

SPECIALIZED



Foto: Miloš Šálek

Safire Expert

Nový model Safire amerického Specializedu je dámskou variantou celoodpruženého stroje Stumpjumper, má tedy shodný zdvih 120mm a podobný tvar, pouze geometrie byla upravena pro něžné pohlaví.

Do testu jsme získali nejvyšší model, luxusně osazený komponenty SRAM X.0, nejlehčími kotoučovkami Juicy Ultimate, vidlicí Fox F120 RLC a vlastním tlumičem s inteligentním systémem Brain. Takto osazený stroj však u nás nebude k mání, neboť by verze Expert přišla na 88 490 Kč. Proto bude k dispozici pouze model Comp za 66 990 Kč. Jízdní vlastnosti však budou prakticky totožné, rozdíl oproti testovanému stroji tak bude pouze ve hmotnosti, dané exkluzivními komponenty.

Rám

Systém FSR se čtyřčepovou zadní stavbou je u Specializedu tradicí, svisle uložený tlumič se však objevil až u ložiskového Endura a letos i u Stumpjumpera. V nabídce je i S-Works verze s karbonovým rámem, testovaný Safire je však z nejvyšší spešlákcké slitiny duralu M5. Na první pohled zaujme výrazně prohnutá spodní rámová trubka, která se u hlavové pojí s horní trubkou dost dlouhým svarem. O vysoké tuhosti a odolnosti tohoto bloku asi není třeba se moc rozepisovat. Horní trubka má hodně výrazný sponing, takže jezdce dříve dostatek místa při stání na zemi obkročmo nad rámem. Sedlovou trubku, která vystupuje vysoko nad rám, podporuje dlouhá výztuha, vyrobená z tvarované trubky. Nejedná se tedy o žádný ohnutý plech, jako tomu bylo u ložiskového modelu.

Zadní stavba FSR je designována tak, aby jezdce při šlapání neobtěžovalo nadměrné propružování, a zároveň aby byla dostatečně citlivá na rázy terénu. Spodní řetězové vzpěry jsou upevněny na hlavním čepu, jenž prochází spodní částí sedlové trubky na úrovni středního převodníku.

► Pokračování na str. 13

Skutečná Autorita



„Tajemství úspěchu – jsme na to dva.“

„Pokud se zeptáte úspěšného sportovce na tajemství jeho úspěchu, pravděpodobně Vám sdělí, že vše vězí v důkladné přípravě. Já mám ale ještě jedno tajemství – jsme na to dva. Jeden na lyžích a druhý na kole.“

Lukáš Bauer

Lukáš Bauer – vítěz Světového poháru

www.author.eu



Author kol



SHIMANO Saint 2009

Komponenty určené do extrémních podmínek, taková je stručná charakteristika sady Shimano Saint. Vysoká odolnost dílů Saint je již několik let zárukou spolehlivosti pro sjezdová a freeridová kola. Pro sezonu 2009 u této sady ale nezůstal kámen na kameni, neboť byla kompletně přepracována. Jediné, co zůstává i nadále, je určení těchto komponentů a jejich název. Vše ostatní je nové.

Nutno přiznat, že v současném technokratickém designu už vypadala dosavadní sada Shimano Saint trochu zastarale. Jejich až příliš „macatý“ design byl sice jasným pevnostním argumentem pro všechny drsné jezdce, zároveň na něm ale bylo již na první pohled znát, že by se bez ztráty pevnosti a odolnosti dal přece jen nějaký ten gram ušetřit.

Nová sada Saint, kterou jsme dokonce již měli možnost krátce vyzkoušet, je jasnou odpovědí na jakékoli pochybnosti o designu či hmotnosti předchůdce. Všechny pevnostní parametry, ne-li přímo téměř nezničitelnost, byly zachovány, ovšem při výrazné „redukci tuku“ a přepracování designu. Po stránce vzhledu mají tyto díly mnoho společného s poslední generací XTR či s novým SLX. Charakteristická je pro nový Saint efektivní kombinace lesklé černé a zlatého eloxu. Je logické, že vzhled je pro všechny sjezdaře či freeriderů druhořadý. Důležitou zprávou pro potenciální uživatele je především výrazné zlepšení funkce mnoha dílů

Saint, například u brzd došlo k padesáti-procentnímu nárůstu výkonu. Představme si ale tuto novinku popořadě.

MEGA paralelogram

Při prvním pohledu zaujme nejprve přehazovačka, jejíž zadní ramínko paralelogramu svou mohutností vzdáleně připomíná přepákování rámu Specialized Demo. Nová přehazovačka samozřejmě využívá technologii Shadow pro co nejlepší prostupnost kola terénem a eliminaci jejího možného poškození. Na rozdíl od předchůdce vypadá nový model skoro jako emental. Kde bylo možné materiál ubrat, stalo se. Mezi oběma generacemi zadních měničů Saint je na první pohled asi takový rozdíl jako mezi iksteerem z roku 1996 a 2006. Jen váhový úbytek činí rovných sto gramů, takže se nová přehazovačka Saint dostala hmotnostně téměř na úroveň současné řady Deore XT. To se při avizované odolnosti zdá být neuvěřitelné.

► Dokončení na str. 18

Z ÚPICE NA TAIWAN

Sportovní dění v trutnovském výběžku východních Čech si nelze představit bez firmy BP Lumen a jejího sportovního klubu. Podniky jako Střeďeční pohár, Festival cyklistiky a maraton Apache Jestřebí hory nebo nově Limar Ratibořický MTB maraton jsou všechny spjaté s touto firmou a klubem. Co tomu všemu předcházelo a jaké byly začátky od „garážové“ opravy kol až po dnešní velkoobchod a vlastní značku Apache, na to jsme se zeptali Pavla Bártvy, spoluzakladatele této firmy, a jeho syna Lukáše, který má na starosti marketing a zahraniční obchod.

Co vás přivedlo k cyklistice a kolům?
PB: V mládí jsem na kole závodil a vojnu jsem strávil v Dukle Louny, takže jsem se nejen naučil na kole jezdit, ale hlavně se o něj starat a servisovat jej. U toho jsem potom zůstal, když jsem v osmdesátých letech založil doma malou opravnu v garážových podmínkách začínal s takovým prvním podnikáním. Tehdy byl problém se sháněním náhradních dílů, takže jsme je postupně začali distribuovat sami.



Začátky firmy byly doslova a do písmene garážové.

Jaké byly podmínky v začátcích servisu a obchodu?

PB: Tenkrát byla jedna z prvních objednávek na náhradní díly asi za dvě stě korun a to se nám zdálo hodně. Opravovali jsme ale všechno a snažili se na to mít díly, což nám zůstalo dodnes. Nabízíme totiž sortiment od těch nejmenších dílů, jako jsou válečky do volnoběžných torpéd, až po

moderní sortiment, jako jsou karbonové rámy. Tomu všemu ale předcházela dlouhá cesta, kdy jsme se od firmy na interiérová halogenová osvětlení dostali až k cyklistickému velkoobchodu.

Lumen v názvu pochází právě z dob podnikání v osvětlení, kdy jsme s partnerem Vladimírem Pitašem v roce 92 začínali. Postupem času jsme založili velkoobchod, rozšířili prostory, začali distribuovat značky Velamos, Favorit a hlavně Superior. Například první katalogy jsme dělali na zakázaných cyklostylech v továrnách, v dalších letech jsme je rozmnožovali na kopírce, až jsme se nakonec dostali tam, kde jsme dnes. Tedy k přehledným velkým katalogům dílů nebo luxusnímu katalogu Apache pro naše prodejce.

V roce 2001 proběhlo spojení s budoujovickou firmou DAJ Sport a vybudování společného distribučního skladu BP DAJ v Praze Hostivicih. Tím se také datuje vznik společné značky Apache.

Apache ušel kus cesty, od letoška bude tým Jana Slavička ale jezdit jinou značku, splnilo spojení s ním vaše očekávání?

PB: Značka Apache má čtyři spoluzakladatele a každý máme svoji roli, abychom vytvořili kvalitní produkt. Od začátku spolupráce s týmem jsme se snažili vyvíjet co nejlepší rámy a uplatňovat při jejich výrobě poznatky jezdců. To se nám beze zbytku podařilo, a značka se dostala na dnešní úroveň. Ukončení spolupráce s týmem znamená konec zlepšování rámu, ale dosáhli jsme jakési mety, na niž chceme zůstat. Navíc podpora týmu je dost nákladná záležitost

Ondra Zelený, jeden z odchovanců týmu SK BP Lumen.



Distribuci kol Superior jste si přes spoluvlastnictví Apache ponechali, netratí tím značky vzájemně?

PB: Obě značky mají svoji vlastní tržbu, a to dost odlišnou. U Apache si sami tvoříme, co chceme nebo co nám zkušenosti potvrdí, že je správné. Navzájem se značky nijak nepřebíjí a každá má svoji skupinu zákazníků, není to tak, že by jedna opisovala od druhé. Navíc každá konkurence je zdravá.

BP Lumen je dnes synonymem pro značku SR Suntour u nás, jaký je vývoj tam?

LB: Suntour jsme dříve dováželi, stejně jako spousta jiných obchodníků. Postupně jsme získali výhradní zastoupení, což s sebou nese hlavně poskytování záručního a požáručního servisu. Firma SR Suntour si uvědomuje, že nejde jen o to prodát co nejvíce vidlic, ale že je důležité vytvořit pro značku stabilní prostředí, kde bude mít zákazník jistotu garance a servisu. Navíc naše poznatky o případných technických problémech sdělujeme vedení firmy, což je důležité i pro další vývoj vidlic. Při letošní návštěvě veletrhu Taipei jsme navštívili továrnu firmy a diskutovali o problematice vidlic.

A co neoficiálně dovezené vidlice?

LB: Obecně nás trápí „šedé“ dovozy, kdy se na trh dostávají vidlice určené pouze pro montáž. My tvoříme značce zázemi, určité renomé, marketingově ji podporujeme a zajišťujeme servis. Oproti tomu tyto „dovozce“ zajišťují jen vlastní zisk.

Kromě Suntouru jsme i výhradní dovozci brzdových špalů a destiček Kool-Stop, které nás provází už pěknou řádu let. Dalším produktem s naší vísáčkou je i značka přílehl Limar.

Proč SR Suntour z kdysi velkého konkurenta Shimana dnes na pozici řazení a dalších komponentů zaostává?

LB: Řadící systémy šly trochu stranou, firma se soustředila v minulosti hlavně na



Lukáš a Pavel Bártovi s vedením firmy SR Suntour, Becherovka samozřejmě nesmí chybět.

Epicon pro příští sezónu dostane nový design a povrch vnitřních nohou.

výrobu a vývoj odpružení a převodníků, kde jde vývoj každý rok výrazně kupředu. Například letošní vidlice Durolog pro freeridové ježdění nebo kluky s integrovanou osou a vnějším provedením misek.

Dokonce vlastní systém převodovky je čím dál úspěšnější a hodně západních výrobců už pro něj uzpůsobilo své rámy. Náš trh ale na toto zatím není dostatečně připraven.

Co se řazení týče, jak dopadl kdysi slavný Synchronshift?

PB: Toto řazení v jediné ruce jsme dováželi v devadesátých letech a mělo úspěch hlavně na dámských a trekových kolech. Bohužel závodníci si do schématu zařazených převodů nechtěli nechat mluvit, takže u nich takový úspěch nemělo. Nakonec tato francouzská firma zkrachovala a patent koupila firma Shimano. Ti ho mají někde v šuplíku a třeba s ním jednou zase vyjdou na světlo. My ještě několik kousků máme a občas se ozve nějaký cyklista s postižením ruky, pro kterého je tohle jediná možnost, jak měnit převody.

Vaši poslední novinkou je zaměření na freestyle kola, proč to?

LB: V roce 2006 jsme začali spolupracovat s Kamillem Feiferem, což je jeden ze zakladatelů domácí BMX freestyle scény. Ten vyráběl vlastní rámy Monkey Bikes, ovšem výroba u nás byla dost nákladná. S našimi kontakty na Taiwanu jsme nechali vyrobit pár rámu tam, za lepší cenu a při minimálně srovnatelné kvalitě. S Kamillem jsme pak začali spolupracovat na vlastní značce 34R (Free For Ride), kdy z nabídky taiwanských výrobců vybíráme kvalitní, ale cenově dostupné náhradní díly pro BMX. Kamilovy zkušenosti jsou zárukou kvalitního výběru a navíc od příští sezóny chystáme výrobu vlastních dílů. Ty budeme sami vyvíjet a specifikovat v Čechách a výroba bude probíhat na Taiwanu. Půjde tedy o na-

še vlastní originální produkty, tím bychom chtěli kvalitu a renomé značky zase posunout o kus dál.

K vlastním značkám 34R a Monkey Bikes jsme navíc přibrali i distribuci oblečení, rukavic a chráničů King Kong či americké značky Volume a Demolition, vyrábějící rámy a komponenty pro BMX.

Vaše freestyle aktivity jsou spojeny i se sportem, jak to začalo?

LB: Byli jsme osloveni nabídkou sponzorovat vznik místního bikeparku. Jelikož



Ondra Šláz patří mezi naše nejvýraznější BMX freestyle jezdce.

je umístěn v Úpici, kde sídlí naše firma, byla to doslova povinnost. Finančně jsme se podíleli na výrobě překážek, které se již dva roky používají i na trutnovském závodě Bike Hall Contest a celoročně jsou umístěny v úpickém bikeparku, který dostal název Monkey Area. V tomto parku pořádá Kamil tréninkové kempy pro mladé jezdce. Navíc sponzorujeme několik nadějných BMX jezdců a na loňský Bike Hall Contest jsme přivezli jeho pozdějšího vítěze, King Kong jezdce, Björna Bommla Magera. Na letošní rok připravujeme seriál závodů King Kong Jam Session.

V BMX se chceme držet stejné filosofie, jakou máme u horské či silniční cyklistiky. Vracet do sportu alespoň část toho, co



FASTDISC

www.remerx-rims.com

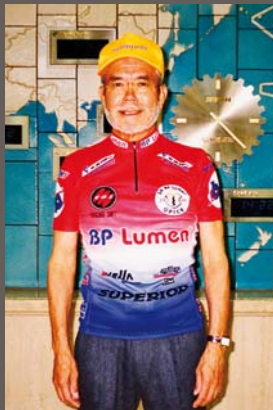
e-shop: www.remerx.cz, e-mail: prodej@remerx.cz

EXTREME JUMBO

► nám obchod v tomto odvětví přináší. Proto se nesoustředíme pouze na prodej, ale věnujeme se i těmto aktivitám.

