cycle stále rozšiřuje nabídku textilu. Značka Nema by měla oslovit především bikery, X-Bionic je špičkou ve funkčním spodním prádle a Gore (na snímku) osloví takřka všechny cyklisty, od náročných cykloturistů po závodníky.



Pro reklamu jste si na výstavě mohli najmout i interiér, rádiem řízenou vzducholod. Tohoto „dobrečka“ o délce několik metrů, jenž pojal do svých útrobu asi 5 m³ helia, mistrně pilotoval jeho majitel. Na požádání vám se vzducholodí udělal i slalom mezi příčnými konstrukce haly.



MARIN

Stelvio

směru okamžitá. Průjezdy zatáčkami si jezdec vložené vychutná, a je-li zvyklý na ovladatelnost čistokrevných závodních strojů, padne mu model Stelvio okamžitě do ruky.

Za rozumnou cenu

Silnou zbraň typu Stelvio je jeho cena. Námí testované provedení s osazením Shimano Ultegra SL

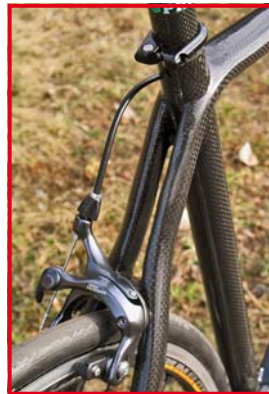


necelých sedmdesáti tisíc. V nabídce je celkem 24 variant (!!!) osazení lišících se kombinací sad, zapletených kol či použitých klik.

Osazení námí testované varianty fungovalo bezchybně. Luxusní verze ultegy s řadičím mechanismem pák Dura-Ace se od nejvyšší sady Shimano liší jen hmotností, a to nepatrně. Takže již s komponenty Ultegra SL můžete mít pocit, že vlastnitě to nejlepší od Shimana.

Tuhost klik po stránce přenosu síly výborně doplňovala rám. A totéž platí i o kolech Mavic Ksyrium Elite. Jejich poslední generace je ještě o chlup lehčí a nabízí skvělou tuhost a spolehlivost. Bezproblémové je uchycení drátů v ráfci, které jsou oproti původnímu provedení aerodynamičtější. Křížení je po vzoru nejvyšších typů vzadu na levé straně, u kazety je výplet radiální.

Námí testované kolo již mělo svého majitele, proto se nenechte zmást na příklad představcem či řidítky Amoeba. Standardně jsou na těchto postech komponenty FSA.



a s koly Mavic Ksyrium Elite přijde na 59 990 korun. Základní verze s klasickou sadou Ultegra a s koly Aksium Race je pak o deset tisíc levnější. Takže již za necelých padesát tisíc se můžete setkat s vysoce kvalitním závodním strojem, byť s o něco těžšími koly Aksium. S komponenty Dura-Ace se ceny pohybují od



zkrátka respektuje fakt, že pokud má vidlice pohlcovat otřesy, děje se to především v korunce a sloupku.

Na Stelvio ideální!

Populární alpské stoupání do sedla Stelvio, které je známé velkým sklonem a nádhernými serpentínami, by bylo ideálním místem, kde by Marin Stelvio ukázal své dovednosti. Jeho vrchaské schopnosti jsou totiž fantastické. Když se k vysoké torzní tuhosti jeho rámu přičte celková hmotnost kola 7,7 kilogramu, není se vlastně čemu divit. Marin okamžitě reaguje

i na minimální přidání síly při slápní, akcelerace je pro jezdce opojná. Platí to v sedle, i při jízdě ze sedla. Tuhost je vynikající jak u předního trojúhelníku, tak u zadní stavby, z čehož pramení i dobré držení zvolené stopy při průjezdu zatáčkou.

