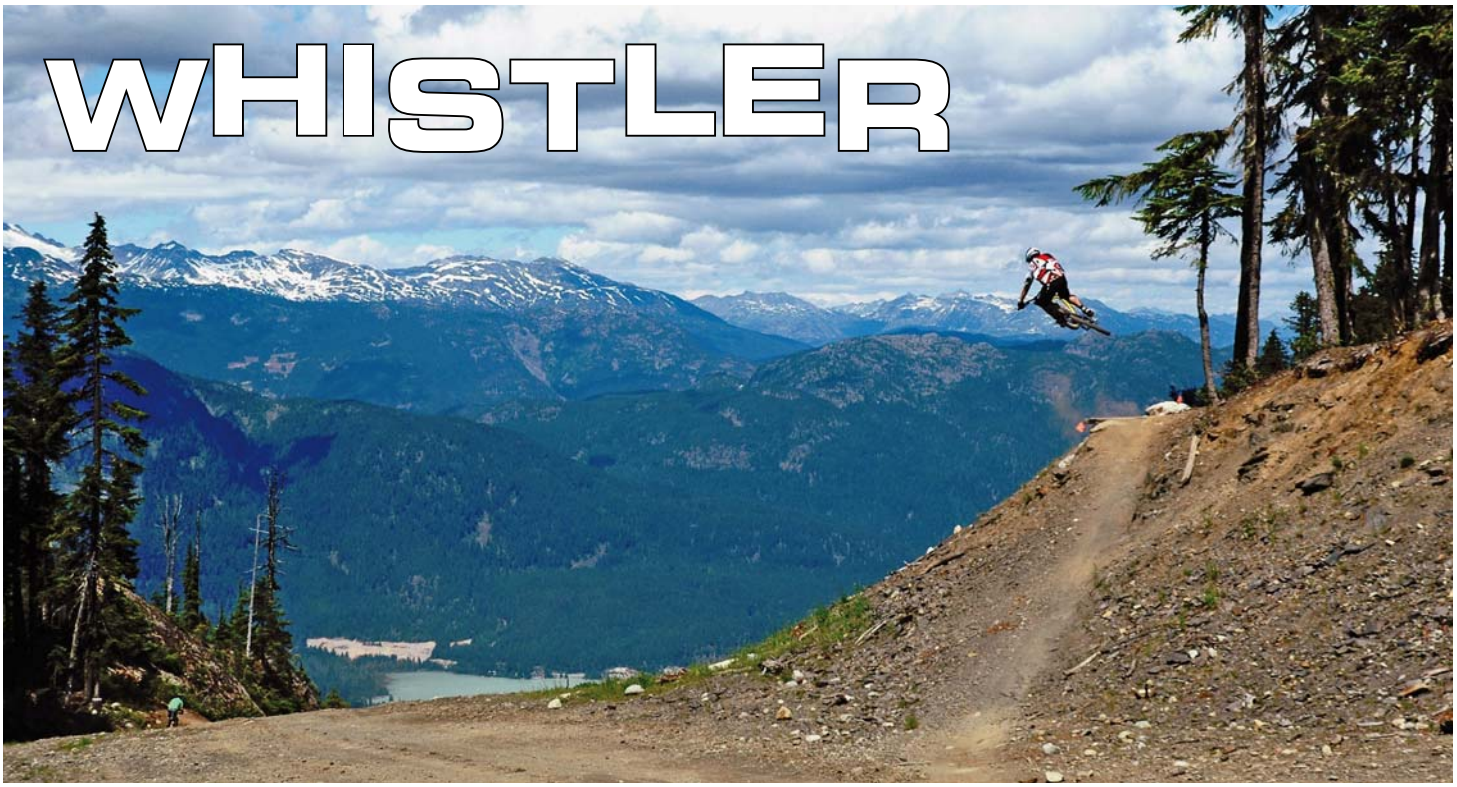
AUTHOR www.author.eu

CYKLISTICKÝ ČTRNÁCTIDENÍK – Informace, Technika, Sport, Inzerce, Zajímavosti

CYKLOSERVIS

1
2008
Ročník XVI.
Cena 12 Kč

WHISTLER



„Kanaďani jsou prý sice národem otužilým, ale tady ve Whistleru to tak nevypadá. Na lanovce jsme úplně sami a kromě vlekařů nikde ani živáčka. Naši oblíbenou trať Freight Train totiž smáčí proudy vody, všude je mokro, že by ani psa ven nevyhnal. Ale nejsme z cukru, bláto a déšť nás přece nerozhodí," tak přesně takové byly dojmy Michala Maroši ho z jednoho deštivého dne v bikeparku Whistler.

A Michal pokračuje: „Na první sérii skoků si posílám polety jako tabletop to bláto a cancan to louže, ale pláště držej. V druhý půlce trati jedu hranu po skále, z níž se seskakuje na mokrý prkna a následuje hliněný výskok a dřevěná lávka s dropem. Minule jsem tady málem vylít ze zatáčky, protože se přejíždí kus mokré, travnaté sjezdovky, ale teď už jedu na jistotu. Skáču na kluzká prkna, přejíždím trávu, oklopím to a tlačím kola do trávy. Drží. Přede mnou výskok mezi stromy a zatáčka na dvoumetrovej dřevěnej drop. Základem dobrýho výsledku je přesný zapamatování trati, hehe. Už mě nic nevyvede z míry, Peter vzadu nestíhá, letím vzduchem a zvedám hlavu – UÁÁÁÁÁÁÁ. Nahoře stojí na zadních medvěd jak tramvaj a řve s tlapama do široka roztaženýma. Ve vzduchu nemůžu vůbec nic dělat. Dopadám na zabrzděný kola, zadek se mi zvedá do vzduchu, jedu po předním kole pořád k němu, až si s medvědem málem dáme čelovku. Zastavuju tak třicet čísel od něj. Ještě že ty gustavy maj takovou sílu. Srdce mi málem vyskočilo kalhotama. Odrážím se od předního, couvám, seskakuju ze skoku, řvu na Petra „bearrr!!!" a otáčím to na nejširší cestu, co vidím. Je to sjezdovka, nacucaná vodou, měkký bláto se nám lepí na pláště, zacpává tlumič, obaluje rám, ale na to všechno teď kašlu. Peter naštěstí zareagoval včas a vyrazil rovnou za mnou. Radši se neotáčím a snažím se jet aspoň šedesátkou, to je prej rychlost, kterou medvěd dokáže vyvinout bez ohledu na terén, jakým běží. Jen nesmíme lehnout, to by nás rozcupoval na místě. Ha, najednou jsme na nějaké silnici. Cedule na křižovatce hlásí Whistler 5 km. A sakra, asi jsme vyjeli někde jinde."

Zhruba takto zhodnotil Michal Maroši své setkání tváří v tvář se samicí medvěda černého s medvíďaty. Došlo k němu vloni v létě v bikové mekce, kanadském Whistleru.

Hlavním cílem naší cesty však byl největší a snad nejlepší bikepark na světě – Whistler, jenž leží zhruba 150 km od Vancouveru, což je skoro jako z Prahy do Špindlu. V zimě je to nejlepší lyžařské středisko v Severní Americe, kde se dokonce bude v roce 2010 konat zimní olympiáda a v létě zde funguje nejvyhlášenější bikepark se dvěma sty kilometrů tratí.

Cross-country a enduro

Ačkoliv hlavním zdejším lákadlem je bikepark, horská cyklistika se ve Whistleru rozvíjela podobně jako v dalších místech Britské Kolumbie spontánně. Bikeři si stavěli tratě na původních indiánských stezkách, a tak je celé okolí hory Whistler protkáno sítí trailů, které jsou zaneseny v mapce, zdarma dostupné v každém bikeshopu. O údržbu tratí se dnes stará místní sdružení zastřešené městskými dotacemi, neboť radní si velmi dobře uvědomují, že kvalitní podmínky pro horskou cyklistiku přilákají spoustu bikerů. A ti pak následně zase utratí spoustu peněz.

Úroveň a náročnost stezek je rozdělena podle barev. Zeleně značené jsou hlavně cyklostezky s pevným povrchem, takže i silničáři a trekaři si přijdou na své, neboť příroda je zde vskutku nádherná. Českému pojetí cross-country asi nejlépe odpovídá modře značená obtížnost. Červeně jsou vyznačeny tratě náročným terénem typu enduro a černě pak stezky pro nejzručnější jezdce, neboť obsahují spoustu velmi prudkých sjezdů, častých seskoků i hrubých kořenitých a kamenitých výšlapů. Kanaďané jsou totiž lidé zvyklí žít v souladu s přírodou a nic si neulehčovat. Podle toho vypadají i stezky a celoodpružené kolo je prakticky samozřejmostí.

Mezi nejznámější traily patří černě značený **Kill me Thrill me,** náročná stezka o délce 5,8 km, vedoucí z Whistleru směrem na Pemberton, kde se stoupá úzkými zatáčkami, zdolávají se dřevěné lávky a klády, z kopce to pak vede po prudkých skalních plošinách, které často kloužou, a nezřídka se seskakuje z vyšších dropů. Každé techničtější místo je ale možné objet, když si na něj poprvé netroufáme.

Malou libůstkou je **River Runs Thru It**, asi 4 km dlouhý trail na minimální ploše, kde se vydovádí každý, kdo rád pokouší dřevěné lávky, houpačky, klády a dropy. V neuvěřitelné klikatici je snad na sto různých překážek, které se dají často zdolat ve více úrovních náročnosti.

Za zmínku také stojí **Train Wreck,** což je zábavná XC stezka vedoucí k vykolejeným vagonům z padesátých let. Cesta vede podél divoké ledovcové řeky s dechberoucími výhledy na pařeje a jezy.

➨ *Pokračování na str. 2 a 3*

POLAR VÝHRADNÍ DISTRIBUTOR měřičů TF POLAR: Dr. SVOBODA – Sportovní služby, www.polarczech.cz POLAR

River Runs Thru It

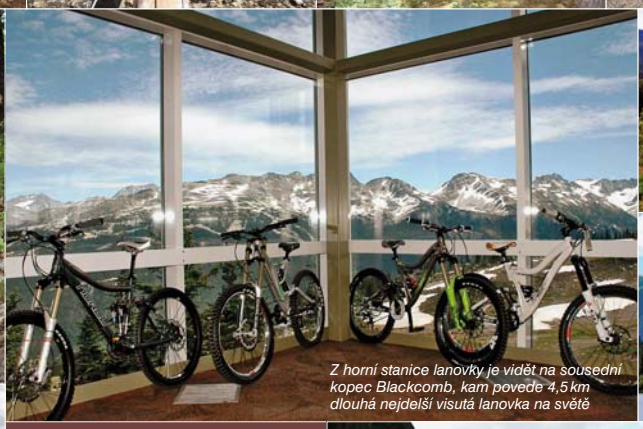
River Runs Thru It

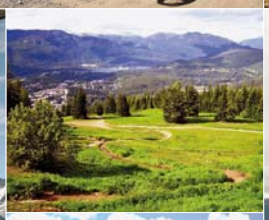
Train Wreck

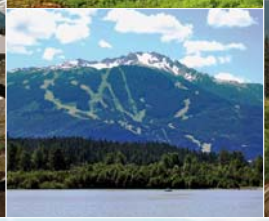
Parta stavitelů a údržbářů tratí Trail Crew

Pemberton

Kilt Me Thrill Me


Z horní stanice lanovky je vidět na sousední kopec Blackcomb, kam povede 4,5 km dlouhá nejdelší visutá lanovka na světě





Freight Train

Freight Train

Original Sin

Schleyer

Pemberton

➨ Dokončení ze str. 1

Nadšenci dokonce na vagonech postavili dřevěné lávky a houpačky, takže se po nich dá i jezdit. V okolí se různě klikatí, spojují a zase rozcházejí spousty dalších trailů, které všechny popisovat není v našich silách, ale zajezdí si úplně každý, a úplně každý se rozhodně po nějakém tom čase stráveném ve Whistleru neskutečně zlepší v technice jízdy.

Peak to Peak Gondola

Nad celým údolím se tyčí dvě hory – Whistler a Blackcomb. Obě jsou v této chvíli maximálně vytíženými lyžařskými středisky. V plném proudu jsou i přípravy na olympiádu a vloni se dokonce začala stavět mezi oběma kopci nejvyšší a nejdelší visutá lanovka na světě, kdy mezi koncovými stanicemi je vzdálenost 4,5 km. Lano bude volně zavěšeno pouze na dvou pylonech na každé hoře. Z toho vyplývá, že tříkilometrová část lana bude volně viset ve vzduchu. Nejvyšší bod lanovky bude ve výšce 415 metrů (což je ještě o sto metrů více, než má Eifelovka) nad údolím Bear Habitat, kde volně žijí medvědi. Takže i kdyby cestující případný pád gondoly přežili, medvědi je určitě dorazí. Ne, to si samozřejmě děláme legraci, medvědi si vystačí s borůvkami a pád lanovky určitě nehrozí. Otevřít by se měla v letošním prosinci, což je docela rychlost, protože za našeho pobytu v létě 2007 se teprve stavěly základy.

Bikepark

Bikepark je na severní stěně kopce Whistler, a kdybychom jej měli popsat v kostce, pak vyzdvihneme fakt, že tam jsou všechny stezky stavěny co nejbezpečněji, aby i ty největší skoky měly co nejkvalitnější dopady. Denně se tam sejde klidně i na tisíc bikerů, a hlavně – přímo v parku se pasou i medvědi.

Místní traily se staví již od poloviny devadesátých let a oficiální bikepark vznikl v roce 1999, kdy si jej pod svá křídla vzala firma Intrawest, spravující v zimě skipark. Příjemné pro nás bylo to, že manažerem bikeparku je Čecho-Kanaďan Tomáš Procházka alias Tom Pro. S ním jsme již rozhovor uveřejnili na začátku roku 2006 a nyní jsme se setkali přímo v jeho království. Tom dodnes mluví dobře česky a je velmi dobrým jezdcem. O tom, že jablko nepadlo daleko od stromu, svědčí i úspěchy jeho 17letého syna Alexe, jenž zajel na Crankworx svůj životní výsledek – 6. místo.