Ve sportu se angažujete poměrně dlouho, co taková podpora obnáší?

PB: Před deseti lety jsme založili sportovní oddíl SK BP Lumen, ten sdružuje hlavně cyklisty, kterých je dnes kolem stovky. Kromě cyklistických závodů a cykloturistiky se oddíl věnuje i tenisu, bowlingu nebo běhání. Běháním to kdysi také začalo, protože jsem závodně běhal a posléze jsme začali



Cenný úlovek: Yoshizo Shimano v dresu SK BP Lumen.

pořádat běhy do vrchu. Mistrovství Evropy v běhu do vrchu ve Svatošovicích se zúčastnil i expremiér Špidla.

Náš tým se soustředí hlavně na podporu mládeže. Nemáme ambice dosahovat na výraznější úspěchy v dospěláckých závodech, ale spíše jsme jakousi linií budoucích sportovců.

Chod týmu mají na starosti hlavní rodiče dětí, bez nich by to totiž nešlo. Ti výkonnější jezdci nakonec putují dál do oddílů, kde se více soustředí na závody a výkonnostní růst. My budujeme hlavně to závodnické podhoubí.

Protože nás cyklistika žije, snažíme se něco udělat pro podporu tohoto sportu a nejenom z něj brát. Všichni ti, kteří jezdí na kole, by měli mít nějakou motivaci



a podporu, proto pořádáme spoustu cyklistických akcí a podporujeme náš tým.

Většina lokálních závodů je pod vaší záštitou, nemáte toho moc?

LB: Ačkoliv to tak vypadá, začínali jsme postupně, stejně jako s velkoobchodem, vždy po kručích. Nejdrive to byl Střeďanův pohár. Toto původně lehké závodní setkání příznivců bikení každou středu, kdy si vytýčili trať a na ni bojovali, se změnilo v seriózní podnik.

Seriál středních závodů je v posledních letech hodně vyhledávaný a průměrná účast dosahovala až 220 jezdců na závod. Dokonce jsme přidali i dva závody o víkend, přesto jde stále hlavně o přátelské závodění.

Na tomto seriálu jsme získali zkušenosti a mohli postupně přidávat další sportovní akce. To platí hlavně pro Festival Cyklistiky. Prvním ročníku předcházela hudební festival Bujará Úpice, který byl doprovodným programem místního mistrovství Evropy atletů veteránů. O rok později vystřídal atletiku cyklistika a letos se festival uskutečnil již popáté.

Jak náročné je to s pořádáním?

LB: Učili jsme se postupně, ale už od začátku máme štěstí na počasí, vždy nám vyšlo. Pořádat festival a závody znamená mít dostatek pomocníků. Skoro dvě stě dobrovolníků nám tedy každý rok v podstatě za tržbo a stravu pomáhá hlídat trať a zajišťovat chod festivalu. Bez nich by to nešlo, navíc většina z nich se rekrutuje hlavně z členů klubu.

Ratibořický MTB maraton přinese hlavně pěknou krajinu a nenáročný terén.

Jak moc se taková akce vyplácí?

LB: Všechny závody pořádá náš klub a vždy končí vyrovnaným hospodářským výsledkem. Rozpočet je kryt příjmy ze startovného, dotací od kraje a města a dary od sponzorů. Zbytek je dotován naší firmou, takže opět platí, že peníze vydělané v cyklistice zase investujeme zpět. Navíc čím lepší zvuk akce má, tím větší možnosti se nám nabízejí. To platí třeba o zařazení našeho maratonu do Českého poháru a dalších ambicích na zkvalitnění a zvýšení renomé našich závodů.

Proč tedy pořádáte v dubnu maraton určený spíše veřejnosti než právě závodníkům?

LB: Myšlenka uspořádat Ratibořický MTB maraton vznikla vloni během Festivalu Cyklistiky. Chtěli jsme udělat něco pro zcela odlišnou skupinu lidí. Na Festival přijedou hlavně závodníci a opravdoví bikeři, cyklisté a lidé, co to s kolem myslí vážně. Ale proč neukázat

Letošní Festival oslaví již páté výročí.

i ostatním, že jízda na kole patří mezi skvělé zážitky, a navíc tady u nás, kde máme tak krásnou krajinu. Proto jsme navrhli trasu Babiččiným údolím, která je sjezdná i na krosovém kole a kterou můžou absolvovat i celé rodiny. Stejně jako pro Festival, vytvořili jsme i pro tento závod vlastní web www.ratiborickymaraton.cz, kde mohou zájemci získat potřebné informace a přihlásit se.

Nebojíte se, že se rekreační cyklisté zaleknou slova maraton?

LB: Trať není náročná a 48 kilometrů s převýšením 660 m snad zvládne každý, kdo trochu jezdí. Vede hlavně po asfaltu a zpevněných lesních a polních cestách. Navíc bude občerstvení na trati a v cíli, takže nikdo snad nedostane „hladáka“. Veřejnosti jsme upravili i startovné, které je

290 korun a včas přihlášení dostanou i dárek. Vítěz získá putovní pohár, kterým by měla být originální plastika s cyklistickou tematikou, možná Babička na kole.

Na podzim jste pořádali nultý ročník, ukázal nějaké nedostatky?

Podzimní závod byl jakousi zkouškou, zda na to máme, neradil se totiž pouštět do velkých akcí, které bychom pak nezvládli. Samozřejmě proti Festivalu to byla pořadatelská malina, ale ukázalo to některé nedostatky, které se nám snad podaří pro první oficiální ročník odstranit.

Jarní termín totiž nehrozí sklizeň jablek v okolí Ratibořic, kdy jsme na podzim museli vést trasu jinudy. Nyní už závodníci pojedou jablonovými sady přímo od zámku v Ratibořicích. Bohužel nepodařilo se nám dostat trať přímo do centra Ratibořic, na Staré Bělido. Je to oblíbená oblast pro turisty a nebezpečí kolize by bylo příliš velké, nicméně náš zájem ukázat závodníkům i toto místo trvá, snad v budoucnu.

Tratě pro nejmenší závodníky se proti podzimu přesunou do jiných, bezpečnějších míst v blízkém okolí areálu startu a cíle.

Očekáváte i nějaké známé jezdce?

Je to hlavně závod pro veřejnost, závodníci jezdí na Festival, kde mají jim odpovídající trať a náročnost. Takhle akce je pro všechny, kteří si chtějí hlavně příjemně a nenáročně zaspotovat. Navíc profici dnes jezdí tam, kde mají zaručen výdělek na vysokých prémiech či cenách za umístění. Mít zde špičku ani není naším cílem, ačkoliv místní závodníci už se hlásí. Je to i z důvodu brzkého termínu, kdy není sezona ještě příliš rozjetá, takže jezdci si sem můžou přijet tak trochu potrénovat.

Tenhle maraton je další aktivitou, která prověří naše pořadatelské schopnosti a připraví nás pro další akce. Určitě bychom chtěli, aby byli všichni účastníci v neděli 27. dubna spokojeni a akcí si příjemně užili. Nejde nám o masovost, ale o pozitivní dopad na všechny jezdce.

Děkují za rozhovor a přejí hodně spokojených zákazníků i závodníků.

Jiří Uždil



ULTRALEHKÉ KARBONOVÉ SPECIÁLY PRO RAKETOVOU JÍZDU

MULTIVAN MERIDA BIKING TEAM 2004-2007

1x olympijské zlato | 1x olympijské stříbro | 8x titul mistra světa | 7x titul mistra Evropy | 48x umístění na stupních vítězů ve světovém poháru

CARBON FLX 5000-D
VÍTEZ ANKETY



1 rok
ZDARMA

(akce platí pouze ČR)

Pojištění kola proti odcizení*

www.merida-bike.cz/pojisteni

CARBON FLX

Hmotnost rámu Merida Carbon FLX 2008 ve velikosti M je pouhých 1,16kg.

MERIDA

www.merida-bike.cz | www.merida.sk

Apache pro letošní rok

Přestože jsme již několik modelů letošní kolekce Apache prověřili prostřednictvím klasického testu, rádi bychom vám představili nabídku této domácí značky uceleněji. Za pouhých sedm let existence se tomuto výrobci podařilo výrazně zapsat nejen do povědomí závodníků či sportovně zaměřených jezdců, ale hlavně široké cyklistické veřejnosti. Co si tedy Apache pro rok 2008 přichystal?

Apache = karbon

Karbonové tažení pohltilo celou elitní sérii závodních hardtailů i silničních kol. Nejvýše postavený bike **Manitou** s mohutným a extrémně tuhým celokarbonovým rámem již prošel v minulosti naším testem. Pro letošní rok dostal luxusní vidlici Fox, řadicí páčky XTR Rapidfire, a přitom se jeho cena snížila na 67 990 korun.

Karbonový rám dále využívá typ **Totem** a nově také **Shaman**, jenž byl v loňském roce vybaven duralovým rámem s karbonovými zadními vzpěrami. Výraznou obměnou prošla grafika těchto rámu, která je netradiční a hodně zdařilá.

Loni nabízený silniční typ Carbotec vystřídal dvojice modelů na totožném celokarbonovém rámu, a sice **Gila Monster** a **Victorio**. V prvním případě je osazen Shimano Dura-Ace, v druhém pak Ultegra.

Diamant profile

Mezi populární bicykly vhodné pro sportovní jízdu, XC závody i maratony budou i nadále patřit typy **Hawk** a **Blackhawk**. Ty jsou charakteristické konstrukčně totožným duralovým rámem s výrazným „diamantovým“ profilem spodní



Shaman



Blackhawk



Tanka Tate



Eagle



Wakan Disc

trubky s křížovým průřezem u středového pouzdra. Nepřehlédnutelné je i horizontální zplnění řetězových vzpěr těchto rámu či obdélníkový průřez zadní části horní trubky.

Hawk je postaven na rámu ze superlehké slitiny U6 Ultralight, Blackhawk sází na zeslabovanou klasiku třídy 6061.

Jedním z bestsellerů bude rozhodně i nadále model **Tomahawk**. Jeho rám je konstrukčně totožný s typem Blackhawk a za cenu

pod osmáct tisíc korun nabídne výrazné sportovní ambice, kvalitní osazení i designovou atraktivitu. Totéž platí také o základním sportovním modelu **Tanka Tate**. U jmenovaných kol lze navíc vybrat z varianty na kotoučových brzdách či V-brzdách, případně mezi osazením Shimano či Sram.

Nižší modely Tuwatawa, Rio Grande či Santa Fe jsou nově postaveny na rámech s hydroformní úpravou tvaru trubek.

Apache pro dámy

Kolekce dámských kol Apache se neustále rozšiřuje. Nejvýše postavený dámský bike **Tanka Tate Lady** s kompo-

nenty Deore LX a Deore je díky bílé barvě velice atraktivní a cena 15 490 korun bude jistě pro řadu sportovně zaměřených jezdkyň hodně lákavá. Zajímavý je rovněž model **Rio Grande Lady** v bledě modré metalize a oblíbeným dámským sportovním kolem se jistě stane také krovový typ **Matto Lady Sport** s netradičně sníženým rámem.

Superrychlé krosy

Krosová kola **Wakan** a **Wakita** jsou vyzdobena sportovním vybavením, v prvním případě se navíc dá hovořit o jakémsi hybridu mezi rychlým krossem a univerzálním devěťadvacitkovým bi-

kem. Nepřehlédnutelnou součástí nabídky je také dvojice modelů **El Condor** a **Eagle**. Tato krosová kola sází na maximální jednoduchost a co nejmenší nutnost údržby, jsou tedy ideální pro každodenní dojíždění do zaměstnání, případně pro posílky neboli „messenger“. Základem těchto kol je velice bytelný duralový rám s výrazným slopingem, vybavený odpruženou vidlicí a řazením Shimano Nexus, umístěným v zadním náboji. El Condor a Eagle jsou rovněž nabízeny ve verzi s dámským rámem.

Více o kolech Apache naleznete na www.apache-bike.cz.

(kad)

Padne jako ušitá.



MX235C

závodní MTB / kožený svršek / karbonová mez/podešev / 3.999 Kč



MX165

sportovní MTB / kožený svršek / Vibram® podešev / 2.399 Kč



MX90

turistické MTB / kožený svršek / síťovina / 1.699 Kč



I/O SDL

syntetická kůže TeKtile™ / Vibram® podešev / 1.999 Kč



I/O 3

dámské MTB, spinning / kožený svršek / Vibram® podešev / 1.999 Kč



Vibram® je světovým lídrem ve vývoji a výrobě podešví pro použití v extrémních sportech. Naše 3 vibramové podešve jsou první v cyklistickém odvětví a stanovily nový standard ve funkčnosti a odolnosti u cyklistických treter.

LAKE®

/ Vyhrazení dovozců pro ČR a SR: Aspire Sports s.r.o. / Karásek 11, 621 00 Brno /
/ tel: 532 199 540 / e-mail: aspire@aspire.cz / www.bikecentrum.cz/



Gary Fisher

Optimální celoodpružené kolo na maratony v ryze závodním pojetí dnes dospělo ke zdvihům kolem sta milimetrů vpředu i vzadu. Dokladem tohoto tvrzení je i žhavá novinka z dílny Garyho Fishera, trojčata pojmenovaná Caliber, Supercaliber a Procaliber. Ta si svou výstavní premiéru odbyla na nedávném veletrhu Sport Prague a již nyní vám můžeme nabídnout naše praktické zkušenosti s tímto maratonským zaměřeným přírůstkem Garyho kolekce.

Otestovali jsme prostřední variantu nazvanou Supercaliber. Rámový základ s duralovým předním trojúhelníkem a karbonovou zadní stavbou je však po funkční stránce v všech třech modelech shodný, takže samotný test dostatečně vypovídá i o schopnostech nižšího typu Caliber nebo špičkového Procaliber. Díky rozdílnému osazení a ceně nejsou tato trojčata jednovaječná, jsou si ale víc než jen podobná. Testovaný Supercaliber stojí 72 222 korun, Caliber 65 555 a Procaliber 121 111 korun.

Jednočep + Pro Pedal = VŠL

Konstrukčně rám supercaliberu vychází z modelu HiFi, který jsme testovali přibližně před rokem. HiFi však nabízí zadní zdvih 120 milimetrů, supercaliber přesně o třicet milimetrů méně. Již pohled na novinku vzbuzuje dojem lehkosti a koncepční jednoduchosti, což jsou vlastnosti u maratonských kol žádané. **Přestože zaměřením Caliber, Supercaliber a Procaliber nahrazují hlavně kdysi populární sugary, a to díky čistokrevné XC povaze, mnohem blíže mají k typu HiFi.** Ten má sice již na pohled mnohem mohutnější přední trojúhelník s výraznou vzpěrou mezi horní a sedlovou trubicí, koncepcí obou kol je však shodná. To platí jak o poloze tlumiče a hlavního čepu, tak i o asymetrické konstrukci vidlice či podobě pomocného ramene tlumiče.