Typ Stelvio nebyl očividně vyvíjen na co nejvyšší komfort, i když ani po této stránce neklamal. Utlučení nerovnosti dané konstrukcí vidlice a především zadních vzpěr je zřetelné, navíc došlo v tomto ohledu k vyvážení přední a zadní části kola. Tuhost však jasně hraje prim a určité pohodlí, přesněji řečeno zmírnění ostrých otřesů, zde jezdec dostává jakoby navíc.

K ovladatelnosti nemáme jedinou připomínku. Marin Stelvio je vloženo určený na závodní nasazení a zkušený jezdec z chování tohoto kola bude nadšen. V nižší rychlosti je geometrie hodně živá a s akcelerací se pozvolna zklidňuje. Ovšem i ve vyšších rychlostech je odpověď na jakoukoliv korekci

vou trubku ta horní efektně „obtéká“. Pak zde ale nenalezneme klasický most, ovšem dvojici lehce prohnutých vzpěr, vedoucích k brzdovému můstku. Zatímco všechny doposud vyjmenované prvky jsou použity z důvodu co nejvyšší tuhosti rámu, poslední jmenované je jednoznačně určen pro navýšení schopnosti zadní stavby pohlcovat část otřesů.

Velice pěkně zpracované jsou patky a další detaily rámu. Jediné, k čemu máme malou připomínku, je umístění seřizovacích šroubků pro předpětí lanek řazení. Ty jsou až příliš zespodu trubky, čímž nutí bowdeny tláčit na hlavovou trubku. Pokud by byly umístěny o něco více zeboku, zlepšila by se i jejich přístupnost.

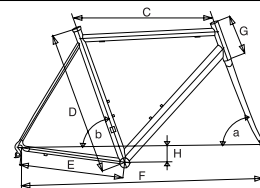
Přední celokarboňová vidlice je nejen pastvou pro oko, ale je maximálně promyšlená i po stránce funkčnosti. Její tuhost v krutu je nadprůměrná, chutí alespoň trochu pružit napomáhá náhlé zúžení v partii pod korunkou. Marin

V hlavní roli tuhost

Celokarboňový monokóvkový rám s klasickou 3k pohledovou vrstvou dává již na první pohled tušit své výkonnosti a ambice. Dominantní je především obrovská spodní trubka, jejíž vejčitý průřez se směrem ke středu začíná z vrchu zplošťovat a přechází tak v mohutnou patku okolo středového pouzdra. Tam však optická robustnost nekončí a plynule pokračuje nadprůměrně vysokými spodními rameny zadní stavby. O všech podobných, takto výrazných konstrukčních prvcích si majitel americké verze může nechat jen zdát.

Stejně konstrukčně výjimečná je i podoba horní části rámu. Vrchní trubka se ke svému středu pozvolna snižuje a zároveň i nepatrně zužuje, aby dala více prostoru kolenům jezdce. Sedlo-

	kombinace tuhosti a nízké hmotnosti rámu, ovladatelnost, zajímavé prvky konstrukce, cena		umístění šroubků předpětí řadičích lanek
Technická specifikace:			
Rám: AD12 K Superlight			
Vidlice: Aero Karbon			
Kliky: Shimano Ultegra SL 39/53			
Přehazovačka: Shimano Ultegra SL			
Přesmykač: Shimano Ultegra SL			
Řazení: Shimano Ultegra SL Dual Control			
Brzdy: Shimano Ultegra SL			
Kola: Mavic Ksyrium Elite			
Pláště: Kenda Konzept Light Kevlar 23			
Kazeta: Shimano Ultegra SL 11-23 (10)			
Řidítka: FSA HD RD 305 Wing			
Představec: FSA ST OS 150			
Sedlovka: FSA SL-K Carbon			
Sedlo: Selle San Marco Aspid			
Hmotnost: 7,7 kg (vel. 58, bez pedálů)			
Cena: 59 990 Kč			



Velikost	58
a Úhel hlavy	73°
b Úhel sedlové trubky	73°
C Horní trubka vodorovně	570 mm
D Délka sedlové trubky	580 mm
E Délka zadní stavby	406 mm
F Rozvor	995,6 mm
G Hlavová trubka	180 mm



Jezděte s kolem DEMA a získáte čtyři za dvě!