Největší bikepark světa Whistler leží 150 km východně od Vancouveru a disponuje 200 km tratí pro horská kola

Zabezpečení bikeparku

S Tomem jsme se nesešli v kanceláři, ale rovnou před lanovkou s koly. Celodenní jízdenka stála 47 dolarů, ale na delší dobu se vyplatí koupit rovnou sezonní za asi 300 dolarů, neboť zaplatíme jako za šest dní a pak už se jezdí zadarmo. Na lanovce nám Tom vyprávěl, že bikepark je vlastně takové město ve městě, protože zaměstnává velkou škálu profesí, od lékařů přes vlekaře a techniky lanovek, stavitele tratí, patroláky, informátorky až po prodavačky občerstvení a kontrolorky jízdenek. Při případném zranění jen stačí zavolat lékaře, kteří jsou neustále v pohotovosti v horní stanici a mohou na kole sjet až k postiženému. Mezi traily navíc vede prašná cesta, kde je spousta dobře označených míst, odkud je snadné zraněného jezdce odvézt pickupem do bezpečí.

Na kopci je 44 dobře vyznačených a upravovaných trailů, které dohromady dávají neuvěřitelných 200 km. Ty zásobují dvě lanovky ze spodní stanice, vedoucí do první poloviny kopce, a na ně navazuje ještě jedna čtyřsedačka. Ta jede do výšky 1662 metrů.

První jízdní dojmy

Hned první jízdu nás Tom vzal na trať **Dirt merchant,** jež byla tím nejzábavnějším, co ve spodní části parku je. Trať se skládá ze spousty skoků – jezdec si vždy může vybrat, zda skočí přes lavici nebo se na straně skoku nechá odrazit na větším odpalu a přes díru. Všechny skoky jsou ale dokonale vyměřeny, takže jezdec hned od začátku získá dostatečnou rychlost, aniž by musel moc šlapat. Na trati jsou také dropy, některé pouze hliněné s rozumným dopadem v malé výšce, jiné ale využívají i velkých balvanů, a dá se skočit hodně hluboko. Nutno podotknout, že všechny těžší pasáže se dají objet a lehčí cesta je vždy značená. V dolní části se dokonce přeskakuje přes potok, nad nímž jsou dva odrazy, opět jeden bližší a druhý vzdálenější. Dirt merchant poté pokračuje spodní částí trati **A-line**, což je vyhlášený trail s hladkým povrchem, plný klopenek a asi stovkou skoků. Většina z nich je opět postavena jako lavice, takže když se jezdec trať učí, může dopadnout na plochu a postupně skoky prodlužovat. A když se podaří naskákat i ty velké, třeba osm metrů dlouhé lavice a let trvá celkem dlouho, dostavují se v hlavě velmi příjemné euforické pocity. Všechny odrazy jsou dělány tak, aby krásně jezdce vykoply do nebe, a tak i méně zkušený jezdec získá velmi slušnou techniku.

I pro maminy s dětmi

Ale bikepark Whistler není jen o skocích jak na bikrosce, ale také o regulérním ježdění. A vybere si opravdu každý, protože pro absolutní začátečníky jsou připraveny zeleně značené tratě, kdy se jezdí pouze po hladkých stezkách ve velmi mírném sklonu. Tam jsme vídali hlavně rodinky s dětmi na vypůjčených konách Stinky Garbanzo. Modře značené traily již zahrnují některé prvky freeridu, například **Crank it up** se skládá z klopenek, cvičných skoků, dřevěných beden a mírně sklopených wallridů, aby se začátečníci mohli pouštět i do náročnějších prvků. Zároveň je i dobrou přípravou na černě značené traily A-line či Dirt merchant, člověk se na malých skocích naučí, co má dělat s kolem ve vzduchu. Na konci Crank it up je tréninkový plac, kde jsou nejdřív čtyři skoky – lavice vedle sebe s postupně se oddalujícím odrazem a dále následují čtyři dropy, opět od miniaturního skůčku až po asi metr vysoký skok. Takto se jezdec ideálně může během odpoledne posunout v technice jízdy o notný kus kupředu, případně je dokonce možné si zaplatit instruktora, jenž vše vysvětlí, zkontroluje chyby a poradí, co a jak dělat líp.

Některé černě značené traily jsou spíše sjezdovější s hodně prudkými skalkami, dropy a také northshore lávkami. Prostě, vybere si každý, od rekreačního jezdce s pupkem až po závodníky a „bezmozky".

Garbanzo

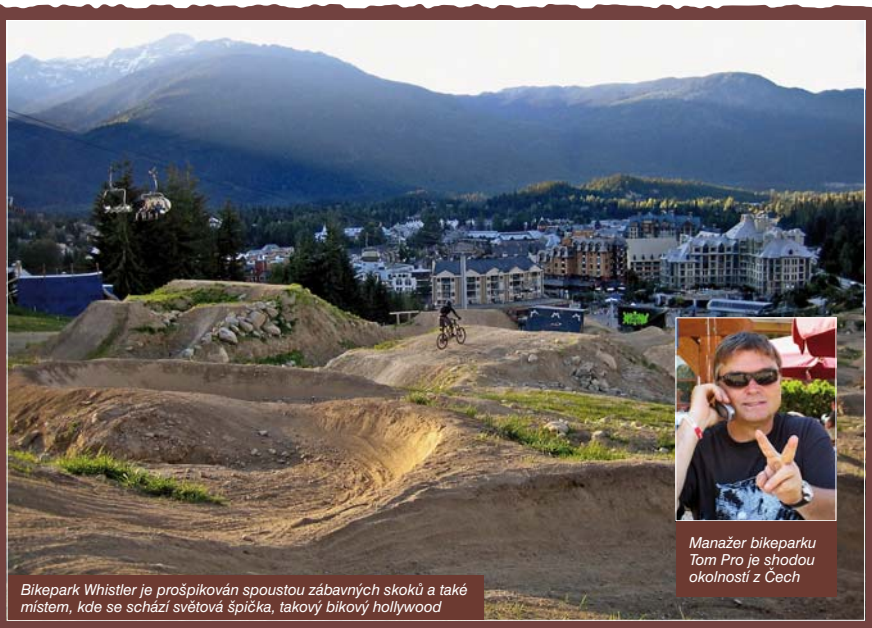
Většina zásadních trailů začíná u prostřední stanice lanovky. Od ní ale vede nahoru další sedačka, která nás vyveze do části kopce Garbanzo. Tam jsou již traily pouze pro zkušené jezdce, značené černě jedním nebo dvěma diamanty. Odtud také anglické pojmenování náročnosti trati black diamond. Tuto část nám poprvé ukázal freeridový guru Richie Schley, jenž zde měl svůj výcvikový tábor pro mladé jezdce. Svým svěřencům trpělivě ukazoval, co a jak správně jezdit. U každého prvku jsme se zastavili a po předvedení průjezdu pasáž kluci jeden po druhém zkoušeli zdolat a Richie okamžitě pomáhal odstranit chyby. Tímto způsobem se zastavili u každého většího dropu, klikaté lávky v lese, wallridu a také dlouhých poletů.

Shora totiž vede vyhlášený trail **Freight train**, jenž kombinuje všechny tyto prvky včetně terénních průjezdů mezi kořeny a kameny. Paralelně s Freight trainem vede ještě oldschoolová stezka **Original sin**, kde se jede hlavně přes kořeny v klikatých zatáčkách, jiná pasáž kombinuje superprudké skály, které na mokru slušně kloužou a skoky do dálky, výšky i hloubky. Prostě jedna radost. Na Garbanzu jsou dále traily **Goat's gully** neboli Kozí stezka, což je super trať plná kořenů a kamení. Tam hodně lidí padalo, ale vedl tudy třeba ženský závod při festivalu Crankworx. Dalším spíše freeridovým trailem je **In Deep**, a dokonce sám Tom Pro si postavil svůj vlastní trail **Manager**, který ovšem ještě nebyl v letošní mapě zanešen.

Zhruba v půlce kopce stojí opět na freight trainu přes dva metry vysoký lodní kontejner, na nějž se skáče z odrazu a seskakuje do dropu. Výskok i seskok je ale maximálně bezpečný, tedy pokud si jezdec udrží rychlost a pošle to tam. Prostě od začátku do konce se jezdec nenudí, ani když musí přejet po štěrkové cestě k další pasáži. V tu chvíli se aspoň může kochat výhledy do krajiny a taky pilovat techniku jízdy do zatáčky na nestabilních malých kamínkách a štěrku. Pořád se něco děje. ➨

Bez pojištění na extrémní sporty NE!

Určitě nesmíme zapomenout zdůraznit pravidlo, že do Kanady bez dostatečného pojištění na extrémní sporty vůbec nejezděte. Byli jsme svědky postupu při ošetření jezdce z Evropy, jenž se na konci týdenního pobytu ošklivě zranil. V nemocnici mu nejprve do nuly vycucali kreditku, aby měli jistotu, že bude mít sám na úhradu ošetření a teprve poté se po telefonickém vyjednávání s pojišťovnou, která mu otevřela účet, lékaři teprve dali do zjišťování stavu jeho zranění. Nutno podotknout, že v pojišťovně si však nejprve ověřovali, zda má zraněný odpovídající pojištění. Následná operace v nemocnici ve Vancouveru pak stála na naše koruny přes půl milionu a další pobyt v nemocnici náklady ještě prodražil.



Bikepark Whistler je prošpikován spoustou zábavných skoků a také místem, kde se schází světová špička, takový bikový hollywood

Manažer bikeparku Tom Pro je shodou okolností z Čech

Stavba a údržba tratí

Ve Whistleru se však neustále plánují a staví nové a nové stezky, my jsme třeba jednu objevili ve fázi zrodu, kdy horní část již vypadala slibně, ale spodní byla zatím jen rozbagrována a zcela měkká. Na tvorbě návrhů se podílí nejlepší jezdci, třeba Richie Schley má svůj trail Schleyer, jenž kombinuje snad všechny prvky freeridu, jak umělé, tak i přírodní pasáže. V organizačním týmu pracuje jeden člověk přes ekologii a životní prostředí, jenž schvaluje umístění tratí a formu překážek. Vše se děje v souladu s přírodou a například do přirozeného území medvědů Bear Habitat, které se rozkládá v hustých lesích v údolí mezi Whistlerem a Balckcombem, se nezasahuje. Stavitelé navíc mají spousty zkušeností s odvodněním trailů či vlastnostmi podloží. Zajímavý byl i postřeh, na který nás upozornil Richie, že při stavbě tratí je nutné vést zatáčky vždy mírně do kopce, aby jezdec nemusel tolik brzdit a kolo si přesto udrželo ideální rychlost. Samotnou stavbu a údržbu tratí zajišťuje tzv. Trail Crew, asi 25 lidí, kteří jsou v terénu a staví nové stezky či opravují vyježděné pasáže. Například po festivalu Crankworx, kdy se v parku proháněl 2200 jezdců denně, se vybrzdily na některých místech rolety, které dávaly zabrat i zdatnému odpružení.

Tréninkové skoky

Bikový Hollywood

Ve Whistleru hrozí reálná šance, že vedle řadových bikerů ve frontě na lanovku uvidíme známé tváře z videí a fotek, jako je třeba Brian Lopes, Wade Simmons, Hans Rey, bratři Lacondequyové, Cameron McCaul, Jill Kintner, Fabien Barel, Niki Gudex nebo třeba Michal Prokop či Michal Maroši. Ti dokonce po dobu festivalu bydleli v témže domě jako my, takže jsme spolu strávili nejednu chvilku na trailech Whistleru i v barech večerního Pembertonu.

Freeridová ikona Richie Schley nám zase nabídl helibiking na vrchol jedné z okolních hor, odkud se pak tři hodiny sjíždí drsným terénem do údolí.

Ale i běžní jezdci, s nimiž jsme sdíleli kabinku či sedačku na lanovce, byli přátelští a hovorní. Snad ani jednou se nestalo, že by na lanovce bylo ticho, vždycky jsme se s kýmkoli dali snadno do řeči, ať už o trailech, kolech nebo o hokeji a pivu. A zpočátku většinou začali komunikovat sami. To se u nás moc nevidí, aby člověk třeba při lyžování s někým jen tak z ničeho nic začal mluvit.

Nuda na sedačce nebyla také díky tomu, že z ní je vidět, jak se v hustém porostu pasou medvědi, často i s medvíďaty. Shora vypadají jako mazlivá zvířátka, ale při prvním kontaktu na dvou kolech, když si medvědí rodinka přechází v klídečku přes trať, je lepší zastavit a nechat je zmizet v lese.

Stojí to za to?

Za letenku zaplatíme podle sezóny zhruba okolo 20–40 tisíc Kč, pokud bychom spočítali ubytování, cestování, jídlo, bikepark, půjčovné za kolo, oblečení, výlety, pivo…, dostaneme se dohromady klidně k cifře okolo sta tisíc. Ačkoliv se to zdá hodně, když si spočítáme náklady na život v Čechách (bydlení, jídlo, cestování, koníčky, zábava…), které jsme prakticky ušetřili, není to zas o tolik dramatičtější, než kdybychom letěli na exotickou dovolenou třeba do tichomoří. Za své peníze jsme si ale pořídili životní zkušenost, která je nesdělitelná, ta se musí zažít. Proč by se jinak většina jezdců tak ráda vracela do Whistleru, proč by tam vznikalo tolik záběrů do videí a proč by zde jinak třeba americký časopis Mountain Bike Action zřizoval své detašované testovací pracoviště? Kde jinde si zajezdit tak, že jeden den nemusíme jet jeden trail dvakrát? Kde jinde potkáme medvědy volně se pasoucí v přírodě? A kde jinde potkáme tolik slavných jezdců, s nimiž si můžeme zajezdit a večer pokecat v baru? Jediné, čeho litujeme, je velmi krátký pobyt ve Vancouveru či to, že jsme neprojeli více lokalit. Ale můžeme být rádi, že se nám nic nestalo a užili jsme si ježdění ve zdraví. A co víc si přát?