Zatímco HiFi má ale kvůli dostatečnému naddimenzování z karbonu pouze vzpěry vedoucí od zadních čepů k tlumiči, Caliber, Supercaliber a Procaliber využívají karbon OCLV v případě celé zadní stavby, a to včetně patek (!!!). Důležitým detailem je kryt z nerezového plechu, který je nalepen na zadní karbonovou stavbu zespodu u převodníků, a tak předejde poškození karbonu při případném zasakování řetězu.

Hlavní rámový trojúhelník využívá moderní spodní trubku tvarovanou hydroformíngem, plynule přecházející do lehkého horizontálního zploštění u středového pouzdra. Horní trubka s charakteristickým průhybem vypadá ve srovnání s tou spodní útle a totéž platí o sedlové trubce s klasickým vnějším průměrem 31,8 mm. Tento určitý nepoměr v průměrech trubek byl v našem případě potvrzen nejvyšší velikostí rámu 21 palců.

Na jednotlivých detailech je znát snaha o hmotnostní redukci. To se týká především úchytu tlumiče zespodu horní trubky či decentního „můstku“ nesoucího čep krátkého pomocného ramene. Zajímavostí je jeho poloha přemostující objemku přesmykače. Chytrým řešením je vedení lanka od přehazovačky po horní straně spodní trubky, čímž se předejde jeho nadměrnému zabíhání.

Vzduchový tlumič Fox RP2 je již známou klasikou a již mnohokrát si u nás vysloužil pochvalu. V kombinaci s rámem Gary Fisher Supercaliber tomu nebude jinak. Systém Pro Pedal s pouhými dvěma polohami ovládací páčky, tedy vypnuto/zapnuto, se zdá být pro jednočepovou koncepci ideální variantou. Úplný lockout nám zde vůbec nescházela, a to ani na rychlých asfaltových přesunech.

Genesis 2 v praxi

Geometrie označená jako Genesis 2 byla poprvé představena v modelu HiFi. Pro rok 2008 se nápis G2 objevil na



větším počtu modelů Gary Fisher, včetně devěťadvacitkových. Trio Caliber/Supercaliber/Procaliber je touto geometrií rovněž vybaveno. Oproti klasice se Genesis 2 odlišuje výraznějším představením patek a korunkou přední vidlice, což má za následek zkrácení stopy předního kola. Výsledkem je lepší ovladatelnost kola v nízkých rychlostech, ovšem bez úbytku stability v těch vyšších. Vidlici s úpravou G2 pro Garyho biky nevytrábí již pouze Manitou, ale i Fox či Rock Shox.

V praxi se supercaliber předvedl v tom nejlepší světě. **Ovladatelnost kola je v měřítkách XC a maratonských strojů příkladná.** V dlouhých sjezdech, typických pro maratonské tratě, není kolo nadměrně živé a jezdec jej nemusí příliš krotit. Na hrboľatých úsecích lesních cest rovněž vyniká především celková stabilita a ve většině případů stačí prostě sedět a šlapat. **Přijde-li na řadu techničtější úsek, ani zde není supercaliber zaskočen.** Širší řídítka společně s výraznou ochotou geometrie k zatačení umožní jezdcovi dostatečné vyžití. V členitějším terénu vynikne i velice dobrá hmotnost 12,1 kilogramu.

Určitým limitem v technických pasážích jsou však u testovaných velikostí 21" níže umístěná řídítka, což má na svědomí kratší hlavová trubka. To je také jediné negativum, které jsme objevili. V této

Supercaliber



nejvyšší velikosti rámu by se nám líbila hlavová trubka o takové alespoň dva centimetry delší. Ani závodně orientovaný jezdec si zde pravděpodobně nebude ubírat podložky pod představcem a naopak turističtější zaměřený majitel kola si možná bude chtít nastavit řídítka výš, k čemuž pomůžou pouze vložky či vzpřímenější představec. Delší přední trojúhelník jezdecky usazuje do více natanžené pozice, takže by vyšší poloha řídítek mohla někomu přijít vhod.

Na druhou stranu to, co je určitou nevýhodou v příkrých sjezdech, oceníte ve výjezdech. **Vrchařské schopnosti kola jsou velice dobré, i do příkrých stojek šplhá ochotně.** Na hrboľatém podkladu pak geometrii ještě výrazně pomáhá zadní odpružení, které udržuje záběrové kolo ve stálém kontaktu se zemí.

Pružení se zdvihem 100 mm vpředu a 90 mm vzadu odvádí v terénu dobrou práci. O vidlici Fox se asi nemusíme rozepisovat, jednoduchá konstrukce zadní stavby společně s použitým tlumičem jsou pro XC tím pravým. S plně aktivovaným pružením je jízda logicky houpačková, a to ani ne tak kvůli záběru do pedálů, jako kvůli samotné hmotnosti jezdecke. Chcete-li „superžehličku“, musíte si na pohupování zadní stavby zvyknout. **Okusíte-li ale funkci modu Pro Pedal, pravděpodobně už páčku tlumiče do předchozí polohy nikdy nevrátíte.** Dojde ke značnému přitvzení pružení z hlediska reakce na šlapání, ovšem jeho aktivita k pohlcování ořesů od terénu bude stále na solidní úrovni.

Sice není se zapnutým Pro Pedalem zadek kola supercitlivý, to od něho ale maratonec ani nevyžaduje. Tlumič splehlivě polyká dokonce i menší nerovnosti, ty

větší pak zcela bravurně, a přitom vás tato dostatečná aktivita pružení neruší ani v silových výjezdech po asfaltu. Nám se jako optimální nastavení ukázala kombinace Pro Pedalu s minimálním zpětným tlumením.

Silnou stránkou supercaliberu je akcelerace. Jízda je svižná, a opřete-li se více do pedálů, je zrychlení v měřítkách XC fullu nadprůměrné. Je to zásluhou nízké celkové hmotnosti kola, nepřilíš velkého valivého odporu pláští a především skvělé torzní tuhosti rámu. Významnou roli zde hraje pomocné svislé ramínko pod tlumičem, ani při maximálním opeření se do pedálů není znát vychýlení zadní stavby do boku. Co se týče celkové tuhosti rámu, a tedy kvality přenosu záběru, neobjíme se supercalibera srovnat s klasickým závodním hardtailem.

Po stránce komponentového vybavení je vše podřízeno maximální funkci. To platí o fantasticky brzdicích kotoučcích Avid Juicy Five či o velice tuhých klikách Deore LX, vhodné doplňujících tuhost samotného rámu. Použití téměř rovných řídítek s výraznějším průhybem směrem k jezdcovi bude vyhovovat spíše závodníkům, kteří si jistě rádi namontují i rohy. Celková koncepce kola však svádí možná spíše k použití vložek, to je však již na konkrétním majiteli a jeho jízdním stylu.

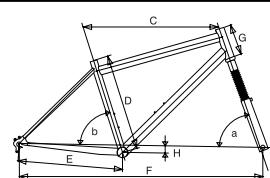
Povedení jsou pláště Bontrager Jones DryX, které si poradí s jakýmkoli podkladem mimo větší bláta. Jistě jsou na kamenech i kořenech. Na tvrdém povrchu, tedy asfaltu či makadamu, se dobře odvalují. Vlhko jim příliš nevádí, ovšem již z jejich názvu je zřejmé primární určení.

+ ovladatelnost, torzní tuhost rámu, funkce systému Pro Pedal, vrchařské schopnosti

- kratší hlavová trubka ve velikosti 21"

Technická specifikace:

Rám: Alu 6066/ OCLV carbon, G2, 90 mm
Tlumič: Fox Float RP2
Vidlice: Fox F100 RL, 100 mm
Kliky: Shimano Deore LX 22/32/44, 175 mm
Přehazovačka: Shimano Deore XT Shadow
Přesmykač: Shimano Deore LX
Řazení: Shimano Deore LX Rapidfire
Brzdy: Avid Juicy 5, 160 mm
Kola: Bontrager Race Disc
Pláště: Bontrager DryX 2.1
Kazeta: Sram PG-970 11-32 (9)
Řídítka: Bontrager Race Lite Big Sweep
Představec: Bontrager Race X Lite
Sedlovka: Bontrager Race X Lite ACC carbon
Sedlo: Bontrager Race
Hmotnost: 12,1 kg (vel 21")
Cena: 72 222 Kč



Velikost	21"
a Úhel hlavy	69,5°
b Úhel sedlové trubky	73,5°
c Horní trubka vodorovně	641,4 mm
d Délka sedlové trubky	540,0 mm
e Délka zadní stavby	420,0 mm
f Rozvor	1147,1 mm
g Hlavová trubka	135,0 mm

ŠTĚRBA

www.sterba-kola.cz



velký výběr kol



špičkový servis



nový obchod

Sezimova 10, Praha 4, tel.: 241 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

STRANA 5

CYKLOSERVIS

www.garyfisher.cz

GARY FISHER

Změň ti život

GARY FISHER

V minulém čísle **Cykloservisu** jsme se zaměřili na maratonskou přípravu našeho kola, tedy na předejití všem možným technickým problémům na trati, na volbu vhodného obutí či maziva na řetěz a na řadu dalších aspektů, které jsou důležité pro to, aby se závodník nejen dostal do cíle, ale také aby závod dokončil s dobrým pocitem. V případě, že se ve stejný moment na trati závodu sejdou technické problémy s těmi výkonnostními, danými například nedostatečným doplňováním energie či chybným tréninkem, pak už asi nelze očekávat solidní výsledek ani onen dobrý pocit ze závodu.

Vybavením závodníka však není pouze samotný bike, ale řada dalších nepostradatelných doplňků, bez nichž si jízdu na kole dnes již ani nelze představit. Můžete mít klidně luxusní stotisícové horské kolo s odpružením vpředu i vzadu a v případě, že k němu nebudete vlastnit kvalitativně odpovídající tričko, texta a další doplňky, nikdy nevyužijete naplno jeho schopností. A právě těmto doplňkům se tentokrát budeme věnovat, neboť na nich leží nemalý podíl vašeho úspěchu či naopak neúspěchu.

Kam s pitím?

Průběžné doplňování energie je samozřejmě zásadní. Asi nemá cenu rozebrat, zda si energetické tyčinky, gely či housku se salámem, přípravou s láskou od maminky, dáte do pravé, levé nebo prostřední kapsy dresu. Stejně tak se zde nebudeme věnovat tomu, jaké doplňky stravy jsou z tohoto pohledu nejvhodnější. Zaměříme se na batůžky s vodním rezervoárem, lahve a košíky, tedy na způsob transportu pití.



Batůžky používané maratonci bývají zpravidla objemově menší. Důležité je, aby dokázaly pojmout rezervoár s nápojem a pár drobností, tedy nářadí, hustilku a duši. Nezapomínejte také na kartičku zdravotní pojišťovny!

Batoh je při maratonském zápolení pro jedno nezbytnost, pro jiné zbytečná přítěž. Pokud jste ale vyznavači pohodového pojetí maratonů, pravděpodobně patříte spíš do první skupiny.

Cyklistických batohů je na trhu doslova záplava a naleznete je nejen v nabídce ryze cyklistických značek, ale i u výrobků specializujících se převážně na outdoorové aktivity. Vynecháme-li několikadenní přejezdy pohorí a podobné náročné akce, kdy je s sebou zapotřebí hodně vybavení, jsou pro cyklistiku všeobecně samozřejmě vhodnější především objemově menší batůžky. V případě maratónu je jakýkoli objemnější batoh zbytečný, neboť občerstvovač na trati redukuje celkový objem s sebou vezešného jídla na minimum. V praxi to znamená, že s sebou jezdec veze pouze nějaké energetické tyčinky, případně gely a například tablety proti křečím. Veškeré další a zpravidla i chutnější pokrmky nalezne na občerstvovacích stanicích.

Batoh částečně vyplní rezervoár s nápojem, dále u řady jezdců pláštěnka či alespoň vestička pro případ zhoršení počasí, případně v batohu během závodu naleznou místo také rukavíky či nákolníky. Dalším nákladem se stanou nezbytnosti jako nářadí, pumpička, náhradní duše a sada lepení.

Zapomenout se nesmí také na kartičku zdravotní pojišťovny, doklad totožnosti a od věci nebude ani nějaká menší hotovost. Nikdy nevíte, co se vám na trati může přihodit. Všechny tyto drobnosti, včetně klíčů od auta, však doporučujeme pečlivě uložit. Ideální je samostatná zapínací kapsa batohu,



eventuelně dresu. Znáte-li svou krevní skupinu, i tento údaj je vhodné mít někde na dostupném místě poznamenaný.

U cyklistických batohů je zásadní správné usazení na těle, o něž se stará nejen konstrukce zad batohu. Neméně důležitý je také systém odvětrání, tedy například sestava ventilačních kanálků tvořících profilaci zad batohu, či použití síťoviny a jakési konstrukce oddělující hlavní tělo batohu od zad jezce. Rozhodně se nevyplatí podcenit pevné usazení batohu na zádech, které mají na starosti hrudní a bederní popruhy. Není nic příjemného, když jedete hodně prudký sjezd, zpravidla neznámým terénem, a najednou vám vyjede batoh plný pití a dalších věcí nahoru po zádech a máte je vedle krku. I když může být stažený bederní popruh někomu nepříjemný, tomuto bezpečně předejde.

Vhodné usazení na zádech zajišťuje i polstrování. Velice důležité je správné rozložení tlaku. Menší cyklistické batohy, ve většině případů vhodné například na maratony, mají celkové užití tvar. Ten je výhodou z hlediska menšího pocení. Čím větší část zad si překryjete batohem, na tím větší ploše se logicky připravíte o produktivnost obléčení, a zvyšíte tak pocení.

Velikost rezervoáru záleží na konkrétním batohu a také na živnosti jeho majitele. V případě dlouhých maratonských tratí by ale dvojitý objem měl být standardem. Zvlášť v případě, nechcete

Po defektu vytahujete novou náhradní duši a zjišťujete, že má autoventilek, přestože vaše ráfky mají úzké otvory na ventilký galuskové. Moc vtipné vám to asi v tu chvíli nepříjde, přestože taková historka v budoucnu zaručeně pobaví všechny ostatní.

li na každé občerstvovače doplňovat pití a alespoň ty první, kvůli co nejlepšímu konečnému výsledku, pouze projíždíte. Některé výrobci mají ve svých batóhách i tlakové rezervoáry, které ve velkém horku nemusí být od věci. Zmínované dva litry ale bývají zcela dostačující.