Oslovte s námi! S potěšením Vám přineseme radost z pohybu na dvou kolech už 15 let.

Kupte si v sezóně 2007/2008 jízdní kolo DEMA a získáte osobní automobil PEUGEOT 207 SW. Více informací najdete na www.dema-bicycles.com.

Distribútor v ČR

BS MARKET, s.r.o.
Sladovnická 4, 620 00 Brno
tel.: +420 54 523 22 24
bsmarket@volny.cz

Cyklosport KERN
Praha
tel.: +420 60 2262 994
cyklojk@login.cz

Distribútor v SR

Velosport VALENTA
Pelhřimov
tel.: +420 56 5323 026
valenta@velosport.cz

Muroš Lubomír
Lanškroun
tel.: +420 46 5322 223
muron@ow.cz



DEMA Senica, a.s.
Dlna 248, 905 01 Senica, SR
tel.: +421 34 6945 111
sport@dema.sk

ride without limits



DEMA ESPERIA Lady

rám I Alloy 6061 DOUBLE BUTTED
vidlice I FAST VITA TB 11 TL
přehazovačka I Shimano DEORE LX
přesmykač I Shimano DEORE
řazení I Shimano DEORE
převodník I Shimano M521
kazeta I Shimano HG50
16.499,- Kč

www.dema-bicycles.com
www.cyklodema.cz

EPICMÁNIE



Specialized Epic patří bezesporu k nejoblíbenějším XC a maratonským celoodpruženým kolům. Nabízí rychlost, nízkou hmotnost, výbornou pověst a určitý styl. A přestože ho dnes můžete vidět skoro na každém rohu, rozhodně tento fakt není nikomu překážkou, aby si „epika“ také pořídil. Ovšem odlišit se od sériové produkce je touhou nejednoho jeho majitele a epicmánie nabrala plné obrátky. Ačkoliv byl tedy Specialized Epic v různém stádiu tuningu již několikrát našim Kolem z lidu, nedá nám to a musíme tak učinit znovu. Brzy pochopíte proč...

Tuning životním stylem

Potkáte-li někdy dokonale vyladěný krémově-béžový VW Bus z roku 1973, tedy stylový „hipíkovský kulaťák“, s nímž

to vaše felicie nebude mít na dálnici zrovna snadné, právě tohoto „epika“ v něm možná spatříte. Oba skvosty jsou totiž dílem pražského Jirky Boubína. A ten je na svá díla postavená pod heslem „Hlavně nespadnout do uniformity“ – samozřejmě náležitě hrdý.

Za základ kola z lidu tentokrát posloužila již tak docela prestižní verze Epic FSR Marathon modelového roku 2007, která vedle nejlepší „spešlovské“ slitiny hliníku s označením M5 využívá také karbonové krátké spojovací rameno zadní stavby a vlastní zadní tlumič Specialized AFR Shock. Vše ostatní doznalo výrazných změn a se sériovou podobou kola to již nemá vůbec nic společného.

Největší tuning lze spatřit na přední vidlici. Již tak lehký Rock Shox SID Race připadal majiteli kola stále zbytečně

těžký, tak se pustil do úpravy. Tu sice považujeme za dokonalou provedenou, nic takového se svou vidlicí rozhodně nedělejte a následně řádky berte spíše jako varování před tím, kam až lze s odlehčováním kola jít. V tomto případě si riziko s sebou nese sám majitel-úpravce. Ale snad věděl, co dělá. Ke slovu přišla pilka, vrtačka, brusné kotoučky, sada pilníků a nakonec brusné papíry různé zrnitosti. Jako první byly samozřejmě odříznuty čepy pro věčka. Materiál postupně ubyl také ve středové části obou ok korunky a na vnějších nohách. Tam ho bylo podle úpravce zbytečně moc hlavně v oblasti bezprostředně pod spojovací podkovou, pod stracími kroužky i v oblasti patek. Následoval stylový airbrush, opět podle vkusu majitele, jenž

má mimo jiné zálibu také v letectví. Takže základní motiv tvoří surové snývané plechy z la stíhačky, které jsou doplněny z jedné strany o spoře oděnou dívku a z druhé o německého ovčáka, rovněž spoře oděného. Chybí pouze značky o počtu sestřelených pěších turistů.