Dušan Mihalečko

Jak a za kolik do Kanady

Díky zrušení víz s Kanadou dnes již stačí koupit za 20–40 tisíc korun (podle sezony) letenku, nasednout do letadla a přes oceán a celou Severní Ameriku doletět až ke břehům Tichého oceánu do Vancouveru. Tam se určitě vyplatí strávit nějakou tu dobu na North Shore. Z Vancouveru je nejlevnější vyrazit dálkovým autobusem Greyhound, jenž bere i kola, za 20 kanadských dolarů, tedy asi 400 Kč. Vzhledem k tomu, že Whistler je luxusní nóbl centrum, odpovídají tomu i ceny za ubytování. Samozřejmě je možné sehnat nocleh v kempu, ale v sezoně je vždycky lepší si udělat rezervaci dopředu. My jsme však nechtěli dva měsíce spát pod stanem, tak jsme hledali ubytování pod střechou. Je tu široká nabídka typu zimmer frei (lze nalézt na www.piquemagazine.com ve složce classifieds), kdy nejlevnější pokoj v apartmánu stojí zhruba od 500 dolarů za měsíc, ale spíš se sežene bydlení za 1000 a víc. A tak jsme se tedy ubytovali za velmi rozumnou cenu ve 30 km vzdáleném zlatokopeckém městečku Pemberton, jež leží v úrodném údolí mezi mohutnými horskými hřebeny, a kde se nachází velká spousta vyhlášených stezek pro horská kola. Bydlení bylo mnohem klidnější než v nikdy neusínajícím Whistleru, navíc s dokonalým výhledem na zasněžený vrcholek 2700 metrů vysoké hory Mt. Currie. Spojení s Whistlerem je zajištěno několikrát denně autobusy Greyhound za pět dolarů a z výše položeného Whistleru se dá snadno dostat i po vlastní ose, protože cesta vede převážně z kopce. Bez kola se pak dá snadno i dostopovat. Pronájem auta na dva měsíce by se dost prodražil, ale koupit vlastní auto se dá třeba už za 500 dolarů. K tomu je však potřeba přičíst 13% daň a pojištění, což se může vyšplhat na dalších 500 dolarů. Na konci pobytu navíc přibude starost, zda se auto zase prodá.

Brát kolo?

Když ale mluvíme o ježdění, musíme se také zmínit o převozu kola. Do Kanady totiž dnes stojí prakticky u všech leteckých společností 150 dolarů, tedy 300 za oba lety. Naštěstí se dá vyjet i bez kola, neboť všude fungují luxusné zásobované prodejny kol, kde lze kromě známých značek vybírat i z kol místních výrobců jako jsou Brodie, DeVinci či Knolly. Nebo je možné si kolo půjčit, například ideální stroj do whistlerovského terénu Specialized Enduro vyjde na zhruba 20 dolarů na hodinu či 80 dolarů na den.

Něco na zub

Po ježdění nejlíp zasyčí do hrdla dobré pivko. Ačkoliv u nás patří Pilsner Urquel k těm dražším pivům, v Kanadě je plechovka za 2,20 dolaru asi tím nejlevnějším. Takže skoro po každém dni ježdění tekla Plzeň za naše žebra. Z místních piv je jedním z nejlepších asi Kokanee, mimochodem hlavní sponzor festivalu Crankworx. Jenže to je také náležitě drahé, stojí okolo 3,60 dolaru, což je zhruba 70 Kč za půllitrovou plechovku. A v restauraci se už bavíme spíš o 5–6 dolarech, to už se vyplatí si rovnou objednat džbánek asi pěti piv za 17 dolarů. Ale třeba další místní pivo Canadian je pro zmlsaný český jazyk takový patok, že jsme jej po prvním otestování rovnou vylili a nikdy více nekoupili. To samé se stalo i mechanikům stanu SRAM, ovšem oni svých skoro padesát plechovek piva nevylili dobrovolně, nýbrž na příkaz policie. V Kanadě se totiž na volném prostranství nesmí pít alkohol, a tak dvě čerstvě koupená plata piv skončila v kanále.

Jídlo je v Kanadě přirozeně dražší než u nás, na základních potravinách se dá celkem slušně přežít, ale po delší době stejně tělo chce kus masa a sýra. Jenže mléčné a masné výrobky jsou mnohem cennějším artiklem než u nás, takže gurmáni by s tím měli počítat.

Foto: Pat Mulrooney

Vzhledem k tomu, že jsme na začátku uvedli popis setkání Michala s medvědicí, měli bychom nakonec, jako správní žurnalisté, v této kauze dát slovo i druhé straně. Bohužel však medvědsky neumíme, tak se pouze můžeme pokusit odhadnout, co si říkala právě medvědice:

„Dneska bylo zamračeno, vlhko, a to víte, do kožichu se mokro vpíjí jak do sajáku. Ale co se dá dělat, když je hlad, musí se na pastvu. Naštěstí je ale aspoň klid od těch rychlejch zvířat, co se tady za slunečných dní rojí jak borůvky po dešti a chudák medvěd nemá kouska klidu. A tak jsem vytáhla svoje tři mladý na borůvky, protože za mokra jsou šťavnatější.

Ale to víte, děti. Můžete jim tisíckrát vykládat – nechoď pod ty dřevěný monstra, tam na tebe akorát skočí nějaký z těch splašených zvířat. No a už je vidím, jak se po tý věci, co vypadá jak hranatej strom, šplhaj nahoru. No a tak místo okusování borůvek, který, jak říkal bratranec z Tater, prej tady v Kanadě máme největší, mažu za těma svejma třeštiprdlama. Jen na ně stačím zařvat, aby z toho slezly, a v tom slyším takový to zlověstný kvílení, co dělaj ta zvířata s kulatýma věcma místo nohou. Teda já se tak vyděsila, moji smradi naštěstí byli o kus dál, takže naskákali na strom a nic se jim nestalo. Jak jsem se lekla, vyskočila jsem na zadní a roztáhla jsem tlapky, tak jsem se bála, aby mě ten ďábel nesežral. Křičím na něj PROSÍM, NEUBLIŽUJ NÁM, MÁM TŘI MLADÝ A JSEM NA NĚ SAMA. Naštěstí se kousíček přede mnou zastavil a po chvíli koukání z očí do jeho skleněný hlavy se otáčí a odbíhá pryč. Už jsem pomalu začala počítat andělíčky, ale asi mi rozuměl a pochopil, že ty mladý musí někdo živit a jemu se asi nechtělo. Nechal nás napokoji a i s druhým zvířetem, který mu přišlo na pomoc, se sebrali a běželi pryč. Uf, už jsem nedoufala, že to dopadne dobře, ale asi ty zvířata nebudou úplně zlý."

KARBONOVÁ ŘÍDÍTKA
A1RB 2 990 Kč

PŘEDSTAVEC
A2MB 1 790 Kč

CELKOVÁ HMOTNOST: 344 g

www.pzracing.cz

DESIGN – TECHNOLOGIE - INOVACE

VAŠE KOLO JE VAŠÍM OBRAZEM. PROTO JSOU VŠECHNY KOMPONENTY PZ RACING NAVRŽENY PRO NEJDŮLEŽITĚJŠÍ ČÁST VAŠEHO KOLA – PRO VÁS. OD KARBONOVÝCH KOMPONENTŮ LEHKÝCH JAKO PÍRKO AŽ PO ŠPIČKOVÉ HLINÍKOVÉ KOMPONENTY OPRACOVANÉ NA CNC STROJÍCH, PZ RACING VYTÁHNE Z VAŠEHO KOLA TO NEJLEPŠÍ. BEZMÁLA 25 LET ZKUŠENOSTÍ S VÝROBOU CYKLISTICKÝCH KOMPONENTŮ NÁS NAUČILO TVOŘIT DÍLY, SE KTERÝMI JE RADOST JEZDIT. DÍKY POKROČILÝM TECHNOLOGIÍM UMÍME ZPRACOVÁVAT HLINÍKOVÉ SLITINY, STEJNĚ JAKO KARBONOVÁ VLÁKNA, DO PODOBY CYKLISTICKÝCH ŠPERKŮ.

PZ RACING HLEDEJTE U SVÉHO PRODEJCE KOL MERIDA NEBO OBJEDNÁVEJTE ON-LINE NA WWW.PZRACING.CZ.

www.contrertechnise.cz

Maxxis CrossMark

Plášť CrossMark má potenciál na to, aby se stal oblíbeným obutím pro cross-country a maraton.

Loňská novinka značky Maxxis využívá rychlý a zároveň do jisté míry univerzální dezén a k tomu nabízí přijatelnou hmotnost 680 gramů (testované drátové provedení) a lákavou cenu. Pokud jej nepoženete vyloženě do bláta, kde má logicky své limity, pak zvládne všechny ostatní povrchy bravurně. Promyšlený tvar vzorku a měkčí směs zajistí nadprůměrnou přilnavost například na kamenitém povrchu, ovšem ani tvrdý podklad či přímo asfalt nevyvedou díky náznaku středového pásu Maxxis CrossMark z míry. Za cenu od 399 korun toho tento plášť nabízí hodně. V nabídce je ovšem i lehčí kevlarové provedení s cenou od 599 korun. Hustota vláken je v obou případech 60 TPI.

U testované šířky 2,1 palce výrobce uvádí údaj 52 milimetrů, jenž avizované šířce v palcích skutečně odpovídá. CrossMark je tedy čistokrevná „dvajednička“, s čímž úzce souvisí schopnost pláště solidně absorbovat otřesy. Směrový dezén svým provedením o něco více nahrává schopnostem při brždění, záběrová hrana dvou řad výstupků je jednostranně zkosená. Střed běhounu je tvořen samostatnými čtverečky s plastickými kříži, od nichž vzešel název pláštů. Mezi nimi je navíc vždy dvojice malých výstupků. Vyšší tlak v pláštích zde tedy logicky hodně nahrává odvalování, navíc již padesátiprocentní opotřebení vzorku s sebou přináší úplné propojení středového pásu. Boční výstupky s příčným dělením jsou díky svým menším rozměrům celkově měkčí, jejich výška však nijak negativně neovlivňuje trakci při naklopení kola na tvrdém povrchu. Pocitové ujíždění kola do boku se zde nekonalo.

Jak již bylo napsáno výše, nepřítelem crossmarků je bahno. Všude jinde ale ukáží suverenitu v podobě nadprůměrné trakce. Kamenité pasáže, kořeny stromů, štěrk, tam všude jemnější vzorek oceníte. Nižší tlak zde pak omezí vliv téměř propojeného středového pásu, čímž se logicky ještě lepší záběrové schopnosti. Naopak na tvrdém povrchu oceníte vyšší tlak a dobré odvalování dané tvarem vzorku.

Maxxis CrossMark je univerzálem vhodným pro přední i zadní kolo, nám se ale více osvědčil vzadu. Pro předek bychom preferovali ještě výraznější směrové vedení vzorku. Velkým plusem pláště je jízdní komfort, pohlcování otřesů zvládají na výbornou hodně tenké bočnice. Vzhledem k testování verze s ocelovou patkou nebyla akcelerace nijak omračující, dražší a lehčí verze samozřejmě nabídne lepší zrychlení. Životnost pláště a odolnost proti defektům patří k průměru. Provedení středových výstupků však opotřebení vzorku přece jen zpomaluje.

(kad)

\+ přilnavost na tvrdém povrchu, dobré odvalování, pohlcování otřesů, cena

− zanášení blátem

SOUBOJ PAROŽÍ

Stejně jako jeleni bojují svými parožími proti sobě, i my jsme postavili k vzájemné konfrontaci dva typy rohů.

Jako první ochutnal dural našich řídítek a stisk dlaní model **Acor Carbon** s typovým označením ABZ-2301.

Základem masivního těla s vejčitým průřezem je dural řady 6061-T6, ovšem lesklou povrchovou úpravu doplňuje tenký karbonový potah. Ten překrývá pouze hlavní úchopovou část, rozšířená čelní strana s vybráním pro palec je pouze lakovaná. Hmotnost rohů je 166 gramů při délce úchopové části 90 mm.

Tvar těla není ničím zvláštní a jde o osvědčené provedení, které v menších či výraznějších obměnách používají i jiné značky. Úchop je velmi pohodlný a díky masivnímu tělu má dlaň dostatečnou plochu na rozložení tlaku. Rohy Acor jsou tedy vhodné jak pro pouhé „odložení“ rukou při jízdě, tak ale i pro silový záběr ve stoupáních. Vejčitý tvar není na spodní hraně ostrý, takže ani při silném záběru tato partie netlačí. Čelní plocha s lehkým vybráním pro palec je dostatečně sklopena a horní hrana je výrazně oblá, takže přirozeně kopíruje prohnutí palce. Při změně polohy, kdy jezdec nevysune dlaň tolik dopředu, mezi prsty lehce překáží stahovací imbus objímky. Jinak jsou rohy velmi pohodlné.

Odolnost povrchové úpravy je dostatečně vysoká, ovšem při pádu je nutné počítat s poškozením laku až na karbonový potah. Opotřebování provozem jsme při dlouhodobém testování nezjistili. Cena 990 korun je sice vzhledem k průměrné hmotnosti vyšší, ovšem karbonový vzhled a pohodlný úchop ji vyváží.

Sokem dural-karbonovým rohům Acor se staly celokarbonové rohy **PZ Racing C1 BE** v opravdu netradičním pojetí.

Jejich monocoque provedení těla v sobě skrývá pouze duralovou objímku řídítek, která je dokonale obalena karbonem ze všech stran. Tělo rohů připomíná spíše okurku nebo hrušku a působí opravdu nekonvenčně. Karbon je tentokrát v matném provedení a na vnější straně jsou výrazná loga značky. Délkou těla jsou rohy PZ Racing pouze o pět milimetrů kratší než rohy Acor. Jejich hmotnost je 116 gramů, což je velmi solidní hodnota.

Ačkoliv to na pohled nevypadá, tvar rohů přesně odpovídá ergonomii dlaně, do níž perfektně zapadne. To platí pro jezdce s velkými dlaněmi, kteří vozí rukavice L–XXL. Pro menší dlaně už bude objemné tělo hůře uchopitelné. Tvar odpovídá jak úchopu s palcem položeným na čelní části, která zde není tolik výrazná a spíše je jen prodloužením hřbetní partie, tak záběrovému úchopu s obejmutím rohu ze stran. Díky výraznému profilování rohů není při úchopu možné dlaň tolik posouvat jako na rozích Acor, ovšem pohodlí je srovnatelné. Pouze při silovém záběru však profil těla nutí jezdce více vystrčit lokty do stran, aby byla dlaň souběžně se zápěstím. Dobře vyřešené je umístění imbusu objímky, takřka vodorovně směrem k sedlu.