Pokud provozujete maratony více závodně, vyplácí se zvolit batoh s jednoduchým přístupem k plnicímu hrdlu rezervoáru. Rozhodně to při závodě oceníte. Je jen málo nepříjemnějších věcí, než když třesoucíma se rukama vynadáváte ze zblázněného batohu bundu, nářadí, hustilku a veškerý další obsah jen proto, abyste se k rezervoáru dostali. Následně rezervoár vysunujete z batohu, plníte nápojem a velice těžko umísťujete

PŘIPRAVUJEME SE

zpět do úzké komory batohu. Současné modely batohů, především ty vyložené sportovní, už ale mají celkem často velký plnicí otvor pouze pod jednoduchým překrytím, někdy je dokonce uzavřer rezerváru přístupný rovnou.

Vhodné je si také optimálně zkrátit hadičku s nástskem. Pokud vám bude celých sto kilometrů bouchat do kolene, pravděpodobně se z toho zblázníte. Naopak příliš krátká hadička zase

dení košíku, které nenabízí dostatečně pevné upnutí lahve. Představte si, že již pár kilometrů za občerstvovačkou nebo krátce po startu lahev ztratíte a všimnete si toho až několik kilometrů poté, většinou pod sjezdem. Proti směru závodu se zpět pravděpodobně nevydáte a do další občerstvovačky vám zbývá ještě dvacet kilometrů. A k tomu vedro k zalknutí. Do smíchu vám asi nebude a žebrání pítí od soupeřů vám bude zcela jistě připadat

me ji čas od času překontrolovat. Je-li tam takto složená už několik let, koledujete si o to, že vám v případě defektu bude k ničemu. Neustálé vlhko a kontakt s ostrým stahováním feminku se mohly na stavu duše nesmazatelně podepsat. Zarežlý či oxidovaný ventilek, jenž se nedá povolit, rovněž nepotěší.

V případě maratonského závodu určité doporučujeme mít s sebou náhradní duše dvě a k tomu ještě raději malou sadu lepení. Když už se na jezdeck nabalí smůla, pak si často vypije kalich hořkosti až do dna. Také se vám může stát, že při výměně duše, v závodnickém spěchu, přehlédnete třeba trn v plášti a další náhradní duše přijde vhod. Po dvou defektech však už zpravidla může jezdec zapomenout na solidní umístění, takže mu nebude překážkou vytáhnout sadu lepení a v klidu poškozenou duši opravit. Zásadní je být na trati soběstačný. Zkrátka nemuset se nikoho doprošovat o půjčení hustilky či darování duše. Pokud už někdo má na to, aby dojel na závody a zaplatil si startovné, pak by se měl propadnout hanbou v případě, že bude někde na trati žebrat duši. Samozřejmě se může na závodnická chytout smůla a dotčený může mít skutečně několik defektů, v tom případě je takový postup jediným možným, a tudíž omluvitelným, ale někteří jedinci jakoby splošali na to, že na trati přece nejsou sami a že jim někdo vždycky pomůže...

Když už s sebou vezete duše, určitě by nebylo od věci se ještě před závodem přesvědčit, že jsou skutečně v pořádku. Mnohokrát zalepovaná duše není tím pravým a může hrozit odlepení některé ze starých záplat. Pokud si před závodem kupujete náhradní duše nové, zkontrolujte, zda mají odpovídající ventilký. Představte si případ, že po defektu vytahujete novou náhradní duši a zjišťujete, že má autoventilek, přestože vaše ráfky mají úzké otvory na ventilký galuskové. Moc vtipné vám to asi v tu chvíli nepříjde,



Defekty bohužel patří neodmyslitelně k závodění. Jestliže ale nepodceníte vybavení, tedy náhradní duši, hustilku a nářadí, dokážete se s nimi bez problémů vypořádat. Přibalte si do batůžku také alespoň základní manuální zručnost...

No krásy kopeck! Nicméně takto umístěná náhradní duše je celkem praktická. Rozhodně nebude při závodě tolik vystavena blátu, na rozdíl od umístění na sedlovce, a také může alespoň částečně ztlumit náraz rozkroku na představec při pádu.

přestože taková historka v budoucnu zaručeně pobaví všechny ostatní.

Rozhodně se nevyplatí podcenit ani montpáky. Zvlášť v případě, jste-li si vědomi, že vaše pláště nejdu z ráfků dolů zrovna snadno.

Volba vhodné hustilky je věcí každého jedince. Někdo preferuje co nejmenší, a tedy nejskladnější provedení, a doufá, že ho defekt nepotká. Protože pokud se tak stane, nafoknouti pláště na odpovídající tlak bude vysilující, déle trvající záležitost. Jiní jezdci sází na klasickou silniční hustilku rozepřenou v rámu, která je zárukou rychlého nafoknutí na vysoký tlak. Nejčastější však bývá průměrná velká pumpička, někdy s dvojitým pístem, umístěná v plastových držádcích pod košíkem na lahev. Ve všech případech by měl platit dobrý stav hustilky, tedy především těsnost zaručená dostatečným namazáním pístem. Jestliže jste hustilku z kola již rok nesundali a máte ji na rámu umístěnou hlavici vzhůru, tedy tak, že vám prší či lété bláto přímo do jejího ústí, pak by vás nefunkčnost hustilky neměla překvapit. Dá se totiž předpokládat. Voda často zcela vyplaví mazivo z pístu i pístnice. Proto doporučujeme u hustilky, pakliže ji vozíte na rámu, zaslepit plastovou či gumovou zátkou vstup pro ventilek a rovněž ji vždy umístí rukojetí nahoru. Pokud hustilce po každém závodě dopravně vodní lázeň od vaky, měla by vždy následovat její rozborzka, vysušení a namazání pístu. Moc příjemná není ani ztráta hustilky při závodě, která také není ničím

potupné. Dlouhé kamenité sjezdy poseté destikami ztracených bidonů s pitím nejsou na závodech ničím výjimečným. Stejně tak letící lahev od kola jedoucího před vámi není v náročném sjezdu zrovna příjemným zážitkem. Dejte proto v případě výběru vhodného košíku a lahve na jistotu. Rozhodně preferujte pevný košík, který nebude právě šetrný k povrchu lahve, než nějaký „superlight“.

Mít na rámu košík na lahev se vyplácí i jezdcům používajícím batohy s vodním rezervoárem. Na některých závodech se totiž na občerstvovačkách setkává s nabídkou cyklistických lahvi plných iontového nápoje, v tu chvíli košík určitě přijde vhod. Jestliže jste si zrovna našli skupinku jezdců vaší výkonnosti, určitě by byla škoda ji opouštět jen proto, že si musíte nutně doplnit nápoj do „velblouda“ na zádech.

Pro případ defektu

Jaké zvolit obutí či duše, to jsme si upřesnili již v minulém **Cykloservisu**. Zde se zaměříme na náhradní duše a další doplňky, které jsou v případě defektu nepostradatelné.

Pátíte-li mezi jezdce, kteří mají duši zabalenou u igelitového pytlíku pod sedlem a přitahenou k jeho lžím pomocí feminku od klipsny, pak vám doporučí-

můžte při pití vyžadovat natočení hlavy, a tedy odvrácení pozornosti od terénu před vámi. Takže vychytat tu správnou délku není od věci.

V případě, že dáváte přednost klasickým lahvím umístěným v koších na rámu, je také řada věcí, na něž je dobré se zaměřit. To nej důležitější je vzájemná dobrá kompatibilita. Jestliže bude košík vybaven horním zobáčkem a lahev bude postrádat obvodový žlábek pod hrdlem, pravděpodobně ji při jíždě ztratíte. Rozhodně je potřeba vše vyzkoušet v praxi, než se vydáte na závody. A ani pak nemáte jistotu, že o lahev s pitím někde ve sjezdu nepříjete...

V žádném případě se nevyplatí sáhnout po nějakém superlehkém prove-

NA MARATONY

Na maratonech sice zpravidla bývají alespoň hrubě informující kilometrovníci, ale i tak je neukazující computer často nepříjemnou záležitostí. Volat na ostatní jezdce: „Hele, kolik je to ještě do cíle?“ se vám asi moc chtít nebude...

▼ výjimečným. Nejhorší je, zjistíte-li její ztrátu až při defektu. V případě uložení hustlíky v batohu ztráta většinou nehrozí, ale u modelů určených na rám preferujete provedení, jehož úchyty jsou vybaveny řemíčkem či západkou. Jestliže máte starší hustlíky bez takové pojistky, pak ji k rámu rozhodně zajistíte buďto řemíčkem od klipsny či páskem se suchým zipem. Na to, že se vám po závodě hustlíka vrátí díky poctivému nálezcovi zpět, raději moc nespolehejte.

Jestliže preferujete raději bombičky se stlačeným plynem, jejichž výhodou je velice rychlé dosažení provozního tlaku u hustlíku. Je nutné počítat s tím, že k úplnému natlakování pláště spotřebujete zpravidla dvě bombičky. Jestliže s sebou nechcete vést ještě náhradní pár bombiček, potom v případě dalšího defektu už většinou přijde ke slovu běžná hustlíka. Ta je vždy určitou jistotou.

Ani majitelé bezduchových pláštů však nemají úplné vyhráno. Často používaný lepicí tmel sice většinou spolehlivě zalepí malé vpichy v plášti, ovšem s větší dírou si již neporadí. Proseknutí pláště nebývá na maratonech příliš časté, ale je lepší i s takovou variantou raději počítat. Pumpička a náhradní duše by tedy měly být součástí maratonského vybavení i u jezdce vyznávajícího tubeless pláště. Jejich výhodou samozřejmě je, že nehrozí ta nejčastější varianta defektu, tedy proseknutí duše o bočníci rátku, neboli známé „cvaknutí“.

Aby měřič měřil

V případě používání pulsmetru i na závody není potřeba nic moc řešit, pokud přestane fungovat, například kvůli vybi-

tým bateriím, nic tak strašného se většinou neděje. Horší je nefunkční computer. Jistě že se také obejdete bez aktuální či průměrné rychlosti, ale vzdálenost, která vás ještě čeká do cíle, je pro závodníka jedna z nejdůležitějších hodnot. Na maratonech sice zpravidla bývají alespoň hrubě informující kilometrovníci, ale i tak je neukazující computer často nepříjemnou záležitostí. Volat na ostatní jezdce: „Hele, kolik je to ještě do cíle?“ se vám asi moc chtít nebude...

Před závodem proto doporučujeme zkontrolovat kabeláž computeru, není-li někde poškozena. U bezdrátových modelů, které často zápasí s vybitými bateriemi, nebude od věci dát nové baterie alespoň do vysílacího umístění na vidlici. Výhodou je i pevně uchycený magnet ve výpletu, u něhož nehrozí pootočení po prvním kontaktu s menší větví.

Nepodcenit nářadí!

Základní nářadí by mělo být pro každého závodníka samozřejmostí. Na trhu je v současnosti nepřeberné množství multiklíčů, a tak už je na každém, vybrat si ten pravý, pokud možno

Jste-li perfekcionista, můžete si s sebou vzít i lékárničku. V nebezpečných úsecích většiny závodů jsou však často přítomni zdravotníci a rovněž pořadatelé na trati jsou schopni rychle přivolat pomoc, takže podobné vybavení bude u závodníků spíše výjimkou.



V případě, že některé výjezdy budete tlačít, rozhodně oceníte tetru s dobrým záběrem vzorku podešve. Ve velkém blátě přijdou vhod i čepy, našroubované ve špičce podrážky.



co nejpraktičtější. Multiklíč by měl mít alespoň takový rozměr, aby jeho tělo zajistilo dostatečnou páku při povolování či dotahování imbusových šroubů na kole. Miniaturní klíče sice nabízejí zanedbatelnou hmotnost, ovšem pro často vysíleného závodníka není manipulace s nimi zrovna ideální.

Důležité je, aby multiklíč obsahoval všechny důležité imbusy, použité na vašem kole. K těm nejdůležitějším patří imbusy 3, 4, 5 a 6 milimetrů, rozhodně se však vyplatí mít s sebou i 8mm imbus na klíky (v případě, že máte klasické klíky s bočními šrouby). Jestliže používáte kotouče s Torx šrouby, určité není od věci, aby bylo nářadí vybaveno i takovým klíčem. Ve většině případů bývá k dispozici i plochý a křížový šroubovák, ovšem pravděpodobnost, že budete mít na trati potřebu seřizovat dorazy měničů či ladit předpětí pružin u brzd, je dost malá.

Centrální klíče použité u multiklíčů bývají

většinou dost nepraktické, takže je v praxi asi nevyužijete. Navíc pokud trochu rozhodíte ráfek a máte klasická „věčka“, budete to asi spíš řešit povolením předpětí lanka, než abyste na trati docentrovali kolo.

Nedílnou součástí nářadí by měl být nýtovač na řetěz. K „přetření“ řetězu může při závodě dojít zcela běžně. Důležitá je praktičnost nýtovače, některé typy integrované do multiklíčů nebývají zrovna šťastně vyřešeny. Určité doporučujeme vyzkoušet si nýtování s vašim nýtovačem nanečisto, abyste pak při závodě náhodou nezjistili, že je zcela nepoužitelný. Jistotou samozřejmě bývá klasický samostatný nýtovač, který má třeba rozzebíratelnou konstrukci s vyjímatelnou rukojetí. Zásadní je u nýtovače především kvalita čepu a opěrky pro články řetězu. Jestliže je ale krátká rukojeť či malá páka vrtadla, pak bude práce

► Dokončení na str. 8

HUTCHINSON TORO - ZBRAŇ PRO ALL MOUNTAIN.

„Je to vážně ideální plášť do divočiny; sypký povrch, kameny, v přímém směru, v zatáčkách... boční výstupky přinášejí luxusní přilnavost. S novou technologií odolává vyztužená kostra prořizování a defektům.“

Díky plášti TORO, mají jezdci all mountain svou dokonalou zbraň!“

Julian Absalon, vítěz mistrovství světa a olympiády



It's my ride
Absalon

HARDSKIN
EXTREME RESISTANCE



HUTCHINSON

CZ 241 771 181-2 / www.progresscycle.cz SK 048/414 36 23-4
Katalog Progress Cycle 2008 si objednáte zdarma na info@progresscycle.cz



HUTCHINSON

IT'S YOUR RIDE

www.hutchinsontires.com

PŘIPRAVUJEME SE...

• Dokončení ze str. 7

s nýtačem utřením. Přidá-li se k tomu únava či bahno, užijete si super opravu.