A majitel se úpravou opravdu nebalí, původní zdvih vidlice osmdesát milimetrů se mu podařilo přenastavit na rovných sto milimetrů, přestože výrobce tento úkon u zmiňovaného modelu

duralové krytky brzdových třmenů a pák kotočových brzd Hope. Estét se prostě nezapře.

K dalším zajímavým dílům patří jednodílné kombo představec a řídítek BBB FiberAttack, tedy celokarbonový set o hmotnosti 275 gramů. Tento díl svědčí o tom, že kvalita a designová atraktivita je pro majitele kola důležitější, než za každou cenu co nejprestižnější značka. To platí i v případě rychloupínáků A2Z s titanovými táhly.

KOLO Z LIDU

neumožňuje. Nezbylo ale nic jiného, než odlehčený epic je stavěn na vidlici se stovkovým zdvihem a původní osmdesátka, standardně použitá u SIDA, způsobovala příliš postavenou hlavovou trubku a nadměrné citlivé řízení.

Systém Dual Air v levé noze vidlice je také odlehčený. Chrom-molybdenové pisty byly nahrazeny duralovými s tvrdějším eloxem. Jelikož ale ani sériová vidlice SID nenabízí důvěrhákov torzní tuhost, tato výrazně odlehčená varianta se zvýšeným zdvihem na tom asi nebude lépe. Nicméně hmotnost vidlice se zařazeným sloupkem se podařilo stlačit na hodnotu 1,09 kilogramu!

Prostě to nejlepší!

U osazení byl jeden základní požadavek, tedy co nejmenší hmotnost při dokonalé funkci. A to bezesbýtku splňuje Shimano XTR. Jenže! Ikstěrko přece vozi už každý druhý! Tak byla nejvyšší sada od Shimana, samozřejmě v aktuální verzi, použita pouze v případě řazení Rapidfire, obou měničů a bezchybných klik. Pro ostatní, co nejméně tučtové věci, se už šlo jinak. A pojem „co nejméně tučtové“ dokonale vystihovaly komponenty Chris King, které jsou zaprvé takřka nesmrtelné, zadruhé hodné, ale hodně drahé a zatřetí designově bezchybné. Zlatooranžovou anodizaci a prestižní značku Chris King je možné spatřit na nábojích a hlavovém složení. Tentýž odstín mají ale i duralové niple v řídících Mavic XC717 Disc, dále duralové šroubky v převodnicích a v mnoha dalších dílech a v neposlední řadě také



Víc karbonu a titanu

Ačkoliv v době našeho focení byla na kole špičková duralová sedlovka Thomson s charakteristickým lehkým zalomením, krátce poté ji z hmotnostních důvodů vystřídala karbonová. Z tétoho materiálu jsou na kole i rohy a košík Pell's. Zároveň ale pokračoval i titanový tuning a v klikách, představič, rohách, podsedlové objímce a vlastně všude byly ocelové či duralové šroubky nahrazeny titanovými. Nízkou hmotnost nabízejí i plové gripy Ritchey WCS a v současnosti obouvané pláště Schwalbe Racing Ralph, které vystřídaly původní Hutchinson Python. A sériové nezůstalo na kole ani sedlo. Přestože to současně také nese značku Specialized, jedná se o superlehký model Toupé 130, který má při minimální hmotnosti nabitnou maximální pohodlí. Při jeho vývoji sehrály významnou roli i konzultace s lékaři a především dlouhé testování.

A na něco jsme zapomněli. Hmotnost kompletního kola včetně pedálů je 10,75 kilogramu!