Co se odolnosti týká, budou rohy PZ Racing určitě náchylnější k poškození materiálu při pádu, protože celokarbonové provedení nesnese takový náraz jako duralový základ soupeře. Na druhou stranu odolnost laku a imunita vůči opotřebení provozem se ukázaly stejné. Cena 1390 korun je sice vyšší, ovšem odpovídá nízké hmotnosti a použitému materiálu.

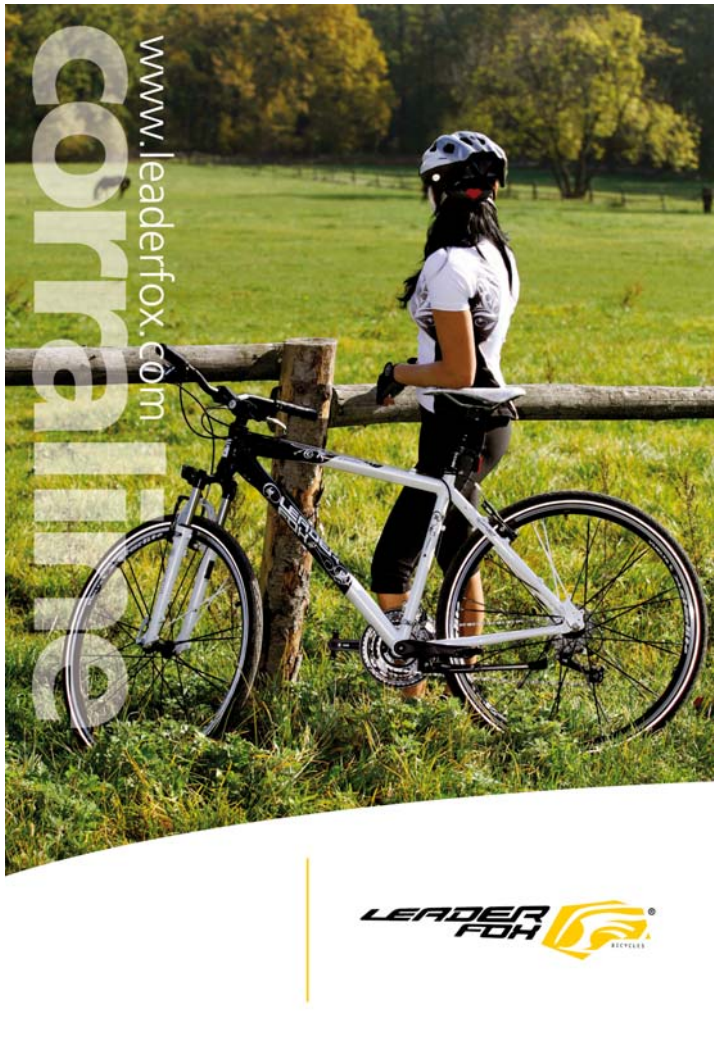
A kdo je tedy vítěz? Nakonec ani jeden, protože rohy Acor jsou velmi pohodlným univerzálem pro všechny, kteří hledají konvenční tvar s přirozeným úchopem a exkluzivnější povrchovou úpravu v podobě karbonu, byť za cenu průměrné hmotnosti. Oproti tomu rohy PZ Racing potěší všechny vyznavače nekonvenčních tvarů a nízké hmotnosti, při nabídnutí dostatku pohodlí, ovšem v závislosti na velikosti dlaně.

(už)

\+ **Acor:** pohodlí, univerzalita
PZ Racing: hmotnost, originalita

− **Acor:** hmotnost
PZ Racing: omezení velikostí

www.cykl.cz – katalog jízdních kol



AMULET 11.400

Cifra v názvu kola Amulet 11.400 má označovat hmotnost kola bez pedálů, ale u velikosti 19 palců není zcela pravdivá. **Naše digitální váha totiž ukázala ještě o 100 gramů méně.** Takže uvedená hmotnost nejspíš bude odpovídat největší velikosti. Což je příjemné zjištění.

Jinak se jedná o velmi slušně osazený XC hardtail se závodními ambicemi, čemuž odpovídá závodně střižená geometrie se zamykatelnou vidlicí a semislickovými plášti.

V terénu se pak dojem, vyvolaný prvním pohledem, jen potvrdí. **Na to, jak nízkou hmotnost kolo má, je rám až překvapivě tuhý pod záběrem.** Na tom se výrazně podílí rozšířená spodní trubka u středu. **Geometrie se šikovně postavenou hlavovou trubkou s úhlem 70,5° a představcem délky 11 cm favorizuje kolo do výjezdů, rám sám vybízí k položenému posedu nad řídítky a nízká hmotnost pomáhá jezdci v souboji s gravitací v prudkém terénu.**

Rám je středně dlouhý (skutečná délka horní trubky je 56 cm), takže je dobře ovladatelný a manévrování s ním je snadné i díky zadní stavbě délky 42 cm a rozvoru 107,5 cm. Představec pak dobrou točivost trochu uklidňuje, takže kolo je nejen hravé, ale i dostatečně stabilní a vyváženě se chová i v dlouhých sjezdech.

Rám

Pro stavbu rámu posloužila slitina hliníku Al 7005 T6 Superlite Exo, která se výrazně podílí na příznivé hmotnosti kola. **Spodní rámová trubka tvarovaná hydroformingem má u hlavy zespodu zesílení pro vyšší odolnost, u středu je pak rozšířena horizontálně pro co největší tuhost do boku.** Zadní stavba je esovitě zprohýbána a tvoří ji hranaté vzpěry a masivní patky.

Odpružení

Vpředu pruží vidlice Marzocchi MX Lo, která disponuje zdvihem 100 mm ocelové pružiny tlumené uzavřenou patronou. Předpětí je možné nastavit imbusovým šroubem na pravé straně korunky, ukrytým pod gumovou krytkou. Vidlice však bohužel postrádá možnost nastavit odskok zvnějšku, ale pro 80 kg vážícího jezdce byla továrně nastavená rychlost návratu celkem odpovídající. Na levé straně korunky je do ruky dobře padnoucí otočná páčka lockoutu, která ve třech čtvrtinách otočky naladí od otevřeného kroku až po blokaci. V průběhu otáčení se zvyšuje komprese, takže vidlice je imunnější vůči malým rázům. Plně zablokovaná vidlice však při odlehčení trošku klepe, což je bohužel vlastností základních vidlic.

Osazení

Komponentové výbavě není co vytknout, nová přehazovačka Shimano Deore XT plnila veškeré příkazy řazení bezezbytku přesně a také ostatní komponenty z řad Deore LX a Deore jsou stoprocentně funkční a bezproblémové. Je dobře, že se nešetřilo na nábojích, které jsou ze sady LX, zatímco brzdy či přesmykač ze sady Deore plně postačují. Trošku pozapomenuté jsou v dnešní době vydařené brzdové páky LX, které umožňují posunutí zarážky lanka blíže k řídítkům, a tím i zjemnění chodu brzdy.

Líbilo se nám i osazení kol českými ráfky Well od značky Remerx a plášti Rubena Trilobit 1,9" s příměsí siliky. Kokpit je v režii komponentů Ritchey, velmi pohodlné sedlo pak dodalo WTB.

Koho okouzlí?

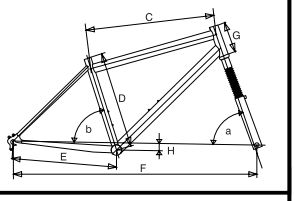
Amulet 11.400 by měl oslovit závodníky, kteří hledí hlavně na nízkou hmotnost a funkčnost celku. Na závodních tratích se neztratí, ale jeho geometrie i vyvážené osazení bude vyhovovat i běžnému rekreačnímu jezdci, jenž už chce „pořádné kolo“.

Odpůrci ráfkových V-brzd mohou sáhnout po diskové verzi, která ztěžkne o necelých 300 gramů a je o tři tisíce dražší. Pokud by někdo preferoval americký SRAM, je možné tentýž model se stejnou hmotností pořídit i s osazením ze sad 9.0 a 7.0, pouze vidlice Raidon pochází od značky Suntour. Zato cena ale klesne až pod 20 tisíc. ■

+ ještě nižší váha než v katalogu, dobrá geometrie a tuhost rámu	− absence vnějšího ladění odskoku na vidlici

Technická specifikace:

Rám: Al 7005 T6 Superlite Exo
Vidlice: Marzocchi MX LO 100mm
Kliky: Shimano LX
Přesmykač: Shimano Deore
Měnič: Shimano XT
Řazení: Shimano LX
Brzdy: Shimano BRM 431
Náboje: Shimano LX
Ráfky: RMX Well 32H
Pláště: Rubena Trilobit 26x1.95
Představec: Ritchey Comp 110 mm
Řídítka: Ritchey Comp
Sedlovka: Ritchey
Sedlo: WTB Pure V Comp
Pedály: Shimano SPD 505
Váha: 11,3 kg bez pedálů
Cena: 23 990 Kč



	Velikost	19"
a	Úhel hlavy	70,5°
b	Úhel sedlové trubky	73°
C	Horní rámová trubka	560 mm
D	Délka sedlové trubky	485 mm
E	Délka zadní stavby	420 mm
F	Rozvor	1075 mm
G	Hlavová trubka	130 mm

Zima se neptá

I když s prvním sněhem často spíláme silničářům, že opět zaspali a nadílku vůbec nečekali, prosolené silnice nám jako cyklistům také nejsou příliš po chuti. Agresivní sůl je totiž nemilosrdná k rámu a všem komponentům. Důkazem toho je jeden ocelový rám, jehož stáří je přesně tři roky a na který jsme narazili v dílně jednoho bikeshopu.

Majitelka kola na něm jezdí denně do zaměstnání v létě v zimě, což se bohužel stalo materiálu osudným, protože zimní solení jej doslova rozežralo. Jestliže jsme i my doteď žili v domnění, že hnít mohou jen prahy u starých škodovek, tak kolu hrozí stejné nebezpečí. Řešením by možná bylo vystříkání trubek rámu stejně, jako se stříkají dutiny u auta, ale kdo by to chtěl podnikat? Leda extrémista dojíždějící v zimě denně do práce. Ostatní se alespoň pokochejte dílem zkázy, které provedla prachobyčejná sůl.

(už)

Kola Štorek Řevnice
PŘIJMEME BRIGÁDNÍKA
informace:
tel.: 257 721 313
mail: info@kola-sport.cz

OPEARLIZUMI
www.pearlizumi.cz
Cyklistická a běžecká obuv
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě
LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, tel. 481 311 820

SEZÓNA 2008
U NÁS JIŽ ZAČALA -
NOVÁ KOLA
AUTHOR MERIDA GT cannondale
NA VÁS ČEKAJÍ
V NAŠICH SKLADECH!
1992 - 2007 15. sezóna
ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz
Sezimova 10, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961
e-mail: info@sterba-kola.cz
splátky: 800 159 235
602 383 232
776 221 057

Variace na téma POHON

Co nejvíce zjednodušit systém pohonu kola je snem mnoha konstruktérů a totéž platí i o systému změny převodu. Řetěz a ozubená kola, tedy pastorky a převodníky, jsou jednoznačně nejzatěžovanějšími součástmi jízdního kola. V případě měničů je situace podobná. Přehazovačka a přesmykač jsou nejen výrazně namáhány, ale jejich princip s posunem řetězu na různě velkých ozubených kolech je zároveň hodně náročný na kvalitu řetězu, pevnost záběrových hran zubů pastorků a převodníků a na materiál a konstrukci těchto dílů všeobecně. Nelze se tedy divit mnoha konstrukcím eliminujícím alespoň jeden prvek ze sestavy MĚNIČE-ŘETĚZ. Ať už se jedná o využití kardanového pohonu, řemenu či alespoň vícerychlostního náboje, vždy jde o to zjednodušit celý systém a snížit tak jeho nároky na údržbu.

Kliky Schlumpf Innovations s dvourychlostní planetovou převodovkou jsou alternativou pro městská a turistická kola či například pro lehokola. Jejich instalací se vyhnete použití přesmykače a v případě kombinace s vícerychlostním nábojem je možné i kompletní zakrytování řetězu. Řadí se zde úderem patou do tlačítek na koncích středové osy. Pokud by došlo ke změně systému ovládání, například lankem, dokážeme si podobný komponent představit i na sportovním či závodním kole.

Vždyť řetěz je tím, co na kole opečováváme nejčastěji, ať už se jedná o jeho pouhé namazání, případně vyčištění či rovnou výměnu.

V tomto článku vám chceme nabídnout některé zajímavé varianty pohonu pod heslem: „Jak alespoň částečně vyzrát na údržbu.“ Je ovšem nutné počítat s tím, že většina příkladů nestandardního pohonu je zatím stále určena městským či turistickým kolům, a to především díky vyšší hmotnosti. Například kotoučové brzdy ale byly v počátcích také hodně těžké a k tomu neúčinné, takže je klidně možné, že se některé z těchto zatím netradičních řešení pohonu v budoucnu objeví i u sportovních či závodních kol.

Kliky Schlumpf Innovations

Švýcarská firma Schlumpf Innovations nabízí již delší dobu velice zajímavý komponent, a sice kliky se zabudovanou dvourychlostní planetovou převodovkou. V případě kombinace se zadním vícerychlostním nábojem tak lze úplně eliminovat přehazovačku s přesmykačem a navíc je možné řetěz zcela zakrytovat. Tím pádem se výrazně sníží rychlost jeho opotřebení a prodlouží se jeho servisní, tedy mazací intervaly. U turistického nebo městského kola vlastně ideální představa.

Dvourychlostní převodovka je zabudována přímo do unašeče převodníku. Šrouby dotahující kliky k ose jsou vybaveny tlačítky, kterými se uvnitř v ose posunuje ovladač mechanismu převodovky. Změna převodu se provádí velice jednoduše, a sice stisknutím jednoho z tlačítek na konci středové osy pomocí paty. I když pro závodníka ovládání asi téměř nepředstavitelné, pro cykloturistu, s obuví volně položenou na pedálech, zcela bezproblémové. Osa je vybavena klasickým čtyřhranem, převodník i jeho kryt jsou z duralu. Za jedinou nevýhodu tohoto komponentu lze považovat vyšší hmotnost, ovšem z pohledu potenciálních uživatelů, převážně z řad cykloturistů, je tento zápor bezpředmětný.