Od věci rozhodně není také mít s sebou rychlospojku na řetěz, kterou nabízí například Sram. Bývá kompatibilní i s řetězy jiných výrobců, pokud jsou tedy určeny na shodný počet pastorků. A nově má tuto rychlospojku v nabídce i Shimano. Sice se při „přetržení“ řetězu ani tak nevyhnete práci s nýtačem, bude ovšem stačit pouze oddělit poškozený článek. Pak už přijde na řadu rychlospojka. Moderní řetězy určené na devítikolečko totiž často neumožňují kvalitní zanytování bez speciálního dlouhého odlamovacího čepu. Ten ostatně neváží takřka nic, tak si jej můžete k nářadí přibalit také.



Ačkoli se podobné bíkové sandály mohou zdát třeba do brodů ideální, na závod je rozhodně nedoporučujeme. Větev zabodnutá v nártu nebude ničím příjemným. Raději dejte přednost tretrům s pevnou podešví i svrškem a také s kvalitním stahováním.

Zásadním pravidlem je nebrat si na závod cokoli nevyzkoušeného či „nezajetého“. To platí v případě treter, cyklistických kalhot nebo třeba i rukavic.

O vhodném mazání na řetěz jsme psali již v minulém dílu našich maratonských rad, rozhodně se ale v případě nepřiznání počasí či řady brodů na dlouhé trati vyplatí mít s sebou alespoň malé množství maziva. Většina výrobců maziv má v nabídce i miniaturní dávkovač s kapátkem. Budete-li mít úplné suchý řetěz, vydávající skřehotavé zvuky a každou chvíli se nabalující na převodník, budete alespoň za špetku maziva nesmírně vděční. Když si dáte do batůžku či kapsy dresu téměř poloprázdný nejmenší dávkovač s mazivem, nebude vážit skoro nic a v případě problémů jej oceníte. Nicméně na občerstvovacích stanicích bývá v posledních letech u řady závodů přítomen také mechanik, jenž vám řetěz ochotně namaže.

Oblečení, tretry, přilba...

Zásadním pravidlem je nebrat si na závod cokoliv nevyzkoušeného či „nezajetého“. To platí v případě treter, cyklistických kalhot nebo třeba rukavic. Vezmete-li si úplně novou cyklistickou obuv s tím, že se během závodu ideálně přizpůsobí vaší noze, pak docela riskujete. Kombinace velkého počtu kilometrů a třeba řady brodů je sice ideální pro to, aby se nové boty správně tvarově vytáhly, ale nikdy vám nezaručí, že se tak skutečně stane. Pokud ne, můžete mít po závodě puchýře či otlačky, což není nic příjemného.

Podobné je to i s nevyzkoušenou antibakteriální vložkou kalhot. Zjistit až

během závodu, že vám nové kalhoty vůbec nevyhovují, je pozdě. A stejné je to například s rukavicemi. Na maraton si zkrátka vždy oblékněte to, s čím již máte dlouhodobější zkušenost.

Zaměříme-li se konkrétně na tretry, bude výrazná odlišnost v potřebách závodníka pohybujícího se na čelních pozicích a cykloturisty, jenž jede závod spíše z hecu a většinu prudkých stoupání se třeba ani nepokouší vyjet. Pro obě skupiny je společná pevná obuv s kvalitním stažením a dostatečně chráníci nohu. Na jakékoli letní bíkové sandály v případě maratónu zapomeňte. Sice se v parném létě či v brodech mohou zdát na první pohled výhodné, chodidlo ani nárt v nich však nejsou výrazně chráněny. Zapichne-li se mezi vaše chodidlo a podešev klacek, může způsobit poranění nohy.

Pro vyložené závodníky je zásadní pevná obuv, zajišťující kvalitní přenos síly na pedál. Přestože je ale v tomto případě důležitější samotná jízda nežli chůze, ani tak se nevyplatí podcenit vzorek podrážky. Měl by být dostatečně členitý pro dobrý záběr při chůzi v případě hodně rozblácené tratě. Pomocné čepy do špičky podrážky ale doporučujeme použít pouze za předpokladu nadměrně rozmočeného povrchu. Jinak je tento doplněk při chůzi spíše na obtíž.

Výletnický zaměření jezdců by měli volit vhodnou kombinaci mezi tuhostí tretry a přece jen určitou ohebností předku podešve. Tlačit kolo do strmých výjezdů

v extrémně tuhých závodních tretrách není nic příjemného. Všem maratoncům doporučujeme spíše vdušnější obuv, která lépe schne, abyste nemuseli jet několik hodin ve vodou nasáklých botách díky průjezdu jediného brodu na trati.

Co se týče přilby, doporučujeme pokud možno nijak neomezovat výhled. Štítek by tedy měl být buďto výš, případně nebude od věci jej z přilby úplně odstranit. Je dobré si uvědomit, že se budete pohybovat často v neznámém terénu. I pokud jste jeli tentýž závod třeba před rokem, je více než pravděpodobné, že se leccos změnilo. A dostat ránu do hlavy od větve stromu, kterou jste zkrátka díky velkému štítku na přilbě neviděli, bude rozhodně nečekané a ne zrovna příjemné.

Ze stejného důvodu doporučujeme použít brýle buďto s úplně čírymi skly, případně s velice jemným zabarvením. Stírání světla a stínu na trati může být v případě tmavých brýlí nebezpečné. Věděteli z proslušené louky do lesa, očím bude chvíli trvat, než se rozkoukají. Proto jim to ještě neztěžujte tmavými zorníky brýlí. Ani některá samozabarovací skla nemusejí být v tomto ohledu výhodou, neboť jejich funkce změny zatmavení často není okamžitá. Brýle s čírymi skly jsou v případě maratónu rozhodně sázkou na jistotu, a to i v případě slunečného počasí.

Podcenit cokoliv se zkrátka nemusi vůbec vyplatit. Rozhodně je lepší na závody vyrazit s velkou cestovní taškou plnou věcí, z nichž třeba většinu ani nepoužijete, než se snažit si na poslední chvíli, těsně před startem, vypůjčit to či ono. Naše maratonské rady nemusíte brát jako podmínku pro účast v závodech, ale jako naši osobní zkušenost. Budete-li se jí řídit, to už záleží pouze na vás. Každopádně vám přejeme, ať je letošní maratonská sezóna co nejhezčí se spoustou krásných zážitků.

Jan Kadečka

Nohavice Axon

Samostatné elastické nohavice jsou výborným doplňkem pro jarní najždění kilometrů. V případě, že se během jízdy výrazněji oteplí, je stačí stáhnout a uložit do kapsy dresu či do batohu. Při nižších ranních teplotách či pozdních odpoledních návratech však v kombinaci s klasickými kraťasy dokáží plně nahradit tenčí čapáky. Nohavice Axon jsou ušity z lehké zateplené elastického materiálu Axtherm a využívají kombinace klasických a plochých švů. Spodní konec je vybaven patnácti centimetry dlouhým zipem pro snadnější oblékání či stažení. Díky zipu lze nohavice obléci dokonce i přes silniční tretry. Horní lem s vsíťou plochou gumou nepostrádá funkční protiskluzovou úpravu. Stříhu bychom lehké vytknuli, že není proveden více do ohybu. Vzádu pod kolenem se materiál při ohybu nohy krabati. Délka nohavic je dostačující, pár centimetrů navíc by ale nebylo na škodu. Pochvalu zaslouží bohaté využití reflexních prvků, umístěných nejen kolem zipu.

Cena nohavic Axon je 490 korun, v nabídce jsou velikosti M, L a XL.



provedení zipu, reflexní prvky



méně anatomický střih

(kad)



CRAFT

nový

Pro Cool

pro ještě příjemnější pocit



Tereza Hufková, ČS MTB Team
CRAFT Pro Cool triko, Pro Cool Bike boxerky

CRAFT ProCool - funkční prádlo do tepla

- mírně chladí, rychle odvádí pot
- neabsorbuje pachy
- nový materiál: o 30 % lehčí, o 15 % účinnější v odvodu potu a dvojnásobně chladivější

www.craft.cz

fi'zi:k

www.fizik.it

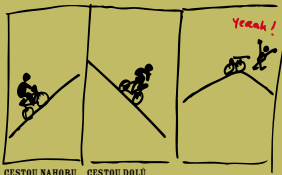
ZIAR:K A.S.S.

ACTION SPECIFIC SEATING

ROVINA

STOUPÁNÍ

SJEZD



ZE:K je PRVNÍ ALL-MOUNTAIN SEDLO, KTERÉ DĚLE V ÚVÁHU DŮE ODLIŠNÉ JÍZDNÍ POZICE
1. NA ŠPIČCE SEDLA V EXTRÉMNĚ STRMÉM STOUPÁNÍ, KDY SE JEZDEC SVAŽÍ UDRŽET PŘEDNÍ KOLO NA ZEMI
A MAXIMUM SÍLY PŘENĚST NA ZADNÍ KOLO.
2. V ZADNÍ ČÁSTI SEDLA V PRUDKÝCH SJEZDECH A ZA SEDLEM, KDYŽ JDE DO TUBĚHO.

ZE:K má JEDINEČNÝ TVAR A NEKONEČNÉ JÍZDNÍ POZICE (A.S.S. - ACTION SPECIFIC SEATING). POMÁHÁ
PŘIROZENĚ KOPÍROVAT RYCHLE SE MĚNÍCÍ TERÉN POSUNUTÍM DO IDEÁLNÍ POZICE, ABY BYLO KOLO STÁLE
POD KONTROLOU JEZDCE - CESTOU NABORU, DOLU NEBO PROSTĚ PO ROVINĚ.

ČZ 241 771 181-2 WWW.PROGRESSCYCLE.CZ SK 048/414 36 23-4
KATALOG PROGRESS CYCLE 2008 SI OBJEDNEJTE ZDARMA NA INFO@PROGRESSCYCLE.CZ



Pro enduro



Pro freeride

Santa Cruz Bullit

O inovaci enduro-freeridového stroje Santa Cruz Bullit jsme již informovali a nyní se nám dostal pod redakční drobnohled. Ačkoli se značka proslavila hlavně svým systémem s virtuálním čepem VPP, zároveň produkuje i sérii kol s jednočepovým závěsem. Patří do nich Superlight a Juliana pro XC, Heckler pro all mountain a Bullit pro enduro a freeride. Rám se zdvihem 180mm byl v nabídce spoustu let, ale předchozí verze již morálně zastarala, a tak vloni nadešel čas pro to jej radikálně omladit.

Inovace

Zásadní změnou je použití 20mm osy čepu, která je uložena na masivních ložiscích ve spodní rámové trubce. Pevnost tohoto místa je kritická pro celkovou torzní tuhost kola, takže se zde rozhodně nešetřilo a Santa Cruz dokonce poskytuje celoživotní záruku na ložiska. Poloha čepu byla nově přesunuta vpřed, dál od středového pouzdra, což bullitovi přidává na akceleračních schopnostech, a proto je vhodný i na delší přesuny v sedle, kdy stačí vytáhnout sedlovku z dlouhé sedlové trubky a nastavit si XC posed. K tomu jistě dopomůže i vidlice s měnitelným zdvihem.

Zároven se ale jezdec na vrcholu hory nemusí bát o pusit tím nejnáročnějším terénem, ani není třeba brzdit před vysokými seskoky ze skal. Rám je totiž tvarován tak, aby jeho křivky sváděly svou ladnost, a přitom aby vydržel extrémní zatížení.

Vyroběn je ze špičkové slitiny hliníku Al 6069, hlavová trubka má tlustý 1,5 palcový průměr a při koupi je možné si vybrat mezi zadní stavbou na tradiční náboj s rychloupínákem a osou délky 135mm nebo na 150mm dlouhou pevnou osu náboje. Oproti zavedeným „santakružáckým“ pořádkům jsou na rámu i oddělitelné patky s hákem přehazovačky. Přijímajícím detailem je i dostatek místa na kotouč průměru 203mm. Pro jezdce, počítající s použitím bullita na sjezd, je potěšující i příprava pro táhlo plovoucí brzdy.

Retězové vzpěry zadní stavby jsou vyvýšené nad úroveň řetězu, aby do nich tolik nemířili. Zadní stavba je velmi kompaktní, jednočepový systém odpružení nevyužívá žádného přepákování. Proto je případ-



ná úprava průběhu pružení plně v rukou a schopnostech tlumiče.

Enduro nebo freeride

Nám se do ruky během jednoho dne na prezentaci italského odpružení Marzocchi dostaly dokonce dvě verze kola Bullit. První byla osazena freeridovo-pružinovým tlumičem Roco World Cup s titanovou pružinou a vidlicí 66 ATA se zdvihem 180mm. Druhý stroj byl osazen více endurovo-vzduchovým tlumičem Roco Air a vidlicí 55 ATA, která má nižší zdvih 165mm. Oba tlumiče umožňují nejen přitvrdění až po blokaci, ale také změnu tlaku vzduchu ve vyrovnávací nádrže úpravou ochrany proti chodu na dno. Freeridový bullit měl díky vyšší vidlici o něco víc zaklo-



něný posed a byl také těžší. Endurový bullit se vzduchovým tlumičem byl osazen lehčími komponenty a užšími pneumatikami, takže jeho ovládání bylo jednodušší a pohodlnější. Na testovacím okruhu v italských Dolomitech, kde jsme zdolávali i jeden úsek do kopce, se mu samozřejmě vedlo lépe, ale ve sjezdu je mohutnost a vyšší zdvih nově vidlice Marzo 66 u freeridové verze znát.

Při šlapání s vytáženým sedlem se však negativně projevuje umístění čepu daleko před předvody tímto řetězem za pedály při přejetí větší nerovnosti. Takže ačkoli kolo mělo hmotnost zhruba 17 kg, což je při zdvihu 180mm celkem slušná hodnota, není to vyloučené kolo, na něm bychom si užili delší pojezd. Bullit s přitvřeným tlumičem, sníženou vidlicí a užšími pláštěmi je celkem slušné, neboť tah řetězu doslova tlačí zadní stavbu k zemi, a tím pomáhá k ideální trakci, ovšem tahání řetězu za pedály by jezdec mohl po čase rozládit. I když je pravda, že zvyknout se na to dá všechno, takže je jezdec přenesou po rovině či do kopce se jezdec po chvíli naučí před překážkou nezabírat, aby odpružení mohlo pracovat bez vlivu tahu řetězu.