(kad)

XC PROGRAM NEW GENERATION KENDA

KARMA

universální 26 x 2.0", 60 TPI, patka-drát
lehký plášť pro XC
MOC od 380,-Kč

universální 26 x 2.0", 60 TPI, patka-kevlar
lehký plášť pro XC
MOC od 570,-Kč

universální 26 x 2.2", 60 TPI, patka-kevlar
lehký plášť pro XC
MOC od 590,-Kč

universální 26 x 2.0", 120 TPI, patka-kevlar
lehký plášť pro XC
MOC od 790,-Kč

L3R

Směs s nízkým valivým odporem. Je to nejlehčí materiál pocházející z laboratorů Kenda. Vyznačuje se extrémně dlouhou životností a výborným vedením stopy, především za mokra. Směs L3R je hustší než tradiční materiály a tím i odolnější proti prázům.

www.CYKLOMAX.cz

Dodavatel: CYKLOMAX s.r.o. U Elektrárny 306, 530 02 Pardubice, Tel.: 466 944 023, fax: 466 944 022, Email: info@cyklomax.cz

Sedlo Author Gang

Ladič barev na kole by měli zbýstřit, protože česká značka Author se vytasila se sedlem A-Gang v barvě kůže. Gramhoniči si na něj asi nechají zajít chuť, sedlo je při váze 330g určeno hlavně pro free disciplínu, ale neztratí se díky svému sportovnímu tvaru ani na enduro strojích.

Sedlo rozměru 14 x 28 cm je tvarováno zcela v duchu současných anatomických požadavků na pohodlné posezení. Předek je freestyleově rozšířen, střední část je dostatečně úzká pro bezproblémový pohyb stehem při šlapání a zadní část je naproti tomu rozšířena pro komfortní posed na sedacích kostech. Uprostřed najdeme shora vyhloubený žlábek, aby jezdec nesesedl přímo na nervu, vedoucím k choulolistivým partiím. Posed je tak velmi pohodlný a absolvovali jsme na něm několik celodenních vyjížděk bez úhony. A tak i přes zhruba stogramovou nadváhu oproti superlehkým typům možná u mnohých jezdců vyhraje pohodlí a barva nad nízkou hmotností a nepohodlím.

Díky určení hlavně pro freeride a freestyle je sedlo pokryto odolným potahem ze syntetické kůže o vysoké pevnosti. Tradiční cyklisté by si mohli stýskat, že zadní bočnice nejsou potaženy ještě odolnější



materiálem, např. kordurou, chránícím lépe proti prodloužení boku sedla. Tyto hrubé materiály však vadí při pouštění řídítek v letu, například při triku suicide, kdy jezdec stiskne sedlo vnitřními stehny a kolo si tak drží v rovině.

Sedlo je možné koupit vedle zmiňované hnědé i v klasické černé barvě. Bočnice jsou pak provedeny v barvě stříbrné. Sedlo A-Gang svému novému majiteli vydrží z kapsy pouhých 399 Kč, což je skoro za hubičku.

(míg)

NOVÉ www.cykl.cz

Největší cyklistický obchodní dům,
ve kterém si vyberete kolo v největším katalogu kol,
cykloprodejně, kde si vybrané kolo koupíte a vyberete si
doplňky a součástky v databázi distributorů, značek a výrobků.

Přečtete si zde testy kol, součástek a doplňků, zajímavé cestopisy,
rady pro začátečníky.

V kalendáři závodů si najdete závod, ve kterém chcete startovat.
Můžete si také bezplatně podat inzerát s fotografií toho, co nabízíte.

Vše na jednom místě, na přehledných, jednoduchých,
uživatelsky přívětivých stránkách.

Několik kliknutí a víte vše!

ŠMRXA Hyperstroj

Jednoho večera jsme v televizním zpravodajství zahlédli neuvěřitelný „hyperstroj“, jenž sestavil hradecký freestyleový guru Tomáš Jelinek, zvaný Šmrxa.