V nabídce jsou celkem tři různé varianty. Mountain Drive přináší lehčí převody v poměru 2,5:1, Speed Drive rychlost zvyšuje v poměru 1:1,6 a High Speed Drive s poměrem 1:2,6 je určený pro vysoké rychlosti. V nabídce jsou různé velikosti převodníků od 27 do 56 zubů a délky klik od 89 do 175 milimetrů. Z nabízených délek je patrné, že tyto kliky bývají využívány například majiteli lehokol. Cena těchto špičkově zpracovaných švýcarských klik s planetovou převodovkou je 11 990 korun. Více informací pak získáte na stránkách dovozce www.azub.cz.

Nesmrtelný kardan

Pohon kardanem rozhodně není u jízdních kol žádnou novinkou, můžeme jej vidět již na historických bicyklech. Duté trubky zadní stavby si o uložení Kardanovy hřídele vyloženě říkají. A v čem je výhoda tohoto řešení? Můžete se jít zeptat třeba k BMW, které kardan již tradičně používá na svých motocyklech. Největší předností je spolehlivost a trvanlivost kardanu, samozřejmě za předpokladu použití vysoce tvrzených materiálů a vhodné konstrukce. Systém pro přenášení točivého pohybu z klik na zadní kolo je totiž zcela skrytý, a tak chráněný před nepříznivými vlivy. Mazivo použité na ozubení má navíc vysokou trvanlivost a pro systém je tedy typická „bezúdržbovost“, což znamená třeba velice dlouhé intervaly pro domazávání. Zásadní je samozřejmě použití kvalitních ložisek pro uložení hřídele a maximální pevnost nejen u ozubení, ale i hřídele samotné. Kvůli nezanedbatelnému kroutícímu momentu je zde nutné zvolit ideální poměr mezi pevností a hmotností. Ostatně jako u většiny cyklistických součástek.

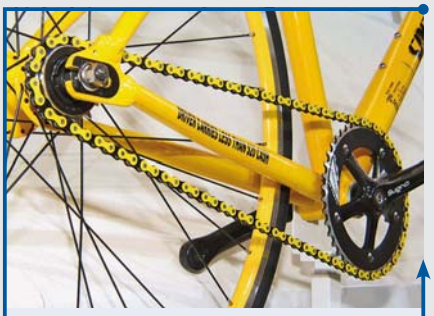
Využití kardanu jakoby znovu ožilo s příchodem vícerychlostních zadních nábojů. Pokusy s kardanovou hřídelí, ať už nesmělé či plně funkční, nechyběly v minulosti téměř na žádném cyklistickém veletrhu. Vždy se ovšem jednalo o jakési „výkřiky“, které, především z důvodu nemožné změny převodu, nemohly příliš zaujmout potenciálního uživatele. V posledních letech se ale situace velice pozvolna obrací. Ne že by ➡

Kardanova hřídel je plně funkčním, takřka bezúdržbovým systémem, bohužel však vyžaduje úpravu konstrukce rámu a k jejím nectnostem patří vyšší hmotnost. Teoreticky však umožňuje využití hned dvou „převodovek“, jedné ve středovém pouzdru a druhé v zadním náboji. Tím by dokázala počtem převodů plně konkurovat klasické sestavě MĚNIČE-ŘETĚZ.

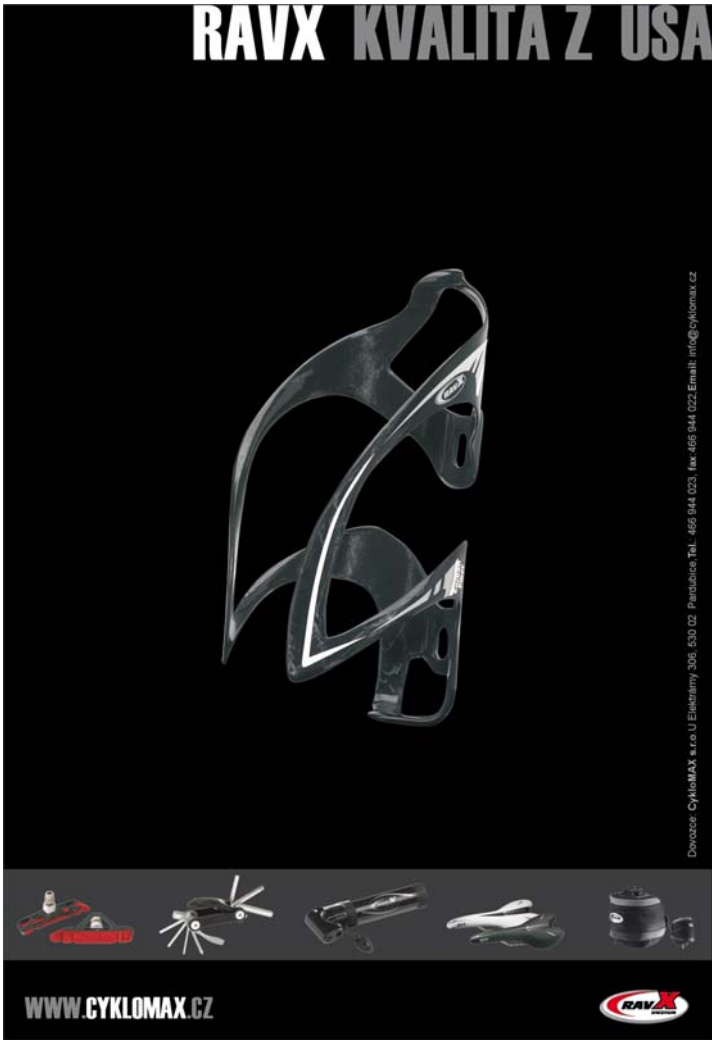
Značka Katz využívá kompletního zakrytování řetězu vedeného přes napínací kladky, čímž je řetěz zcela ochráněn před nepříznivými vnějšími vlivy. Systém umožňuje využití na odpružené zadní stavbě rámu a navíc nevypadá vůbec špatně.

Existují i varianty, jak ukrýt klasickou sestavu řetězu s přehazovačkou a přesmykačem, jsou ale vzhledově dost odpudivé, a navíc při jízdě rachotí. Díky relativně jednoduché montáži mohou být použitelné pro úpravu kola na „městské“, například pro cestu do zaměstnání ve volných civilních kalhotách. My bychom si ale na kolo nic takového nedali…

Úplné zakrytování systému pohonu bývá vidět i na různých kolech budoucnosti, tedy na strojích, které jsou více snem designérů než koly určenými pro běžný provoz. A právě prvky jako řetěz, přehazovačka a další jsou trnem v oku designérům lačnícím po tvarové čistotě.



Zde se neřešila jiná alternativa řetězu ani nahrazení měničů odlišným systémem, ale pouze design. Specialized si v tomto případě tak trochu pohrál s jinak ošklivým dílem kola, jakým řetěz bezesporu je. A výsledek je bezpochyby zajímavý.



www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

➡ se kardanová kola prodávala jako housky na krámě, ale počet nabízených modelů s tímto řešením pohonu pro rok 2008 o něco stoupl, čehož důkazem byly již zmiňované cyklistické veletrhy. A jedná se o plně funkční kola s běžnou skladbou převodů, díky využití sériově nabízených vícerychlostních nábojů. Tutéž „typizovanou“ kardanovu hřídel bylo dokonce možné spatřit hned u několika výrobců. Vyšší hmotnost je i zde logicky trochu problémem, cykloturista by však mohl raději přivítat minimální nároky na údržbu za cenu určitého váhového nárůstu. A je docela možné, že se s kardanem budeme v budoucnu u městských a turistických kol setkávat čím dál častěji. Největším plusem je samozřejmě to, že s sebou nemusíte vozit nýtovačku na řetěz…

Neslyšný řemen

Pohon řemenem také není žádnou novinkou. V minulosti dokonce prošel naším testem na krosovém kole Corratec. A výhody řemenu? Zaprvé se nemusí nic mazat, což by jistě uvítal nejeden cyklista, a zadruhé je řemen téměř bezhlučný. Oproti tomu po čase dochází k jeho určitému vytažení. Mírnému propružení řemenu se zde jezdec při silném opření do pedálů zkrátka nevyhne. Ovšem stejně jako u předchozího kardanu, i zde příchod plně funkčních a spolehlivých mnohorychlostních nábojů otevírá nové možnosti využití. Pro řemen navíc hovoří i jeho velice nízká hmotnost a jednoduchost. Pastorek a převodník lze navíc jednoduše nahradit ozubenými koly s osazením určeným pro použití řemenu, takže třeba oproti kardanu nemusí řemen nijak výrazně ovlivnit konstrukci kola. Logicky je zapotřebí pouze nástroj k napnutí řemenu v podobě podélné posuvného zadního náboje či excentrického středového pouzdra. Co se týče životnosti, není se čeho obávat. Rozvodový řemen v motorech moderních automobilů, konstrukčně téměř totožný s tím používaným na kolech, se mění i po více než sto tisících kilometrech. Je ale pravda, že rozvodový řetěz v motorech má životnost výrazně delší, ovšem za cenu vyšší hlučnosti. Řemen je tedy zajímavou alternativou pohonu kola, ovšem jeho rozšíření mezi sportovní či závodní modely je i v budoucnu více než nepravděpodobné.

A další možnosti?

Někteří především malosérioví výrobci se snaží vyřešit zakrytování klasického systému pohonu s řetězem. Zabránit nečistotám, aby se dostaly k řetězu, to je samozřejmě chvályhodný čin, ovšem ne vždy je takové řešení plně funkční a málokdy se podaří dosáhnout jeho stylistické čistoty. V případě kompletního zakrytování řetězu by ale bylo možné instalovat například i jeho průběžné mazání či přímo jakousi olejovou vanu, ale to je už tak trochu sci-fi.

Jedním z řešení zakrytování řetězu je konstrukce firmy Katz. Ta využívá natažení řetězu pomocí kladek, takže jeho spodní i horní vedení je bezprostředně nad sebou. Tím pádem bylo možné systém pohledně zakrýt. Jedná se o vyloženě sportovní bike využívající zadní čtrnáctirychlostní náboj Rohloff, takže přesmykač v tomto případě není potřeba. Navíc konstrukce umožňuje instalaci i na vzadu odpružený rám, což zajišťuje využití „v útrobách“ uložené napínací kladky. V případě turistických či městských kol, a to i vzadu odpružených, by toto řešení mohlo také najít uplatnění. Navíc by si zde říkaly o využití třeba i dvourychlostní kliky Schlupmf Innovations.

Vlastně totožné řešení vedení řetězu, jako nabízí Katz, je použito i na celoodpruženém rámu Strange Etalon, jenž jsme vám představili již v reportáži z veletrhu Sport Life. Ten také využívá zadní náboj Rohloff a jednoduchou napínací kladku, oproti řešení značky Katz však postrádá praktické zakrytování řetězu.

Jak to bude do budoucna?

Řešení pohonu sportovních a závodních kol pravděpodobně někdy v budoucnu projde zásadními změnami. Klasický řetěz s ne právě praktickým neustálým křížením a posunováním mezi jednotlivými pastorky a převodníky si o změnu systému vyloženě říká. Na řemen v této kategorii kol asi rovnou zapomeňme, ale třeba takový kardan se nezdá být úplně nereálný. Jednou. Jeho spolehlivosti je však zatím protipólem vysoká hmotnost a nutnost úpravy konstrukce rámu. A podobné je to i se zadním vícerychlostním nábojem. Například čtrnáctirychlostní Rohloff je po stránce konstrukce dokonale zvládnutým a úžasně spolehlivým mechanismem, i zde je ale váha překážkou. V obou případech je problém také v nerovnoměrném rozložení hmotnosti, kdy je výrazný nepoměr mezi přední a zadní částí kola. Funkční a spolehlivé mechanismy, které by dokázaly zcela nahradit sestavu MĚNIČE-ŘETĚZ, již rozhodně existují, ale…

Jan Kadečka

Sedlo Fi’zi:k Gobi XM k:ium

Italský výrobce hi-endových sedel Fi’zi:k představil filozofii rozdělení svých modelů pro horská kola podle kategorie a zdvihu kola. Pro XC a maratonská kola se zdvihy 100 až 120 mm (je třeba brát s rezervou) je určeno velmi oblíbené sedlo Gobi, které pro sezónu 2008 doznalo přepracování.

Mezi základní parametry patří váha 230 gramů a délka sedla 290 mm při šířce 130 mm. Potah sedla je vyroben z černého mikrotexu s vyztužením boků cordurou. Pružná nylonová skořepina je zesílena karbonem pro dostatečnou pevnost. Pera jsou vyrobena z vlastního materiálu k:ium, jenž by měl být lehčí a přitom pevnější, než titan. Pružné boční partie s technologií Wing Flex nejsou ničím novým a umožňují díky pružnosti materiálu pohodlnější šlapání. Zároveň je sedlo pružnější i na konci, což výrobce označuje jako Tail Flex. Integrovaný úchyt I.C.S na blikačku nebo brašničku Fi’zi:k je osvědčenou záležitostí, pouze nám trochu vadilo, že při zvedání kola rukou za sedlo je velmi snadné vystrčit záslepku ven.

Při pohledu na tvar sedla je zřejmé, že oproti minulému modelu je ve střední části méně prohnuté a špička byla lehce rozšířena. Sedací část je plošší a delší, navíc špička je více vypolstrována, takže umožní pohodlnější sezení při zatížení přední části například ve výjezdu. Oproti loňskému modelu výrazně narostl komfort a univerzalita použití. Nasedání i sesedání či posunutí těla za sedlo je příjemné díky pružnému konci sedla, pružné bočnice pak vyhovují těsnému kontaktu stehen se sedlem. Prohnutí v zadní části se dobře přizpůsobí sedacím partiím a jezdec si ani neuvědomí, že sedí na sedle v jedné poloze mnohem déle, než byl doposud zvyklý. Dobré věci se totiž projevují tak, že si jich jezdec nevšimne.