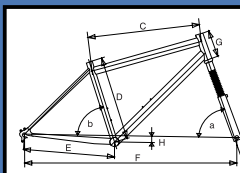
Jakmile se kopce otočí směrem dolů, bullit ukáže, co v něm je zakleté. Jednoduchý systém odpružení s kvalitním tlumičem bez problémů pohlcuje všechno, co mu přijde do cesty, při šlapání nedochází k žádnému nepřijemnému propuzování, které by jezdec otravovalo, a zadek se lepí k zemi jak přibýti.



Nutno podotknout, že ve sjezdu tahání za pedály nepůsobí nijak rušivě, jelikož jezdec není při jízdě ze sedla permanentně v záběru a odpružení má prostor fungovat na sto procent.

Oproti staršímu modelu, který jsme testovali v čísle 19 ročníku 2004, je nový bullit mnohem ovladatelnější, v rychlosti je klidný a v těžkém rozbitém terénu přijde k duhu superjemný, jakoby nekonečný zdvih. Zadní stavba délky 431mm je tak akorát dlouhá na to, aby se kolo ještě dobře zvedalo na zadní, a přitom nešlo do smyku při každém přibrzdění v náklonu.

V dlouhých pasážích s přitvřenými kořeny bylo lehce cítit, že pod brzděním nebyl výkon odpružení takový, jako když se jelo naplno bez brzd. Konstrukční firma Santa Cruz si jsou tohoto neduhu jednočepových systémů vědomi, a tak pro jezdce, kteří by kolo rádi používali na sjezd (i když 180mm zdvih se dnes může zdát již nedostatečný), připravili set táhla plovoucí brzdy, který odědí třmen od zadní stavby, a tím eliminuje vliv brzdy na její tuhnutí.



Pro koho

Pokud hledáte lehký rám vyžadující minimální údržbu, který dobře jede kupředu, a přitom snese nebrutálnější freeridové nasazení, pak by mohl být Santa Cruz Bullit tím pravým. Bullit ale není žádné dlouhonohe „ikscěčko“, na celodenní výlety to asi nebude to pravé ořechové, tam udělá lepší službu Heckler se zdvihem 150mm. Cena 32 000 Kč za rám s tlumičem DHX 3.0 není nijak závratná, navíc je možné si vybrat z různých barev a komponentového osazení, takže při koupi vysokozdvihového stroje určitě není dobré santu opomíjet.

Velikost	M/17"
a Úhel hlavy	67,5°
b Úhel sedlové trubky	70,5°
c Horní rámová trubka	579mm
E Délka zadní stavby	431mm
F Rozvor	1097mm

PRO 104

ventiláčích otvorů: 22
velikost: M (54 - 57 cm) L (56 - 61 cm)
hmotnost: M - 180 g / L - 200 g
upínací systém: Pro System Light
technologie: Monocoque In-Mould
poznámka: vložky Coolmax
barvy: racing, pink, silver, blue, red, matt black

POUZE 2990,-

CARBON 910 BLUE

ventiláčích otvorů: 25
velikost: M (54 - 58 cm) L (58 - 62 cm)
hmotnost: M - 280 g / L - 300 g
upínací systém: Pro System 2
technologie: Monocoque In-Mould
poznámka: šiték
barvy: matt black, red, blue
cena: **2.790,- Kč**

POUZE 180G

ventiláčích otvorů: 37
velikost: M (56 - 58 cm) L (58 - 62 cm)
hmotnost: M - 290 g / L - 300 g
upínací systém: Pro System 2
technologie: Monocoque In-Mould
poznámka: šiték
barvy: matt silver, matt blue, matt orange

POUZE 2990,-

747 MATT YELLOW

ventiláčích otvorů: 24
velikost: M (54 - 58 cm) L (58 - 63 cm)
hmotnost: M - 260 g / L - 280 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: šiték
barvy: matt yellow, matt black, matt orange

1.490,- Kč

911

ventiláčích otvorů: 17
velikost: UNI L (54 - 61 cm)
hmotnost: 270 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: šiték, síťka proti hmyzu
barvy: orange, matt black, blue, pink, silver, red

990,- Kč

520 CARBON

ventiláčích otvorů: 10
velikost: UNI L (55 - 61 cm)
hmotnost: 260 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: šiték, síťka proti hmyzu
barvy: woman sprinter blue, blue, yellow, orange, red, silver, carbon

790,- Kč

575 RED

PAVEL BARTA - BPLUMEN
PUŠKINOVA 546, ÚPICE 542 32
TEL.: 499 881 327, 499 882 793
INFO@BPLUMEN.CZ
WWW.BPLUMEN.CZ

Přilby Limar zakoupíte také zde:

shop.bike4u.cz

OFICIÁLNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR:

BPLUMEN

LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM

Zaregistruj se a v případě zničení přilby důsledkem pádu do 3 let od zakoupení dostaneš zcela novou přilbu za 50% ceny!

RATIBOŘICKÝ MARATÓN

Neděle 27. dubna 2008
Úpice - areál Sparta

48 km krajinou bratří Čapků
a Babčičina údolí

Vložený závod pro školáky a předškoláky

Bohatá závodnická tombola - možnost výběru pro každého

POHODOVÝ ZÁVOD NA ROZJEZD SEZÓNY!!!

WWW.RATIBORICKYMARATON.CZ

Pro dámy na jaro

Dámský cyklistický dres Author ASL-D-5 je díky dlouhým rukávům a o něco vyšší gramáži materiálu s lehkým vnitřním zateplením ideálním doplňkem pro začátek jara, kdy se venkovní teploty pohybují okolo patnácti stupňů. Materiál Borgini vypadá zaprvé velice luxusně a zadruhé nabízí vynikající flexibilitu, téměř na úrovni klasického roubaixu. Dres se tedy výborně tvarově přizpůsobí ženským křivkám, a zdůrazní tak jejich půvab.

Střih dresu respektuje požadavky cyklistek, má tedy zcela rozepínací přední díl a dostatečně dimenzovanou délku rukávů. Ideální provedení má nižší stojáček. Celkový design zpestřuje tenký bílo-stříbrný proužek, umístěný v hlavních svislých švech i na rukávech. Jediné, co bychom dresu ASL-D-5 vytknuli, je plochá guma všitá do spodního lemu. Zde bychom se přikláníli k variantě zcela volného zakončení, případně k použití stahovacích poutek na bocích. Pružný spodní lem může být v případě hodné štíhlého pasu a naopak širších boků příčinou vyhrnování. Celkově je ale střih velice zdařilý a pružnost použitého materiálu to ještě podtrhuje. Zakončení rukávů není příliš těsné a jejich délka umožní i překrytí s nápletem dlouhoprstých jarních rukavic. Praktická je zadní kapsa s dostatečným objemem. Těsně pod jejím zipem se nachází reflexní logo značky, takže se myslelo i na bezpečnost. Materiál dresu nabízí velice dobrou prodyšnost



a zároveň vhodnou míru zateplení. Tento dres bude optimální i v kombinaci s vestičkou proti větru, případně jako určitá mezivrstva pro jízdu v nižších teplotách.
Cena dresu Author ASL-D-5 je od 1399 korun. (kad)

- + pružnost a zateplení materiálu, délka rukávů, dlouhý zip
- všitá guma u spodního lemu

Apache®Bicycles MTB Gent-Line 2008

Jedno kolo a spousta zážitků. XC závody, maratony, sportovní nasazení, celodenní vyjížďky... Indiánští bojovníci s rudou tvář.



Hawk
MTB
Gent-Line



Hawk jestřáb – velikost 16,5" · 19" · 21,5"

Kč 27.990,-

rám Alloy U6 Ultralight – vidlice Rock Shox Tora 318 Air 100 mm – specifikace LX + XT



www.apache-bike.cz

Spirit Of The Victory

XC PROGRAM

NEW
GENERATION
KENDA

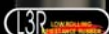
KARMA

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

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

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

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



Směs s nízkým valivým odporem. Je to nejjednodušší materiál pocházející z laboratorí Kendy. 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 Hradubice, Tel.: 466 944 023, fax: 466 944 023, Email: info@cyklomax.cz



ACSTAR®
BICYCLES

RAM
VELIKOST
VÍDLICE
NÁBOJE
PŘEVODNÍK
BRZDY
PŘESMYKAC
MĚNĚČ
ŘÁZENÍ
DOPLŇKY

Kinesis Alu Integrated
17", 19", 21"
SunTour XCM MLO
Shimano 65 Disc
Shimano M341XS
Shimano Alivio Disc
Shimano Alivio
Shimano Deore
Shimano Alivio
TRX-PRO 3D

12.890,-

ROCK ONE



RAM
VELIKOST
VÍDLICE
NÁBOJE
PŘEVODNÍK
BRZDY
PŘESMYKAC
MĚNĚČ
ŘÁZENÍ
DOPLŇKY

New Kinesis Alu Light Int.
17", 19", 21", 23"
SunTour NEX 4610 HLO
Shimano 65 Disc
Touvativ 50 CNC
Shimano
Shimano XT
Shimano XT
Shimano Deore
TRX-PRO 3D

15.790,-

EUROPE SX



MM s.r.o. · BRNO · tel.: 541 24 24 24 · e-mail: acstar@acstar.cz

www.acstar.cz



Specialized 2008

Ačkoli jeden z nejprogresivnějších světových výrobců co nevidět představí svoje novinky pro rok 2009 a my se určitě na Gardě budeme vozit na modelech lepších, než je současné Enduro či zcela přepracovaný Stumpjumper, je letošní sezona tohoto výrobce natolik plná novinek, že bychom si je měli podrobněji připomenout.

Změna legendy

Po úspěšném zavedení loňské novin-ky Enduro nezůstal u celoodpružených kol kámen na kameni. Legendární model Stumpjumper si sice zachoval svůj zdvih 120mm, ovšem dostal zcela jiný tvar rámu, přepákování a umístění tlumiče.

Nejvyšší model S-Works má kromě vlastního tlumiče AFR Shock s nádobkou Brain Fade také vlastní vidlici Future Shock S 120. Ta má veškeré prvky regulace ukryté v pravé noze, kde je kromě olejové lázně i vzduchová pružina. Nechybí zde vlastní inteligentní systém tlumení FlowControlBrain, který je uvnitř již zmíněného zadního tlumiče. Celý systém je dalším vývojovým stupněm vlastních tlumičů, které byly na začátku vyvíjeny ve spolupráci se značkou Fox a nyní jsou vlastním dílem značky Specialized.

Specialitou vidlice Future Shock je také dvojitý průměr karbonového sloupku, a tedy i hlavy složení. Aby nedocházelo k výraznému zalomení karbonových vláken korunky přecházející ve sloupek, má spodní ložisko průměr 1,5 palce a horní je standardní 1 1/8 palce. Tím došlo také k nárůstu tuhosti konstrukce. Spolu s vidlicí byla také designována zapletená kola Roval s vlastními náboji, aby bylo dosaženo co nejpřesnějšího spojení celku.

Řada Stumpjumper má kromě karbonového top modelu S-Works za 194 990 korun ještě pět modelů na duralovém rámu, ty se pohybují v cenách od 114 990 korun do 65 990 korun. Nechybí ani na nově se rozvíjející vlnu devětadvacetipalcových biků s vyššími zdvihy reagující model Stumpjumper 29ER za 84 990 korun.

Dámy nově

Jestliže byl změněn Stumpjumper, pak dámy dostaly jeho „zněžmolou“ ver-



zi Safire. Specifická dámská geometrie rámu nabízí totéž provedení modelu S-Works jako pánský vzor. Levnější Safire Comp za 66 990 korun pak na duralovém rámu s odpružením Fox bude přilehlější verzi.

Změny se dotkly označení dalších dámských modelů. Dámský Epic se jmenuje Era FSR Comp a na duralovém rámu s vlastním zadním tlumičem a vidlicí Fox F100 stojí 68 990 korun.

Dámské stroje FSR se 100mm zdvi-

hu se jmenují Myka a jejich design je nepřehlédnutelný. Došlo k prohnutí horní trubky, osazení je stejné jako u pánských verzí. Ceny se pohybují od 46 990 za model Myka FSR Expert až po 33 990 za Myka FSR s ráfkovými brzdami a osazením Deore LX.

Nechybí samozřejmě široká řada levných biků Myka v cenách od 8990 korun až po 25 990 korun. U všech dámských biků je až na výjimku vsazeno na přední odpružení Rock Shox.



Biky SX Trail zůstaly bez výraznějších změn, totéž platí u strojů Demo, určených pro nejnáročnější ježdění, a jejich levnějších sourozenců Bight.

Pevňáky

Pevné biky Stumpjumper pro závodní a sportovní ježdění dostaly nový materiál rámu M5, namísto loňské slitiny M4, která zůstala jen levnější kategorií Rockhopper. Stumpjumpery převážně s odpružením Fox bojují o uživatele cenami od 89 990 korun za model Expert Carbon až po model Stumpjumper za 41 000 korun. Samozřejmostí je novinka Stumpjumper Comp 29 za 58 990 korun, opět stavící na větších kolech.

Již dvacet let známá řada Rockhopper zůstala bez výraznějších změn, stejně jako biky kategorií Hardrock určené pro mladší a techniku vyznávající



Mladší Enduro

Populární biky Enduro dostaly přírůstek v podobě kol Pitch. Dva modely disponují stejným systémem přepákování jako Enduro či Stumpjumper, ale mají 140mm zdvih a měly by být obratnější a hravější než Enduro. Lepší Pitch Pro má tlumič Fox RP2 a vidlici Rock Shox Pike. S osazením Deore LX, Avid Juicy 3 a koly DT Swiss stojí 58 990 korun. Levnější model s tlumičem X-Fusion, levnější verzi téže vidlice a brzdami Hayes Stroker stojí 49 990 korun. Kola Pitch by tak měla myšlenku biku Enduro přinést mezi širší pole uživatelů, hlavně díky nižší ceně.

Enduro bude z loňských pěti pouze ve čtyřech verzích, od karbonového S-Works za 186 990 korun až po nejlevnější verzi SL Comp za 77 990 korun, přičemž všechny využívají odpružení Specialized.

U řady Epic došlo k rozšíření vlastních tlumičů z loňských modelů Marathon i na ostatní biky této třídy, takže v zadním odpružení jsou si zde všichni rovni.

jezdce a Hardrock XC, pro vyznavače sportovního cross-country.

Tarmac nově

Díky karbonové technologii Fact došlo ke změně vialkového silničního modelu Tarmac. Ten dostal do vlnu nový rám s hlavovou trubkou dvojitou průměru pro vidlici s dolní miskou 1,5" a horní 1 1/8". Nový Tarmac S-Works SL2 za 215 tisíc korun má oproti loňskému modelu ještě o sto gramů lehčí rám při výrazném nárůstu tuhosti, ovšem komfortem by se měl zařadit vedle modelu Roubaix. Řada Tarmac s klasickým tvarem hlavové trubky a standardní vidlicí zůstala zachována.