O smyslu či určení tohoto kola lze polemizovat. Možná kolo vzniklo jako příloha na objednávku opravářů lamp veřejného osvětlení, možná má sloužit pro šmírování hradeckých paníček, bydlících v prvním patře či z pouhé majitelovy potřeby dívat se na svět shora. Jedno je však jisté – kolo na pro-



dlouhých trubkách z obyčejné oceli je nepřehlédnutelné a v hradeckých ulicích budí rozruch. A to asi šlo především.

Tomáše jsme se zeptali, jak vlastně k nápadu došel:

Podobný stroj jsem viděl v jednom americkém videu o BMX, tak jsem se s kámošem Kamillem Štřofem rozhodnul si taky jedno spíchnout. Na stavbu rámu jsme použili vysloužilý freestyle BMX, do něhož jsme upevnili horskou vidlici na 26" kolo. Trubky, které rám prodluž-

jí, jsou úplně obyčejné z Ferony a rám jsme vařili dvě odpoledne, tedy asi osm hodin. Na pohon kolo sežralo tři řetězy, brzdi se torpédem.

V televizi jsme též viděli na kolo nastupovat ze střechy garáže. Jakou má kolo stabilitu?

Na kolo se dá vylézt i po zadní stavbě, ale to musí někdo druhý kolo držet. Jakmile se člověk rozejde, už to je dobrý. Ale skoro to chce, aby si člověk vozil v kapse žebřík.

Ty trubky jsou dost dlouhé, kolik vlastně kolo měří? A nebojíš se, že ta vidlice upadne? Asi by nebylo moc pěkné spadnout z takové výšky.

Výška kola je skoro tři metry. Vidlice nemůže upadnout, protože to bych se asi zabil. Navíc je vidlice zhruba v půlce výšky pojištěná lankem, které ji spojuje se zadní stavbou, aby se kolo nerozjelo. Jinak už chystám nový model...

Díky za informace a přejeme spoustu bezpečných kilometrů v sedle... (mig)

Žehlička od RavX

Nebojte se testu pány neoblibeného domácího elektrospotřebiče, jen jsme objevili něco, co může částečně spravit partnerské soužití nebo lehce vyžehlit vaši situaci po rozepřích s manželkou.

Doslova ideální náhradou za zapomenutou valentýnskou růži může být košík **RavX Arrow X**, který se kromě dalších šesti barev dodává také v módní růžové. Na růžovou barvu, která je nyní „in“, dostanete určité každou bikerku. Ji bude sice zajímat hlavně „sladká“ barva, vy pak vězte, že košík je vyroben z nylonu vyztuženého skelnými vlákny a pružností bočních ramen je více než dostatečná. Zároveň jsou ale i dost tuhá na to, aby z nich bídou nevypadl v terénu nebo na kostkách. Nasunutí bídou

jde díky zaobleným horním hranám ramen lehce a vrchní pojistný zobáček padne velmi přesně na lahve objemu 0,5 i 0,7 litru. Používáním nedojde ke změně barvy, protože nejde pouze o povrchovou úpravu, ale o růžový plast. Jenom pro montáž je třeba mít dostatečně dlouhé šrouby, protože tloušťka materiálu je tři milimetry.

Samozřejmě že pánové asi nevolí růžovou, ale třeba černou, stříbrnou, modrou, světle modrou, červenou nebo bílou barvu, ovšem růžová na ženy určitě zafunguje. Tuto „žehličku“ nebo prostě jen módní laděný doplněk o hmotnosti 37 g koupíte za 169 korun, což se do drahé polovičky určitě vyplatí investovat.



- + barva, odolnost
- nenalezli jsme

(už)

Topeak Mt. Rocket AI

Miniaturní hustilka je sice vždy po výkonové stránce určitým kompromisem, protiváhou je však její skladnost. V případě značky Topeak se k tomu navíc přidá i vysoká spolehlivost a dokonale čistě provedený design. O tom vypovídá i sto dvacet gramů vážící model Topeak Mt. Rocket AI.