Ačkoliv byl jízdní komfort u starého Gobi vysoký, na novém modelu je opět o kousek dál a díky odlehčení o 20 gramů se cena 2490 Kč zdá příznivá a odpovídá kvalitě provedení sedla a univerzalitě jeho použití.

(mig)

\+ vysoké pohodlí, nízká hmotnost, univerzálnost posedu

− příliš snadné vyjmutí záslepky úchytu blikačky

PAVLAČ

Tak Merida už v tom jede taky. Ptáte se v čem? No přece v rozjetém vlaku, který zde spustila organizace ČeMBa a který hájí zájmy všech terénních cyklistů. Zástupce firmy Merida Czech s.r.o. dodal, že nikdo nemůže prodávat horská kola, když nebudou mít bikeři kde jezdit. Proto došlo k podepsání vzájemné spolupráce a podpory ze strany dovozce značky Merida. Zdá se, že ČeMBa výrazně vystrkuje drápky, což nám bikerům jednoznačně prospěje. Merida je dobrým příkladem vzájemně prospěšné spolupráce.

Začátek roku není žádná okurková sezóna, pořád se něco děje. Třeba na náš trh vstupují dvě nové luxusní značky Ibis a Tomac.

O zastoupení Ibise se bude starat nejslavnější český cyklomechanik Dlouhán, jenž společně s Martinem Oříškem (ex Programcycle) založil firmu 93 95. Tento

zvláštní název pochází od letopočtů 1993 až 1995, což byly podle slov Dlouhána nejlepší léta na bikování, tehdy ještě žily garážovky atd. Kromě horských karbonových rámů Mojo a Mojo SL je v nabídce i silniční Silk Road. Více informací najdete na stránkách www.9395bikes.com.

Na dveře našeho trhu klepe i další americká značka. Po určitých marketingových problémech se společností Tomac bicycles ujal bývalý marketingový ředitel značky Manitou, Joel Smith.

Znovuzrozený Tomac tak vloni představil tři celoodpružené modely a nyní další tři nové rámy, přičemž karbonový hardtail Type X útočí na kilogramovou hmotnost, zatímco hliníkový Cortez je retro záležitostí připomínající první rám Manitou. Více informací přineseme v představení značky v příštím čísle.

Ondřej Lukeš, bývalý juniorský mistr světa v cyklokrosu, se po šestnácti sezónách rozloučil s profesionální kariérou. Čtyřiatřicetiletý plzeňský cyklokrosař má v plánu jezdit již pouze hobby závody na horských kolech, maratony a podobně. K tomuto kroku se rozhodl po loňských zdravotních komplikacích, po nichž přišla ztráta motivace a chuti do závodění. Za dobu jeho závodní kariéry se podle Lukeše i dost změnila tvář závodů, značně se zvýšila jejich rychlost a zároveň se i zmenšila popularita, tedy především zájem diváků. Amatérskou úroveň cyklistiky bude v Lukešově dalším životě doprovázet práce obchodního zástupce. Držíme tedy palce, ať jdou dobře obchody…

Značka Sigma, která se orientuje především na cyklocomputery a osvětlení, má ve své nabídce zajímavou novinku. Je jí cenově dostupné přední světlo SIGMA ILLUX s trojicí bílých LED diod s vysokým výkonem. Stejně jako v případě cyklocomputerů této značky jsou pro nové světlo

ILLUX charakteristické velice malé rozměry. Ty ovšem nejsou na úkor světelné intenzity, která je naopak zvýšena promyšlenou optikou. Zajímavým prvkem světla je ale především způsob uchycení, který je plně převzat od computerů. Držák je tedy takřka totožný jako pro computer, je miniaturní, na řídítkách nijak opticky neruší a světlo se do něj uchytí zasunutím a otočením do strany. Takže jednoduchost a přitom maximální funkčnost.

Ukončení spolupráce se značkou Kona, završené edicí sjezdového signature modelu Fabien Barel, je výsledkem několikaletého partnerství tohoto sjezdaře a freeridové značky. Fabien se pro příští rok stane členem týmu Mondraker, což je mladá španělská značka, orientující se jak na sjezd, tak na XC. Z týmu odchází i náš Kamil Tatarkovič, bude sedlat kola domácího RB. Jestli se bude oběma jezdcům ve sjezdu dařit stejně jako na kolech Kona, to se uvidí. Pokud ano, je jasné, že jejich úspěchy jsou jednoznačně v nich, pokud ne, možná to bude v kole, což by bylo pro značku Kona výbornou reklamou.

MĚŘIT A FOUKAT

Patříte k těm, kdo foukají své pláště podle tlaků doporučených výrobcem a jakýkoliv nepřesný odhad pomocí stisku palce vám doslova drásá nervy? Vozit samostatný manometr je pro vás zbytečná zátěž a hledáte řešení? Tím by mohla být hustilka **Merida 860** s dvoucestným ventilem a integrovaným manometrem.

Základem hustilky je duralové tělo pístu, které má malý průměr, ovšem ten je bohatě vykompenzován plastovou rukojetí na jeho konci a masivní plastovou hlavicí na konci vnitřního táhla pístu. Součástí hlavice je integrovaný manometr, který na stupnici od nuly až do sta zobrazuje nafoukaný tlak v PSI, vždy po deseti jednotkách. Samotná hlavice je univerzální a lze ji nasadit jak na galuskový, tak na auto ventilek. Stačí jen uvnitř otočit gumovou redukci s plastovou vložkou. Pro zajištění k ventilku slouží výklopná páčka na zadní straně hlavice.

Díky dostatečnému průměru obou plastových rukojetí hustilky je práce s ní velmi snadná. Úchop je silný a jistý, navíc rukojeť na konci duralového pístu má speciální otočnou koncovku, která může být natočena buďto do souběžné polohy s rukojetí, nebo lehce vychýlena pro možnost většího zapření do dlaně. Tento detail se při huštění ukázal jako velmi praktický pro zlepšení úchopu.

Malý nezvyk pro ty, kdo preferují klasický chod pumpy, je obrácené uspořádání, tedy vnější píst je zde součástí rukojeti a vnitřní je součástí hlavice. K této „optické“ odlišnosti je třeba přičíst ještě dvoucestnou funkci ventilu, takže hustilka pracuje v obou směrech. Díky zmíněným rukojetím je ale odpor v obou směrech dobře zvládnutelný.

Součástí hustilky o váze 138 gramů je držák na rám. Za cenu 290 korun jde o dobře provedený kousek pro všechny, kdo chtějí vědět, jaký mají tlak v pneumatikách, ať už bikových či silničních. Kdo preferuje nízkou hmotnost, asi sáhne po jiném provedení, ovšem zde je dvoucestný ventil a jistota komfortního úchopu při huštění výrazným usnadněním.

(už)

\+ úchop, manometr, dvoucestný ventil

− vyšší hmotnost

Předplatné Cykloservisu na rok 2008

Předplatné si lze zajistit dle níže uvedené tabulky.
Uhraďte poštovní složenkou příslušnou částku na adresu:

PhDr. Miloš Kubánek
Cykloservis
Žirovnická 2389
106 00 Praha 10

Předplatné od vydání č.	uhraďte částku	nejpozději do
3	300,– Kč	31. 1. 2008
4	285,– Kč	4. 2. 2008
5	270,– Kč	18. 2. 2008
6	255,– Kč	3. 3. 2008
7	240,– Kč	17. 3. 2008

VAŠE DOPISY

Ahoj redakce, rád bych si přes zimu vytunil kolo novými řídítky a představcem. V současnosti mám rovná řídítka a představec 110 mm. Pokud bych si dal kratší představec, může se nějak změnit chování kola?

Petr Nykliček, Jablonec

Z tvého popisu vyplývá, že vyznáváš typický XC posed a máš na kole spíše sportovní, nataženou pozici. Délka představce výrazně ovlivňuje posed na kole, tedy s delším představcem je více váhy jezdce soustředěno vpředu, což umožňuje lépe stoupat v prudkých výjezdech. Zároveň švihová jízda po rovině je rychlejší díky lepší aerodynamice dané skloněným posedem. Naopak ve sjezdech je více váhy vpředu nutné kompenzovat přesouváním těžiště za sedlo, a ovládání kola samozřejmě není tak hbité jako s krátkým představcem.

Například sjezdová kola mají extrémně krátké představce pro lepší přesunutí těžiště vzad a lepší ovládání. Enduro kola používají představce kolem délky 80 mm, což představuje lehce vzpřímený posed a jakýsi kompromis mezi ovládáním ve sjezdech a výjezdech. Pokud tedy zvolíš kratší představec, budeš mít vzpřímenější posed a lepší ovladatelnost kola ve sjezdech, ovšem po rovině a do kopce už to nebude taková „raketa“, kdy budeš moci zabrat za řídítka hodně vpředu a opřít se silou do pedálů. S kratším představcem bude jízda nepatrně klidnější. Záleží samozřejmě na tom, jakou délku zvolíš a zda bude proti současným 110 milimetrům rozdíl výrazný či nikoliv. Jeden až dva centimetry nebudou zase tak velká změna.

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 ● Ředitel redakce: Miloš Kašpar ● Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalečko, Jiří Uždil ● 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, poštový priečinok 4, 834 14 Bratislava, tel.: 07/52 53 719–12 ● Registrováno MK ČR ● Evidenční číslo MK ČRE 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.

ŠUP S NÍM NA HŘEBÍK 3

Převodová ústrojí

V našem seriálku domácího zimního servisu už jsme probrali rám a odpružené vidlice, takže teď nás čekají kompletní převody.

Základem pro údržbu, kontrolu a promazání převodového ústrojí včetně řetězu je důkladná očista. V první řadě lze použít vodu se saponátem, kterou odstraníme zaschlé bláto a nečistoty. Bohužel staré mazivo z řetězu, kazety a převodníků už těžko. Takže ke slovu se dostanou speciální čističe a odmašťovače jako například **Finish Line**, **Star Collection** nebo **Pit Stop**. Většinou lze volit biologicky odbouratelný prostředek na citrusové bázi, ale doma poslouží někdy i technický benzín. Základem je všechny součástky dobře vyčistit. Pozor na výraznější styk „odmašťovačů“ s lakem rámu, to by nemuselo dopadnout dobře.

Pro očistu řetězu je ideální pračka, jejich nabídka je opravdu široká. Řetězy s rychlospojkou lze jednoduše umýt štětečkem ve vaničce. Dokonale vyprané a vysušený řetěz pak změříme, abychom zjistili, jak moc je opotřebovaný. Se speciální měrkou je to snadné, pokud ji nemáme, poslouží posuvné měřítko. Hodnota u nového řetězu je přibližně 132 mm, většinou v rozmezí 132,2 mm až 132,4 mm, podle konkrétního výrobce. Měření se provádí zasunutím „šupléry“ mezi články řetězu. Za mezní hodnotu pro výměnu lze považovat maximálně 132,9 mm, ovšem to už je hranice, kdy může nový řetěz střílet na nejmenších pastorcích, které jezdíme nejčastěji a především již může výrazněji poškodit ozubení kazety. Pro výměnu řetězu musíme zohlednit i fakt, kolikátý řetěz na dané kazetě už máme, či jak moc máme opotřebené převodníky. První řetěz je často bez problémů, ovšem s druhým a třetím už mohou být zuby převodníků, většinou středního a nejmenšího, výrazněji opotřebené a nový řetěz pak doslova nalepují na sebe a sukují ho mezi zuby a rám. Takže výměna může nakonec místo několika set korun za řetěz přijít i na pár tisícovek za celý komplet.

Posuvné měřítko s nastavenou hodnotou 132 mm vložíme mezi články řetězu a roztáhneme. Mezní hodnotou pro výměnu je 133 mm.

U převodníků a kazety zjistíme opotřebení nejjednodušeji právě nasazením nového řetězu. Chodí-li komplet bez střílení či „nalepování“, máme vyhráno. Někdy nový řetěz střílí jen na nejmenších pastorcích a při opravdu extrémním záběru. To si může po stovce kilometrů ještě sednout a bude dobře, ovšem další řetěz už to asi neskousne. Omačkané zuby pastorků a převodníků prostě nelze ničím jiným, než novým dílem nahradit. Někdo sice otáčí malý převodník, který je plochý a může zabírat z obou stran, ovšem obrácený profil zubů není ideální. Podbroušení zubů sice na chvilku pomůže, ale to umí jen málokdo, a většinou to není řešení nadlouho. Ohnutý zub lze často narovnat. Pokud jej náhodou ulomíme, nemusí to sice ještě nutně znamenat nefunkčnost převodníku, ale chybějící zub se může projevit například rychlejším opotřebením řetězu.

Nový převodník lze dnes pořídit zhruba od tří set korun, ale záleží na kvalitě. Samozřejmostí je kompatibilita roztečí, to se týká hlavně silničních kol, tam ale opotřebení zubů a nutná výměna není zase tak častá. U biků už dnes vede jednoznačně čtyřramenné provedení, pouze některé starší modely klik vyznávají ještě pětiramenný unašeč a hodně stará provedení pak i jinou rozteč převodníků – hyperdrive. Některé převodníky na starší kliky Shimano vyžadují mít i svůj unašeč, takže je dobré vědět, co přesně potřebujeme. Nezřídka je cena jednoho nového převodníku podobná ceně kompletních levnějších klik, takže se leckdy vyplatí zakoupit komplet, ovšem kvalita a odolnost nemusí být totožná se samostatným dílem. Počet zubů lze změnit, ovšem může to znamenat částečnou ztrátu přesnosti řazení, což platí i o výměně za neoriginální převodník bez nebo s jinak řešenými náběhy pro lepší pohyb řetězu či kombinování převodníků různých výrobců. Materiál převodníků se samozřejmě liší, takže ocel bude vždy těžší a často i odolnější, naproti tomu dural přináší váhovou úsporu, samozřejmě za vyšší cenu.

Na takto opotřebovaném převodníku lze sice ještě jet někde po silnici, ovšem v terénu s prvním blátem dokáže řetěz dokonale nabrat a zasukovat mezi sebe a rám.