Specialized však kromě sportovních a závodních kol klade stále větší důraz na městská kola, například speciální řada Globe pro každodenní dojíždění, a stále širší je nabídka dětských kol. Totéž platí o široké paletě vlastních karbonových komponentů, zapletených kol, doplnků, treter, přileb a oblečení, jeze samozřejmě s co největším důrazem na vzhled příjemnou technologii Body Geometry.

(už)

CICLOSPORT
SPORTS INFORMATION SYSTEMS

NOVINKA

Cena 8970,- Kč

HAC **pells.eu**

team 3

- * minimální polstrovaní kvůli citlivějšímu účinku řídítek
- * zapínání na suchý zip na dlaňové straně rukavic

barva	černá, modrá, červená
velikosti	dospělé S až XL dětské XS až L
cena	590 Kč / 749 Kč

impact

- * svrchní díl z prodyšné síťované tkaniny
- * plastový anatomický palmál proti vyzouvání
- * zapínání na thaničkg a tři pásky se suchým zipem

velikosti	37 až 48
kompatibilita	SPD
cena	2 290 Kč / 2 790 Kč

palisade

- * svrchní díl z prodyšné síťované tkaniny
- * plastový anatomický palmál proti vyzouvání
- * zapínání na tři pásky se suchým zipem

velikosti	35 až 48
kompatibilita	SPD
cena	1 390 Kč / 1 699 Kč

answer

Katalog Progress Cycle 2008 si objednáte zdarma na info@progresscycle.cz
cz / 241 771 101-2 / www.progresscycle.cz sk / 040/414 36 23-4

Spinergy Xyclone

Zapletená kola značky Spinergy, která jsou namísto ocelových drátů vypletena kompozitovými lankami PBO, jsme představili v čísle 22 loňského ročníku. Český dovozce, svitavský Ultrasport, nám do dlouhodobého testu zapůjčil pár závodních kol Xyclone Race, určených pro ráfkové brzdy.

Xyclone Race

Nejlehčí model značky má obě kola zapletena 24 lankami, vyrobenými technologií PBO, kdy se každé lanko skládá z třiceti tisíc kompozitových vláken. Přední kolo má vyplet radiální, zadní je zapleteno s dvojitým křížením. Ovšem lanka se nikde nekrouží, neboť vychází přímo z přírub na těle náboje, obráběného na CNC strojích. Uvnitř nábojů najdeme zapouzdřená ložiska a osy nábojů z leteckého duralu. Také plášť řetěhu je duralový. Dvoukomorové ráčky s frézovanými boky mají šířku 22 mm a výšku 20 mm. Duralové koncovky lanek jsou uchyceny pomocí niplů, které vyžadují šestihranný klíč a speciální centrální pro přidržení lanka, jenž je přiložen u kol. Celková hmotnost kol je, jak jsme již uvedli, dokonce nižší, než udává katalog. Tedy bez rychloupináku a pásek do rátků váží pár kol 1480 g, přičemž na přední připadá 680 a na zadní 800 gramů. Kola se kompletně vyrábí v USA a cena páru je 16 900 Kč.

Zapletená kola Spinergy jsou vypletena kompozitovými lankami, takže přináší do závodního nasazení nevídané pohodlí. Centrování se provádí po sejmutí pláště, ale díky odolnosti kol nebylo po dobu testu prakticky potřeba.



vypletu. Takže se rozhodně vyplatí dořizovat předepsané hodnoty.

dopřejí příliš pohodlí. Cena 16 900 Kč za pár není ve srovnání s konkurenčními výrobky, například duralovými Crossmaxy francouzského Mavicu, tak vysoká, a přitom Xyclony udělají svému majiteli nerosrovnatelně větší službu.

(mig)

Spin-Energy

Kola Spinergy vpravila našemu stroji po sejmutí klasických drátových výpletů do žil nevídanou životní energii, kolo se rapidně zrychlilo, odlehčilo a zároveň zkomfortnělo. A to byl také hlavní záměr výrobce, aby si jezdec užíval co nejpříjemnější, nejpohodlnější jízdu při zachování dostatečného výkonu. Proto se kola Spinergy Xyclone budou hodit hlavně na tvrdé závodní rámy, které jezdcí ne-

- + lehkost jízdy, pohodlí, odolnost proti rázům, výjimečnost designu
- nutnost sejmutí pláště pro centrování



nechce zažít. Kola s takto pocitově měkčím výpletem jsou však stále dostatečně tuhá a pevná, v náklonu či v zatáčce jsme nikdy nezaznamenali, že by boční plochy rátků škrtylo o brzdové spalíky, což by prozrazovalo menší boční tuhost

Author Power Jet

Velká dílenská hustilka Author Power Jet je určena profesionálům. Ne že by s ní měl svého Forda Capri nafukovat Boddie s Doylem, ale rozhodně ji využijí mechanici v cyklistických prodejnách i všichni ostatní v kvalitně vybavené domácí dílně. Model Power Jet je totiž ideální kombinací kvality a přijatelné ceny.

Duralové tělo hustilky je vyrobeno ze slitiny Alu 6063 T6 a z tétož materiálu je i velice bytelný a zároveň stabilní podstavec. Výška těla hustilky šedesát centimetrů je společně s jeho užším průměrem zárukou snadného dosažení vysokého tlaku vzduchu. Výrobce uvádí až 260 psi (1,8 MPa). Nafouknout silniční kolo na správný tlak, navíc celkem lehce, je pro tuto hustilku záležitostí okamžiku. Vnitřní objem válce sice není nijak velký, ale hustilku Author Power Jet můžete kladně pravidelně používat i pro dotukování vašeho auta. Přitom se hustilka ani nezapotí.

Konstrukce hustilky je maximálně odolná, to platí jak o již zmiňovaném podstavci, tak i o pevné duralové pistnici. Manometr

je velice přesný, uživatel se na jeho funkci může stoprocentně spolehnout. Praktické jsou gumové nášlapy shora podstavce i pogumovaná rukojeť. Na rozdíl od některých levnějších hustilek jsou jakékoliv obavy s poškození pevnosti konstrukce zbytečné. Do rukojeti je možné se opřít plnou vahou zcela bez obav.

Maximálně vydařená je nafukovací hlavička DualHead 2, s přepínáním pro autoventilek či galuskový ventil. Ergonomický tvar rukojeti hlavičky je doplněn o aretační páčku, kterou se kromě přepínání rovněž stahuje těsnění kolem konkrétního ventilk.

Náš hustilka Author Power Jet přesvědčila svou funkcí a vysokou životností. Její cena je od 999 korun.

(kad)

- + možnost dosažení vysokého tlaku, kvalita zpracování, robustnost, přesný manometr
- nenalezli jsme



V terénu

Kola jsme nasadili na rám, jenž patří mezi ty pohodlnější duralové modely. Pro srovnání jsme kolo také osadili klasickými výplety na náboch Shimano LX s dráty DT Swiss Champion a ráčky Mavic 317 (samozřejmě obutými do totožných plášťů se shodným tlakem vzduchu). Takovéto vybavení zhruba odpovídá běžnému standardu, kterým je osazena většina sportovních kol střední třídy na trhu, a kterou většinou jezdcí nahrazují právě dražšími zapletenými koly. Rozdíl v ceně i hmotnosti kol je markantní díky ocelovému vnitřnímu náboji a také dvakrát těžším drátům. Při použití duralových niplů u kompozitových lanek se oproti ocelovému u drátů daří snížit obvodovou hmotnost kola, což se kladně projeví na zrychlení.

Hlavní rozdíl v jízdním projevu pak spatřujeme v komfortu a také odolnosti kol proti rozcentrování. Když dostanou křížené dráty ránu určitě razance, většinou se to projeví na poškození rátků a rozcentrování kola, neboť ocel nemá takový modul pružnosti, jako kompozit. A tak jsme kolo s xyclony protáhli velmi náročným terénem, kde běžné jezdce dříve celoodpružené enduro stroje. Dokonce jsme se nerozpakovali na kole skákat zhruba z metr vysokých schodů či jezdit po ostrých hranách kamenů. Nejen, že

jízda byla díky schopnosti kompozitových vláken pružit mnohem pohodlnější, ale ani v centrovací stolici jsme po zhruba tisíci kilometrech nezaznamenali výraznější odchylku z přesné přímé dráhy rátků.

Lehkost kol je velmi příjemná ve výjezdu, kdy po několika desítkách kilometrů už jezdec „gumovat“, a tak je příjemné se „tahat“ s menší zátěží. Na rotujících komponentech se hmotnostní úbytek projeví dvakrát tolik než na statických, takže se jede mnohem lehčeji a svižněji. Pokud se kola osadí ultralehkými plášťi, například No Tubes, je možné postavit jednu z nejlehčích kol v závodním poli.

Další výhodou je jednoduchá údržba či výměna jednotlivých dílů. Při centrování je však bohužel nutné sejmutí pláště i pásku, neboť niply se centrují shora šestihranným klíčem. Přiložený centrální klíč tedy neslouží k dotahování lanka, ale pouze se jím lanko přidržuje v jedné poloze, aby se neprotáhlo.

Při promáčkání výpletu prsty se může při správném dotáčení podle přesných daných hodnot zdát, že je výplet měkčí než u drátového provedení. To je však ideální stav, pokud by lanka byla tak silně napnutá jako dráty, mohlo by dojít k jejich vytržení z rátků, což asi nikdo

2008 KLATOVY MTE

31. 5. 2008

70 KM / 105 KM

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY

WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ



GENERÁLNÍ PARTNER



spolupředatel Author maraton tour 2008



SPECIALIZED Safire Expert



na přílišnou hravost. Testované kolo také ovlivnil výborný výkon kotoučových brzd Avid Ultimate, s jejichž podrobnějším popisem vás seznámíme příště. I přes to, že vzadu byl kotouč pouze průměru 140mm, předvedly se brzdy na výtečnou a chod pák byl dokonce o něco jemnější, než třeba u modelu Juicy 7. Ženy také jistě ocení vynikající sedlo Specialized Body Geometry, které bylo navrženo speciálně pro ženské sedací partie.

Je i pro tu vaši?

Model Specialized Safire velmi dobře padne do ruky nejen rekreačním cyklistkám, které si rá-

dy užijí trochu toho komfortu v terénu a zároveň se rády nechají ovládnout při rychlé jízdě po rovině, ale jistě jej ocení i bikerky, které si rády zajedou nějaký ten maratonek či závod XC. Systém odpružení je vyladen k praktické dokonalosti a tak není třeba pochybovat o tom, zda 120mm není moc. Je to tak akorát a ve sjezdu přinese euforické pocity. A proto tu cyklistiku máme přece rádi, pro radost z jízdy. Safire ji vaší drahé polovičce jistě nezkaží.



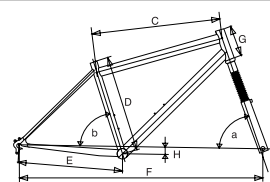
hmotnost, ovládání, systém odpružení



cena

Technická specifikace:

Rám: Safire FSR M5, 120mm zdvih
Vidlice: Fox F120 RLC, 120mm
Tlumič: Specialized AFR Shock
Představec: Specialized 3D forged
Řídítka: Specialized XC low rise 31,8mm
Brzdy: Avid Ultimate 7, 160mm rotor
Klíky: Shimano M-762 XT
Přesmykač: Shimano M581 LX
Přehazovačka: SRAM X-0
Řazení: SRAM X-9
Kazeta: Shimano HG-50, 11-34
Pedály: Crank Brothers Smarty
Ráfky: DT Swiss X420
Náboje: Specialized Hi Lo / DT Swiss 370
Pláště: S-Works The Captain 26x2.0
Sedlo: Specialized Women's Ariel MTB
Sedlovka: Specialized 2020
Hmotnost: 11,9kg



Velikost	M
a Úhel hlavy	68,5°
b Úhel sedlové trubky	74,5°
c Horní rámová trubka	574mm
d Horní trubka vodorovně	565mm
e Délka sedlové trubky	431mm
f Délka zadní stavby	420mm
g Rozvor	1093mm
h Hlavová trubka	120mm

Dokončení ze str. 1

Ještě před patkami se nachází druhý čep, jenž odděluje osu zadního kola od hlavního rámu. Zde je vidět rozdíl mezi typy systémů, neboť čtyřramenné jednočepý s přepákováním mají tento druhý čep až nad patkami. Zadní kolo u systému FSR tedy neopisuje při propuštění kružnici, ale putuje vzhůru. Zadní brzda je také oddělena od spodních řetězových vzpěr a tudíž díky aktivnímu závěsu je zadní stavba imunnější na vlivy brzděcí síly.

Na tlumič působí krátké vahadlo, jehož čep je představen před sedlovou trubkou, aby šlo zasunout sedlo co nejnižší. Vzduchový tlumič AFR vlastní produkce má na těle červené kolečko ladění odskoku, páčku lockoutu na něm nenajdeme. Od spodní části pístnice totiž vede tlustší hadička ke svisle uložené jednotce Brain, která se díky systému Trail Tune se setvačným ventilem stará o odlišení sil vznikajících při šlapání od rázu terénu. Výsledkem tedy je, že při jízdě po rovinném

terénu se kolo chová prakticky jako pevné, ale v terénu pruží. Systém se dá velmi jednoduše vysvětlit tak, že trysku, která při propuštění propouští olej, překrývá setvačný ventil. Jakmile do zadní stavby přijde odspodu náraz, ventil se pohybuje vzhůru a tím trysku uvolní, čímž tlumič může pracovat. Ovšem síly šlapání přicházející od řetězu jsou horizontální a tak na nemají na rozpočtybování vertikálního ventilu vliv a tryška zůstane překryta. Ladícím kolečkem na válci Brain je možné naladit míru odolnosti ventilu v závislosti na terénu.

V terénu

Posed na kole je díky dámské geometrii krátký a vzpřímený, což vyplývá z faktu, že ženy mají ve většině případů proporcionálně delší nohy a kratší trup a ruce, než muži. Proto je pro ně takový posed přirozenější, ačkoliv nám se může zdát krátký a vysoký. Testovacího Safira jsme půjčili dvěma dívkám, stálá spolupracovnice Petra jej protáhla drsnějším terénem s volnými

pedály, XC jezdkyňe Barča mu zase naložila na dlouhých „štrekách“. Obě se shodly na vlivu nízké hmotnosti 11,9kg a přítomnosti Brainu na skvělé akceleraci kola, které jede rychle kupředu, a to i přes přítomnost jakoby bonusových dvanácti centimetrů zdvihu. Ty totiž přijdou ke slovu jediné v technickém terénu, kde je jich třeba, jinak o nich bikerka ani neví. Stačí se vydat po štěrkové lesní cestě či proplétat mezi kameny a přes příčné kořeny a zadní stavba se hned ráda otevře a pohlcuje všechny nerovnosti, které jí matka příroda do cesty postavila. Na delší silniční přesun je však lepší systém přitvrdit a nechat pobrat pouze opravdu velké, nečekané rázy. Kolo se neztrácí nikde a je zcela univerzální.