Základem hustilky je poměrně široké duralové tělo, na nějž plynule navazuje rukojeť pistnice. Základem spolehlivosti je však samotný materiál pistnice, jímž je vytržená Al slitina. Odolné se tváří hlavice, jejímž pootočením dochází k sevření ventilkou. Dokonalé utěsnění systému zde podtrhuje přítomnost dalšího gumového O-kroužku, umístěného přímo pod závi-

tem duralové matice. Pro přizpůsobení autoventilku či galuskovému provedení je však nutné vymout vnitřní široké těsnění v hlavici a otočit jej. Ale to je u miniaturních hustilek běžné. Pastvou pro oko je nejen eloxovaný povrch těla a rukojeti, ale především chromovaný kroužek, opticky oddělující obě části, a také karbonová krytka rukojeti. Celková délka hustilky je rovných devatenáct centimetrů, takže vám nebude příliš vi-



ditelně vyčnívat z kapsy u dresu.

Po funkční stránce nemáme k modelu Topeak Mt. Rocket AI výhrady. Utěsnění kolem ventilkou je po zaaretování hlavice výborné a stejně přesvědčivá je i celková tuhost hustilky při foukání. Maximální, výrobcem uváděná kapacita 120 psi, tedy 8 atmosfér, je však spíše teoretická. Při nafukování silničního kola

vyžaduje dosažení optimálního tlaku hodně trpělivosti a ke konci především pak síly, stejně tak nafukování bikového pláště rozhodně není záležitostí okamžiku. To je však klasický nešvar všech miniaturistických hustilek. Dvanácticentimetrová pracovní díla přistupují je vzhledem k velikosti hustilky maximem při zachování vysoké spolehlivosti, o níž výrobci evidentně šlo.

Cena 799 korun však rozhodně není nízká, byť ji alespoň částečně vyvažuje nadprůměrná kvalitní zpracování. Kdo by chtěl ještě něco luxusnějšího, může sáhnout po karbonovém provedení s přídomkem CB. To je o pět gramů lehčí, ovšem za dvojnásobnou cenu.

(kad)

- + malé rozměry, bytelnost provedení, utěsnění systému, design
- cena

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER

BRNO
tel. 547 212 482
BEROUN
tel. 311 521 355
Č. BUDĚJOVICE
tel. 386 359 259

Oficiální dovozce
campyrol

Horská a krosová kola

Stavby silničních kol

KERN

CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

Naše tříkolky FREEDOM s **maxi** již mají najeto více než 8000 km!



AUTHOR

CYCLESTAR bicycles

Sídlíště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín

Telefon: +420 251 566 780

email: emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

axit

Axit CZ, s. r. o.

prodej a servis kol Merida, Author, Specialized, Maxbike a dalších

prodej snowboardů, vázání a přílehy

internetový prodej po celé ČR a SR

Kladská 1513, 547 01 Náchod, +420 491 426 020, axit@axit.cz

www.axit.cz

Kola Štorek
Revnice

po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-vrpen)

jízdní kola

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

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

CYKLO EMAP

www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452

mob. 721 414 810

Author, Merida, **Rocky Mountain**
Bianchi, NW, Craft, Moira,
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

po – 10–18
út – 10–18
st – 10–18
čt – 12–20
pá – 10–18
so – 9–14

soboty od listopadu
do února zavřené

www.cykl.cz



mtb
series

in bike
we trust

9,15 kg
ULTRA LIGHT

VIRUS RX1 V brakes



Rám / Frame / Rahmen
Vidlice / F. fork / Gabel
Sada / Group / Satz
Ráfky / Rims / Felgen
Výplet / Spokes / Speichen
Další / Other / Weitere
Hmotnost / Weight / Gewicht
Velikost / Size / Größe

Scandium Super Light
FOX FRLC 100 mm
SHIMANO DEORE XTR
DT SWISS XR 4.1
DT SWISS Champion
FSA
9,15 kg
16.5", 18", 20.5"

4E

www.4EVER.cz