U kazety je opotřebení bohužel nejčastější na nejmenších pastorcích a pozná se hlavně přeskakováním (střílením) řetězu, který si prostě nesedne. Ceny kazet se podstatně liší nejen podle počtu pastorků, ale podle výrobce a daného materiálu. Pomineme-li speciální titanová a nejvyšší provedení, pak je to záležitost několika stovek. Ovšem tradiční výrobci jako Shimano a Sram hrají prim co do funkčnosti řazení a odolnosti materiálu. Levnější devítirychlostní kazety sice stojí i pod pětistovku, ale nemusí představovat stejně funkční chod nebo počet najetých kilometrů. Při výběru můžeme také zaměnit počet zubů, ovšem pokud jsme zvyklí na určitou frekvenci šlapání nebo nevyužíváme nejlehčí převod, nebudeme měnit a použijeme osvědčené.

Kompletně vyměněný, či v lepším případě ještě funkční a dobře vyčištěný převodový systém už zbývá jen namazat a ošetřit tak proti korozi. Dokonale vysušený řetěz ještě projdeme, zda má všechny čepy v pořádku, a hlavně zda jsou funkční. Následné promazání ovšem může být věda, protože lze volit tolik přípravků, kolik si umaneme. Pokud budeme jezdit v suchém prostředí, mažeme řídkým mazivem, které rychle vysychá a vytvoří nelepivý povlak, aby nechytalo prach. To jsou například **Finish Line Kry Tech**, **Pedro's Extra Dry** či **Liquid X** nebo **Motorex Dry Lube**. Mazivo samozřejmě aplikujeme na vnitřní stranu řetězu a po několikerém protočení klik necháme zavadnout a případně přetřeme hadrem.

Pro ježdění za mokra i za sucha lze použít maziva univerzální, která sice tolik nelepí prach, ale vydrží i za mokra. Zástupci jsou **Chain Star „normal“**, **Finish Line Pro Road** či **Teflon Plus** nebo **Pedro's Road Rage** a **Ice Wax** či **Brunox IX50**.

Kdo jezdí i přes zimu či v bahně, může sáhnout po mazivech s extrémní odolností, která se nevyplavují tak rychle a odolnost vůči nalepování prachu a nečistot u nich není prvořadá. Příkladem je třeba **Brunox Top Kett** – odolný i slané vodě, **Finish Line Cross Country**, **Motorex Wet Lube**, **Pedro's Syn Lube** nebo **Chain Star „extrem“**.

Jakkoliv řetěz nakonzervujeme pro zimní odpočinek, vrátí se nám to jeho tichým provozem a nezatuhlými čepy na jarních vyjížďkách. Totéž platí o funkčním ozubení převodníků a kazety.

(už)

I v době rychlospojek a možnosti umýt řetěz štětečkem je pračka stále nejrychlejším řešením.

Look proti skluzu

Novinkou v nabídce francouzské značky Look jsou silniční kufry **KéO Grip**, které jsou vedle gumového středového insertu, zajišťujícího optimální tlak na tělo pedálu, vybaveny ještě přední a zadní protiskluzovou plochou z tvrzené pryže. Ta nijak negativně neovlivňuje našlápnutí či uvolnění tretry z pedálu a kufru přináší vyšší životnost díky zpomalení opotřebení materiálu při případné chůzi. Přestože ani tyto kufry nejsou určeny na chůzi a uživatel by se jí měl i nadále pokud možno vyhnout, oněch „pár kroků“ od domovních dveří na vozovku či při nákupu tatranky v samoobsluze již nebude doslova o život. V případě chůze po hladkém povrchu, například po dlažbě v obchodě, je přínos protiskluzové úpravy značný. Navíc ani charakteristické silničářské klapání již při chůzi není tak zřetelné. Takže ostatní nakupující už nebudou zklamaní, že onen zvuk nepochází od atraktivní dlouhonohé slečny, ale od propoceného cyklisty.

Cena kufrů Look KéO Grip je 450 korun.

(kad)

ŠTĚRBA
PŘIJMEME MECHANIKA
S NÁSTUPEM MOŽNÝM OD 1.1.2008
STRUČNÝ ŽIVOTOPIS A SEZNAM ODBORNÉ PRAXE ZASÍLEJTE, PROSÍM, NA E-MAIL:
MARKETING@STERBA-KOLA.CZ
ŠTĚRBA

Secesní košík

Schodišťové zábradlí secesního domu – tak přesně tohle nás napadlo, když jsme poprvé viděli tvarování luxusního superlehkého karbonového košíku **Easton**. Tento košík rozhodně není pouhým „univerzálním“ produktem, na nějž by řada značek později natiskla svá loga. Koneckonců znak Easton s velkým „E“ je v bočnicích košíku nepřehlédnutelný.

Výrobcem udávaná hmotnost 24 gramů zcela odpovídá realitě, takže košík Easton můžete s klidem zařadit mezi tuningové doplňky vašeho kola. Cena 890 korun sice není vzhledem k faktu, že se jedná o košík na lahev, zrovna nízká, nicméně odpovídá precizním zpracování i vlastnostem košíku. Testovaný košík je důkazem, že v případě ideálního tvaru nejsou potřeba žádné gumové protiskluzové inzerty. Celkově velká kontaktní plocha košíku a především vrchní pružný zobáček jsou zárukou, že bude bidon na svém místě držet jistě. Líbila se nám i naddimenzovaná spodní zarážka. Při testování nám lahev o objemu 0,7 l z košíku ani jednou nevypadla, a to jsme košík měli namontovaný na biku a tu a tam jsme si s plnou lahví sjeli schody či neodpustili nějaký menší skok. Tvar košíku je po této stránce skvěle zvládnutý. Navíc i vsunutí či vyjmutí lahve jde celkem snadno.

Jediným záporem použité konstrukce je tendence odírat povrch lahve. Na silnici se s tímto problémem nesetkáte, ale v případě zablácení není kontaktní plocha košíku ke stěně láhve zrovna přívětivá. To je ale problém většiny podobných konstrukcí. Vzhledem k faktu, jak pevně košík lahev drží, je ale nějaký ten šrám na jejím povrchu zcela zanedbatelný.

(kad)

\+ pevné sevření lahve, výjimečný tvar, hmotnost

– odírání lahve

WTB RAIJIN

Pojmenování Raijin patří japonským božstvům blesku, bouře a deště, tudíž pro plášť WTB, určený vyloženě do mokrých podmínek, tak nemohl být zvolen výstižnější název.

Vzorek pláště WTB Raijin je složen z výrazných čtvercových profilů s dostatečnými rozestupy. Prostřední řada má masivnější obdélníkové špunty a dvě řady na každé straně tvoří menší čtverce. To celé je korunováno kruhovým profilem pláště, takže je jasné, že do bláta a měkkého terénu je tohle to pravé.

Díky kevlarové patce jde plášť poměrně snadno nasadit na ráfek, kde se velmi dobře vystředí a nedochází k házení. Vzorek je univerzální, takže plášť lze nasadit oběma směry a lze jej použít na přední i zadní kolo.

Při jízdě plášť jasně ukazuje své určení, takže na silnici, sice i přes vyšší vzorek, nemá tak velký odpor, ovšem na asfaltu jeho výstupky neoplývají takovou jistotou v zatáčkách, jak by si jezdec přál. Nízký valivý odpor je dán hlavně velmi dobrou hmotností 495 gramů, při šířce 2,1 palce. V terénu je to už o něčem jiném. Na hlíně plášť dobře vede a díky kruhovému profilu velmi dobře navádí kolo do zatáček, kde ovšem neumožňuje tak výrazné opření v náklonu. Ostrý vzorek pak dokáže jezdce velmi dlouho podržet v záběru i při brždění. Špalky se doslova zakusují do terénu, ovšem tohle všechno platí pro hlínu a měkčí terén. Na jehličí, v hlubokém blátě a na měkkém podkladu je prostě raijin jako doma a jezdce doslova protáhne nástrahami měkkého terénu, aniž by měl vzorek tendenci se zanášet. Tlumicí schopnosti jsou také na vysoké úrovni, a přestože plášť v šířce 2,1" nepůsobí kdovíjak objemným dojmem, nabízí poměrně vysoký komfort.

Skvělé vlastnosti v měkkém terénu jsou ovšem vykoupeny slabší přilnavostí tvrdšího a poměrně odolného vzorku na tvrdém podkladu, takže jízda po kořenech či mokrých kamenech už tak jistá není. Ostrý vzorek z tvrdší směsi totiž sice nese přívlastek DNA Compound, což je umění přizpůsobit se terénu, ale špunty prostě nemají možnost se na kluzkých kamenech nijak výrazněji chytit.

Raijin tedy za cenu 790 korun doporučujeme hlavně do bláta a na měkčí lesní cesty, kde bude opravdu jako doma. Na tvrdší povrch je lepší jej lehce podhustit, aby se zvýšila jeho přilnavost.

(už)

\+ samočištění, hmotnost, záběr a vedení v blátě

– slabší na tvrdém povrchu

CANNONDALE Rush Carbon 4

Pro topmodely značky Cannondale je samozřejmě i nadále typické přední odpružení Lefty, nicméně pro příští sezonu přibude v nabídce každé řady také varianta s klasickou přední vidlicí. My jsme otestovali první vlaštovku v podání modelu Rush s karbonovým rámem a vidlicí Fox 32 RLC. Jelikož kolo již mělo svého majitele, jenž si osazení upravil podle svých představ, test se zaměřil na sestavu rámu s vidlicí. Se sériovým osazením kombinujícím díly Shimano Deore XT a LX a brzdy Avid Juicy 5 je cena tohoto kola 83 990 korun. Hmotnost je v takovém případě 12,4 kilogramu ve velikosti M.

A k čemu je Rush Carbon vlastně určen? My bychom jej označili za kolo vhodné pro bikemaratony a celodenní terénní ježdění, je někde na pomezí kategorií maraton a enduro. Tomu odpovídají i zdvihy, vpředu 120 mm, vzadu 110 mm. Že to jsou dnes hodnoty vhodné tak leda na nezávodní cross-country? To sice ano, ale Rush Carbon nabídne zábavné svezení i techničtějšímu jezdci v náročnějším terénu.

Svižné monstrum

Na pohled se karbonový Rush i přes své určení tváří hodně mohutně, což mají na svědomí především velké průměry spodní a horní trubky. Optickou robustnost pak ještě zvětšuje bílá barva vidlice a relativně vysoký předek kola. Naopak sedlová trubka a sedlovka s průměrem 27,2 mm se zdají být ke kolu jako celku trochu titěrné. Zezadu je na sedlové trubce značka povolující minimální zasunutí sedlovky. Od horního okraje sedlové trubky je vzdálena rovných deset centimetrů. **K opravdu vydařeným detailům rámu patří nosník tlumiče, tvarově dokonale zasazený do horní trubky, a čtvercový průřez spodního konce dolní trubky přecházející v obří středové pouzdro.**

Duralová zadní kyvná vidlice s čepem umístěným na spodní trubce ve výšce mezi ozubením velkého a prostředního převodníku znamená systémovou jednoduchost, a to především po stránce údržby. Rush zde sází na lety prověřený a maximálně osvědčený systém, po stránce zpracování však dotažený k dokonalosti. Celý přední díl kyvky s nosníkem tlumiče je vyfrézován z jednoho kusu duralu a na něj jsou navařena plochá ramena vysokého průřezu. Konstrukce zadní stavby připomíná vavřiny ověnčené týmové modely značky Pro-Flex z druhé poloviny devadesátých let, a to jak tvarem, tak především patkami a vnitřním vedením řadicího bowdenu. Kyvná vidlice je navíc zpevněna malým plochým karbonovým můstkem, jenž je k ramenům přišroubován.

Hmotnost testovaného kola s upraveným osazením byla v největší velikosti XL 11,7 kilogramu. To dává tušit velice lehký rám a také určitou hbitost, spojení „svižné monstrum“ tedy rozhodně není nadsazené.

Double Fox

Přední vidlice Fox 32 RLC nabízí zdvih 120 mm, seřizování odskoku i kompresního tlumiče, a dokonce i úrovně lockoutu. Svými vlastnostmi, tedy sametovým chodem, citlivostí začátku zdvihu a širokou škálou nastavení si jistě získá vděk svého uživatele. Pro rám je však zásadnější tlumič, zde je použit vzduchový Fox Float RPL. Ten je vybaven páčkou ovládající pro pedal s třemi úrovněmi nastavení. Vedle plně aktivního režimu a aktivovaného pro pedalu je zde ještě klasický lockout, jenž umožní úplné zablokování zadního pružení. Dvě polohy páčky šikmo vpřed znamenají plnou aktivitu či zapnutý pro pedal. Páčka stočená vzad, a to jakýmkoliv směrem, značí zapnutý lockout.

Jaký je Rush Carbon 4?

Základní charakteristiku kolu dává delší rozvor s více položenou hlavovou trubkou. Tím je zajištěna velice dobrá stabilita jízdy, ovšem zároveň i o něco menší ochota zatáčet. Rush rozhodně není vyloženě živým kolem, což se projevuje určitou vrozenou nedotáčivostí. Ta se však s více stočenými řídítky začíná měnit v přetáčivost. Ovládání je zde ale především o zvyku, geometrii je potřeba pochopit a pak je možné z ní dostat maximum. Rush sice nikdy nebude tím pravým nástrojem na hbitý slalomový průjezd úzkého singletracku mezi stromy, na to má ostatně i hodně široká řídítka, pokud se s ním však jezdec sžije, ovladatelnost se zdá být zcela ideální pro danou kategorii.

Stabilita je vzhledem k určení kola rozhodně výhodou, ve sjezdech jedete jako po kolejích. Na jakoukoliv nervozitu zapomeňte. A v nerovném úseku cesty klidně sáhněte pro hadičku od vodního rezervoáru a dejte si ji do pusy. Jedna ruka dokáže stroj krátkodobě v pohodě zkrotit.

Posed se sice zdá být více vzpřímený, což je jednoznačně výhoda ve sjezdech, nicméně dlouhý rozvor zajišťuje velice dobré vlastnosti i ve výjezdu. Ani se základním nastavením posedu, tedy s lehce vzpřímeným představcem a vlaštovkami, nečiní potíže vyjet hodně prudké stoupání. Na maratonské závodní použití bychom však posed přece jen trochu upravili, alespoň odebráním podložek pod představcem. Se sportovnějším posedem se kolo stane rychlejším, ovšem při zachování jistoty v náročnějším terénu.