Kratší rám s 80mm představcem a 620mm vlnatkovými Safirovi nadělují slušnou obratnost a hravost, lehce položený úhel hlavy 68,5 stupně však jízdu zklidňuje ve vyšších rychlostech, takže ovládání je předvídatelné a pro ženu mnohem příjemnější, než u strmých XC úhlů, kdy kola trpí



dirtparade

DISTRIBUTION:
 dp Europe, Vrbenská 2290, České Budějovice, 37001
 tel: +420 388 314 887, info@dirtparade.com
www.dirtparade.com

LEADER FOX  BICYCLES

EXTRA ŠPALKY

Ačkoliv jsou dnes doménou spousty kol kotoučovky, přesto nemají rákové brzdy zdaleka prohráno. Za sucha je totiž brzdny účinek často takřka stejný a na lámání chleba dochází až s nástupem bláta a vody. Konkurovat v těchto podmínkách kotoučovkám už vyžaduje trochu víc než jen obyčejné špalky.



Jedním z adeptů na titul „Krále špalků“ jsou brzdové gumičky **BBB Quad-Stop**. Tyto špalky mají doslova kosmický design. Jejich brzdná plocha má čtyři různé tvarované vzorky. Speciální brity by měly nahradit čistit ráfek, šipový vzorek dostát bláto a vodu pryč a hladké přední plochy zajišťují brzdění. Prostě všechno pro to, aby gumičky brzdily, nepískaly a odváděly nečistoty z ráfku. To všechno z jedné směsi gumy, přestože značka nabízí i model Vee-Stop z gumy tří různých tvrdostí.

Špalky Quad-Stop využívají kovové botky se speciálním systémem nastavení. Poměrně masivní a díky vzorku i vyšší špalek je do botky klasicky nasunut a zajištěn kovovou pojistkou proti vysunutí vzad. Botky však nevyužívají k nastavení v čelistech systém kloubových podložek, ale na díky jsou tři silnější duralové podložky a celý dílek se může díky kulovému zakon-



čení naklápět v botce. Toto uchycení vyžaduje více trpělivosti při montáži, ale drží. Kdo chce jemnější nastavení, může použít kloubové podložky ze starších špalků.

Díky vyšším zadním brítům není problém nastavit špalky hned napoprvé automaticky do šípů. Jediným minusem je díky vyššímu špalku nebezpečí jeho vytržení z botky při demontáži kola z rámu. Stačilo silněji zavádět pláštěm o gumičky a ty se z botky vylomyly ven. Není to nic hrozného, dají se nasadit zpátky a přistě si jezdec musí dát pozor. Ovšem při výměně duše během závodu to může být nepříjemné zdržení.

První dojmy při brzdění se na suchu ukázaly jako maximálně pozitivní. Brzdny

účinek byl opravdu jedovatý a špalky předvedly maximální výkon. Totéž však platilo i pro jízdu v blátě a za mokra. Speciální profilace brzdné plochy prostě potvrdila svůj účel. Tyto špalky opravdu dokážou být silným konkurentem brzdovým destičkám kotoučových souprav. Jen si je jezdec musí ze začátku „osahat“, aby si zvykl na jejich výkonost. Co se životnosti týče, vydržely špalky zhruba 1200, hlavně závodních kilometrů, což je slušná porce. Míru opotřebení však vidíte na obrázku. Gumičky jsou už na odpis a profilace brzdné plochy takřka zmizela. Přesto ale musíme zdůraznit, že se jednalo o závodní použití, kde je to vyloučené stylem „brzda-plyn“ a nároky na materiál jsou vysoké.

Ačkoliv je tedy pořizovací cena za kompletní sadu špalků Quad-Stop 699 korun trochu vyšší, jejich výkon a kvalita jízdy počáteční investici vrátí. Navíc lze do botky pořídit samostatné gumičky za cenu 229 korun za celou sadu. Tvrdění výrobce o jednotlivých schopnostech profilů brzdové plochy tak můžeme potvrdit. Nic nepískalo, vše brzdilo a nečistoty byly opravdu hned dole z ráfku.

(už)

- + výkon, samočištění
- cena



Že se vám zdá název trochu divný? Ale kdepak, no jen se zamyslete, máte na kole řazení v otočné rukojeti, tedy obecně známé jako Grip Shift a k němu potřebujete na řídítka grip, ovšem v kratším provedení než pro řazení v páčkách. A je to, nakonec jde o test gripů **Acor** určených pro kombinaci s řadicí rukojetí.

Základem gripů je klasické pryžové tělo bez jakékoliv vnitřní plastové vložky. Jejich délka je 90mm a mají dvě směsi gumy, tedy tvrdší uvnitř a na okrajích a měkčí u úchopové části, která je jen lehce zdrcená na povrchu.

Dural s příměsí scandia dal vzniknout obecnému názvu Scandium pro materiál ke stavbě rámu. Jeho využití je vzhledem k vyšší ceně, být při nižší výsledné hmotnosti, nepřilís rozšířené. Ze zmíněného materiálu lze ovšem pořídit kromě rámu i další komponenty.

Jedním z nich je sedlovka **ControlTech Team Issue Scandium 1SC**. Ta je i s hlavici kovaná zastudena z jednoho kusu materiálu a následně CNC opracovaná. Obrábění je patrné na celém povrchu sedlovky, který je poset nekonečným množstvím jemných rýh, typických pro strojní obrábění. Hlavice nese kolíku se dvěma stávkami šrouby sedlového zámku, který je dostatečně široký i pro objemnější sedla, takže se určitě nejedná o elegantní kousek na silnici, ale bytelný komponent pro náročné XC či enduro. Nastavení sklonu seda-

Grip pro Shift

Montáž na řídítka je standardní, stačí gripy navléct uvnitř a nasunout. Rozdíli je ovšem v zakončení, protože mají na vnějším okraji výrazný elipsovitý prolis, do něhož se nasadí masivní plastová zátky s protikusem, která je navíc šroubovací, takže se imbusem č. 4 uvnitř řídítek roztáhne a pomáhá držet gripy v nastavené pozici. Bohužel při nasazení jsme je navlékli příliš, takže ani zátky je nepomohla udržet na místě. Ovšem po opětovném nasazení silou na suchu už samy držely na místě a zátky je jistila. Toto provedení těla a zátky se podepsalo na hmotnosti páru 180 gramů, což není zrovna nejméně.

Tvar gripů je nápadně podobný různým ergonomickým provedením, ovšem zde s vnějším zakončením ve tvaru zobáčku. Ten navozuje dojem rohů, bohužel držet se za něj nelze. Je to pouze dobrá vnější opěrka proti sklouznutí dlaně. Tvar gripu je zvolen

velmi dobře, ergonomické provedení je pohodlné a při delší jízdě se rukám díky výrazné schopnosti absorbovat vibrace hodně uleví. Díky kratšímu tělu ale jezdec drží částečně i otočnou rukojet, takže má pro řídítka větší cit než v případě klasických ergogripů s masivním dlouhým tělem.

Gripů Acor hodnotíme jako dobrou volbu jak pro rekreační ježdění, tak pro ostřejší použití i při maratonech. Tam bude jejich schopnost absorbovat vibraci a pohodlný úchop určitě přínosem. To vše ale platí pouze pro kombinaci s otočnou rukojetí a navíc pro absenci rohů. Nástavce na řídítka se totiž se zátkami navzájem vylučují.

(už)

- + komfort, úchop, pojistka
- nelze vozit rohy, hmotnost

Scandiální sedlovka

Ize provést citlivě a jednoduše, pouze pro úplnou demontáž ližin je někdy třeba jeden šroub zcela vyšroubovat ven z hlavice, aby se horní díl zámku dal odklopit. Toto montážní zařízení ale díky dokonalému technickému zpracování hlavice i zámku majitel jistě promine.

Kromě loga značky na bočích je na zadní straně sedlovky ještě číselná stupnice usnadňující přesné nastavení výšky sedla. Stupnice i loga jsou dostatečně odolné vůči otěru, takže se není třeba obávat, že by s prvním zasunutím sedlovky nadoraz zmizela i značka výrobce. Délka 350mm umožnila vy-

razně vysunuté sedlovce vzhledem k průměru 31,6mm jen částečně absorbovat větší rázy terénu, do pohodlí karbonových modelů má tedy díky své tuhosti hodně daleko. Hmotnost 230g patří mezi průměrné hodnoty. Cena 2290 korun odpovídá kvalitě provedení i renomé značky, navíc tento kousek lze pořídit i v průměru 27,2mm a oba průměry pak také v délce 400mm.

(už)

- + provedení, nastavení sklonu seda, tuhost
- cena



SAMODOMO

Jezdci, kteří ovládají brzdové páky pouze ukazováčkem, často řeší problém s nedostatečnou délkou gripů. Pokud jsou totiž brzdové páky namontovány přímo u vnitřního konce gripů, jsou brzdové páčky příliš dlouhé a malinková hrana dlaně dospělého člověka se ocitá až za koncem gripu. Řešením je tedy posunout jak páky, tak i řazení dále od gripu, čímž mezi objímkou brzdových pák a gripem vznikne meze-

Jenže pokud z jakéhokoli důvodu nepoužíváme lockon gripy, které díky objímkám drží pevně na svém místě, pak se klasické gripy mají tendenci posouvat směrem k pákám, a odhalují tak konce řídítek.

Je škoda, že se už dávno nevytváří gripy větší délky, ale zamezit samovolnému posouvání gripů k pákám je velmi snadné vyplněním tohoto prostoru. Nabízí se několik možností, tou nejneeleganterní je uštíhnutí kus starého gripu odpovídající délky a natáhnout jej před grip, takže se opře o objímku brzdové páky a zastaví pohyb gripu. Dále je možné použít jakékoliv zátky, ať z plastu či jako na obrázku z karbonu. V tomto případě se jedná o ohebnou samolepku s karbonovým motivem, která je dostupná třeba v obchodech s tuningovými autodoplnky. Ostrými kleštěmi stačí vystřihnout pruh odpovídající délky a šířky a nalepit jej na odhalenou část řídítek. Nejmenší elegantním řešením je pak použití trhací kobercové pásky či izolepy, několikrát omanuté kolem řídítek. Ta však zanechá lepidlo stopy a také nevypadá nijak hezky.

(mig)



Tentokrát jsme se rozhodli udělat změnu a v naší rubrice se podíváme na stránky úspěšných závodníků. Jako prvního jsme vybrali zástupce naší bývalé bratrské republiky, slovenského sjezdáře Filipa Polce a jeho stránky www.filippolc.sk, které vzhledem k podobnosti našich jazyků snad nebudou nikomu dělat potíže s luštěním. Filip by mohl být dáván za příklad, jak by měla prezentace závodníka na internetu vypadat. Stejně tak výčet jeho závodních úspěchů by mohl být mnohým vzorem.

Jeho stránky jsou jednoduše rozděleny. Na levé straně lze vybírat z jednotlivých menu a na pravé straně se po vstupu automaticky objeví novinky. Aktualizace stránek je až neuvěřitelná na to, kolik má Filip v plánu závodů a kam všude cestuje. Poslední novinkou je informace o jeho účasti na sjezdových závodech série Megavalanche v Peru. Přitom fotky z posledního závodu této série v Ekvádoru na stránkách také nechybí. Galerie je vůbec nabitá obrázky z hodně exotických míst, kam Filip díky svému jezdeckému umění a sponzorům zavítal.

Odkaz na snowscoot nabídne návštěvníkům informace o tomto zimním stroji, na němž Filip drží světový rychlostní rekord 134,51 km/h. Mimochoodem na biku na sněhu vytvořil Filip slovenský rekord 106,5 km/h. Fanoušci bude určitě zajímat kalendář s výsledky závodů. V něm je přehledné, za několik let zpět, výčet všech snowscootových, a hlavně bikových závodů i s Filipovými výsledky. Nechybí samostatné odkazy na sponzory a jejich stránky či výčet několika posledních oslavných článků o tomto jezdcí

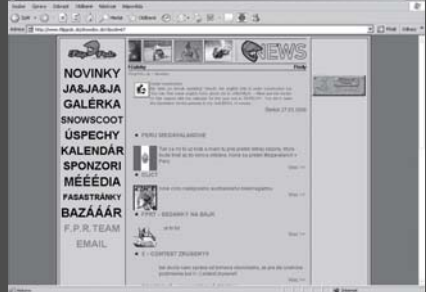
v médiích. Tajemný název Fasastránky skrývá odkazy na weby několika týmů či jezdců a značek pohyblivých se kolem sjezdu. V bazaru lze koupit Filipovo starší vybavení, včetně kol Turner. Celkově tedy stránky nabídnou hodně o Filipovi, ale rozhodně nenudí a najdou si fandý v všech milovníků sjezdu, a hlavně závodů na exotických místech.



Další stránky skrývají hned několik závodníků, a to jezdců týmu Author-Gang. Stránky www.author-gang.cz jsou určeny všem příznivcům technického ježdění od BMX, přes freestyle až po trial. Kromě profilů jednotlivých jezdců jsou zde také k vidění novinky technického rázu, například reporty z nedávné výstavy Taipei, které píše Jára Spěšný. Kromě těchto novinek lze na velmi dobře designovaných stránkách nalézt odkazy na stránky týkající se přípravy Michala Prokopa na olympiádu nebo detailní informace o RST, značce, s níž jezdcí úzce spolupracují na vývoji vliďe.

Ačkoliv jsou stránky prezentací týmu největší domácí značky, což se podepsalo na jejich profesionálním vzhledu a hlavně spojení s produkty tohoto sponzora, nelze jim díky renomé jezdců upřít dostatek kvalifikovaných informací pro všechny zájemce o technické disciplíny. Fanoušci Michala Prokopa navíc díky těmto stránkám mají jedinou šanci dozvědět se o něm aktuální informace, protože jeho vlastní stránky nejsou dočasně aktualizovány.

(už)



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 • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Minaľecko, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Žertová • Zlom: Typostudio Pavel Amler • Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštovní přepravky 4, 834 14 Bratislava, tel.: 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700X • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.