Zadní odpružení dokáže nabídnout přesně to, co od něho chcete, přesněji, co si na tlumiči nastavíte. Poloha páčky na lockout se nám zdála zbytečná a při testu jsme ji nepoužívali ani při silničních přesunech. Plnou aktivitu tlumiče pak využijete jen při dlouhodobějším ježdění v hodně hrbolatém terénu. **Rush si nejlépe rozumí s nastavením na pro pedal. Je zde eliminováno nežádoucí pohupování a citlivost systému zůstává více než dostatečná.** Zadní brzda má sice logicky tendenci k určitému blokování pružení, tento jev je ale v praxi vzhledem k použitému zdvihu zcela zanedbatelný.

Při plné aktivitě tlumiče reaguje systém na šlapání méně příjemným pohupováním způsobeným vahou jezdce. Při silném záběru však dochází k natahování tlumiče, jezdcův výkon proto nemizí kdesi v tlumiči. Nastavení na pro pedal se zdá být u tohoto rámu naprosto ideální. S plně aktivním tlumičem navíc působí zadní odpružení podstatně citlivěji než přední. S tlumičem nastaveným na pro pedal je citlivost přední a zadní partie kola vzácně vyrovnaná.

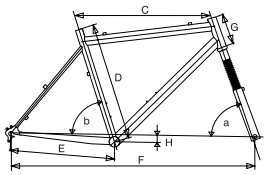
Co se týče akcelerace, vzhledem k hmotnosti kola nelze očekávat žádného lenocha. Rush při záběru do pedálů velice ochotně vyráží vpřed. Samozřejmě je akcelerace částečně negativně ovlivněna více vzpřímeným posedem a průměrnou tuhostí rámu. Při silové jízdě ze sedla má rám tendenci k lehkému torznímu kroucení, které je však vzhledem k jeho nízké hmotnosti téměř zanedbatelné.

Rush Carbon 4 je zkrátka kolem, které vám při nízké hmotnosti nabídne nejen rychlost, ale především dokonalé terénní vyžití. Celková stabilita jízdy zajistí, že i hodně drsný terén se najednou bude zdát bez problémů zdolatelný. ■

+	−
stabilita jízdy, nastavení tlumiče (pro pedal), nízká hmotnost, jednoduchost systému	průměrná torzní tuhost

Technická specifikace:

Rám: Rush Carbon 110
Tlumič: Fox Float RPL Air
Vidlice: Fox 32 F-RLC Air, 120 mm
Kliky: Shimano Deore XT 22/32/44, 175 mm
Přehazovačka: Shimano Deore XT Shadow
Přesmykač: Shimano Deore LX
Řazení: Shimano Deore LX Rapidfire
Brzdy: Avid Juicy Five White
Náboje: DT Swiss 370
Ráfky: Mavic XM 317 Disc
Pláště: Hutchinson Piranha 2.0
Kazeta: Sram PG-950 11-34 (9)
Řídítka: FSA XC-282 AOS
Představec: FSA OS-150
Sedlovka: Cannondale C3, 350 mm
Sedlo: Fi'zi:k Nisene Sport
Pedály: Crankbrothers Candy C
Hmotnost: 12,4 kg (vel. M)
Cena: 83 990 Kč



	Velikost	XL
a	Úhel hlavy	69°
b	Úhel sedlové trubky	73,5°
C	Horní trubka (efektivní)	650 mm
D	Délka sedlové trubky	500 mm
E	Délka zadní stavby	422 mm
F	Rozvor	1158 mm
G	Hlavová trubka	145 mm

Axon Tornado IV

Univerzalita. Tento pojem je velice žádaný u zimního cyklistického textilu, neboť řada uživatelů by tentýž produkt kromě kola ráda využila například také při běhání či běžeckém lyžování. A přesně to nabízí zimní kalhoty Axon Tornado IV.

Provedení do pasu, tedy bez laclu, přiléhavý střih a přítomnost protivětrné membrány předurčuje tyto kalhoty například pro běžecké lyžování či běh. Pokud se pod ně ale oblečou klasické kraťasy s výstelkou, jsou ideální i na kolo. Slovo univerzalita je zde tedy na místě.

Kalhoty kombinují materiál Break Wind s membránou na celém předním dílu se zateplenou elastickou pleteninou Axtherm v případě zadních panelů. Použitý střih není určen primárně pro vyšvihané závodníky, je o něco volnější v oblasti stehen a kolenou. Zpracování je velice čisté s využitím plochých švů. V pase je použita širší guma doplněná o stahovací šňůrku. Netradiční je úzká zadní kapsa bezprostředně pod horním lemem, která může přijít vhod spíše zmiňovaným běžcům než cyklistům. Výhodou jsou rozepínací konce nohavic se zipem o délce dvaadvacet centimetrů, jež výrazně usnadňují oblékání. Pochvalu zaslouží použití reflexních prvků, a to nejen v těchto zipech, ale i na zadní straně nohavic.

Kalhoty Tornado IV nabízí velice dobrou ochranu proti proudícímu chladnému vzduchu, aniž by uživateli hrozilo nadměrné zapaření. Míru zateplení považujeme za ideální a tyto kalhoty je možné použít jak při teplotách blížících se téměř deseti stupňům, tak s vhodnou spodní vrstvou i výrazně pod bodem mrazu. Nadprůměrná je výška kalhot nad rozkrokem, proto zadní díl vhodně kryje spodní část zad a zabraňuje tak prochladnutí této citlivé partie těla. Délka přesně odpovídá avizovaným velikostem, pouze je potřeba počítat s již zmiňovanou o něco volnější partií okolo stehen a kolenou.

Kalhoty Axon Tornado IV stojí 1190 korun. V nabídce jsou velikosti S–XXL v černé, modré a červené barvě. **(kad)**

+	vyšší horní díl, délka zipu nohavic, ochrana proti větru, reflexní prvky
−	volnější střih v oblasti stehen a kolenou

TRADIČNÍ PRODEJCE • KOLA BĚŽNĚ SKLADEM • ŠPIČKOVÝ PŘEDPRODEJNÍ I BĚŽNÝ SERVIS
cannondale®
!!! MODELY 2008 JIŽ SKLADEM !!!
ŠTĚRBA 0% SPLÁTKY BEZ NAVÝŠENÍ
ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz
Sezimova 10, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961
info splátky: 800 159 235
602 383 232
e-mail: info@sterba-kola.cz
OBLEČENÍ, BOTY A DOPLŇKY • FINANCOVÁNÍ FORMOU SPLÁTEK BEZ NAVÝŠENÍ CENY

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

RUKAVICE PĚTKRÁT JINAK

Pořídit si rukavice na kolo pro zimní vyjížďky se zdá být banální záležitost, zvlášť když je na trhu tak pestrá nabídka a zimní rukavice prostě už svým názvem dávají záruku ochrany před chladem. Ovšem nemusí tomu tak být vždy a vzhledem k množství variací materiálů či střihů a provedení, nejsou rukavice jako rukavice. Náš srovnávací test pěti párů zimních rukavic jasně ukázal rozdíly nejen ve střihu, ale i v teplotním komfortu či v citlivosti úchopu řídítek.

Největším drtičem mrazu se staly rukavice **BBB Weatherproof II**, které během testování zahřály opravdu nejvíc. Základem rukavice je dlaňová část ze syntetické kůže Amara se silikonovým potiskem pro lepší přilnavost k řídítkům a na ukazováčku a prostředníku k brzdovým pákám. Hřbetní část je tvořena materiálem Thermo Proof odolným vůči větru a vodě a na palci nechybí froté. Mezi prsty jsou panely z jemného flísu. Pro vyšší komfort je pod vnější vrstvou ještě membrána, která umožňuje rukám „dýchat“ a zároveň je chrání před chladem. Nejblíže k pokožce je třetí vrstva zateplení, která tvoří jakousi vnitřní rukavici a je i na dlani.

Střih rukavice je pohodlný a velikost XL opravdu odpovídá jak délkou prstů, tak celkově volnějším provedením, a to v dlaňové části, i v prostoru pro prsty. Na zápěstí s všitou stahovací gumou nechybí neoprenová manžeta se stahováním na suchý zip, která ovšem na rozdíl od samotné rukavice takový teplotní komfort neposkytla. Rukavice působí opravdu zimním dojmem, ale poměrně měkká a nepříliš silná dlaň nabídla dostatečné citlivé ovládání brzd i řazení. Veškerá ochrana před chladem byla soustředěna na hřbet a prsty, takže ani v teplotách výrazně pod nulou nám nebylo chladno. Naopak kolem nuly se ruce potily, takže s klidem doporučujeme spíše do teplot minus pět stupňů a nižších. I přes zpocené ruce však nedošlo ve sjezdech k prochladnutí prstů, ale rukavice udržely stálou teplotu. Takže BBB Weatherproof II v ceně 790 korun doporučujeme všem cyklistům, kteří v zimě trpí a chtějí opravdu silnou ochranu před chladem. V tomto případě určitě nesáhnou vedle.

BBB

Etape

Hned na druhém místě co do odolnosti vůči mrazu se umístily rukavice **Etape Lake WS**, které vyznávají zcela odlišný materiál. Rukavice je kompletně z materiálu Windster Fleece, který disponuje protivětrnou membránou. Pro vyšší odolnost vůči opotřebení je dlaňová část pošita protiskluzovými panely z materiálu Sensifeel. Hřbetní část kromě flísu využívá ještě membránový materiál Ultra III Tec, takže odolnost vůči chladu je opravdu vysoká, navíc je umocněna vnitřním zateplením Thinsulate 3M na hřbetě.

Střih rukavice se ukázal ze všech testovaných jako nejpohodlnější pro jezdce se středně širokou dlaní a dlouhými prsty. Prostor pro prsty byl dostatečně komfortní a úchop řídítek či ovládání pák byly pohodlné. Dostatečně pružná manžeta na zápěstí perfektně uzavřela vnitřní prostor proti vniknutí chladu a celou rukavici je navíc možné zajistit přes zápěstí stahovacím páskem na suchý zip. Jeho vnitřní zakončení bylo při nasazování lehce cítit, ovšem po utažení už jsme o něm za jízdy nevěděli.

Ačkoliv jsme během testování nepozorovali nějaké opotřebení, nebude flís tak odolným materiálem hlavně při pádu. Tam má konkurenční Amara a další silnější materiály trochu navrch. Teplotní využití rukavic Etape Lake WS v ceně 499 korun bude kolem minus pěti až do nuly a nepatrně výš díky vyšší paropropustnosti. Kolem minus pěti je lze využít dobře jak na bike, tak na silnici.

V opravdu těsném závěsu, nebo skoro stejně skončili další dva soupeři, dělící se o třetí místo v teplotní škále. Tím prvním a lehce teplejším jsou rukavice **Pell's X-Shield**. Jejich dlaňová část ze syntetické kůže byla nejsilnějším provedením v testu a navíc je pošita výztuhami pod klouby prstů a na vnější malíkové hraně, kde je gelový polštářek pro lepší rozložení tlaku řídítek. Mezi palcem a ukazovákem nechybí zesilující výztuha, takže co do odolnosti asi nejkvalitnější provedení v testu. Daní za to je nepatrně snížená citlivost úchopu řídítek a ovládání řazení či brzd, ale s tím je třeba v zimě počítat.

Hřbetní část je z materiálu Hipora, který je odolný vůči větru a vodě a přes zápěstí a klouby prstů je pro vyšší ohebnost neopren. Velká plocha froté na palci je samozřejmostí, příjemným nadstandardem jsou tři reflexní proužky přes celý hřbet. Stahování poměrně krátké neoprenové manžety páskem na suchý zip je díky šířce rukavice trochu slabší a krytí zápěstí není příliš výrazné. Celkově střih rukavice bude vyhovovat jezdcům s hodně širokou dlaní a kratšími, nepříliš silnými prsty. Rukavice jsou navíc vybaveny plastovou sponou, takže je lze spojit k sobě, což se hodí při sušení či převozu.

Teplotní využití je díky vysoké odolnosti vůči vodě široké a rukavice X-Shield je možné využít hlavně kolem nuly a lehce pod ní. Důležitá bude ovšem dostatečná délka rukávů bundy pro překrytí zápěstí.

Jako jediné v testu bychom tyto rukavice neváhali použít i na civilní nošení díky jejich „necyklistickému“ modernímu vzhledu. Cena 590 korun je vzhledem ke kvalitě provedení a odolnosti více než příznivá.

Pell's

Se shodnou teplotní odolností se o třetí místo dělí rukavice **Northwave Windout**. Italská značka Northwave využívá kombinaci několika materiálů, kdy dlaň je vyrobena ze syntetické kůže a pro vyšší odolnost a přilnavost nechybí silikonový potisk pod ohybem prstů a na střední části dlaně, navíc kombinovaný s prošitím. Možná bychom uvítali výztuhu mezi palcem a ukazovákem, kde díky spojení s hřbetní částí není provedení švu tak odolné. Hřbetní partie kombinují membránu Aerotex a neoprenové vsadky pro dosažení potřebné ohebnosti. Aerotex tvoří celou vnitřní rukavici, takže je zajištěna kompletní ochrana před promočením, ale zároveň zajištěna dostatečná paropropustnost. Na hřbetní straně je navíc vnitřní zateplení z materiálu Outlast, který umí absorbovat teplo při přehřátí a následně je vyslat zpátky při ochlazení ruky. Mezi prsty je použit tenký pružný materiál, který v nižších teplotách nenabízí výrazné tepelné schopnosti, ovšem stále je pod ním větruodolná membrána, takže jím dovnitř nefouká, ale prsty mohou lépe dýchat. Díky použitým nadstandardním materiálům je cena rukavic 920 korun.

V-Rider

Střihově patří mezi zlatý střed, takže sedí jezdcům se středně silnou dlaní a delšími prsty. Ohebnost materiálu a citlivost ovládání brzd či řazení jsou na vysoké úrovni, stejně jako tepelná regulace. V rukavicích byl dostatečný komfort v teplotách kolem nuly a lehce pod ní. Náplet na zápěstí svojí délkou a dostatečnou pružností velmi dobře ochránil i tyto partie, takže nebylo třeba sahat po extra dlouhých rukávech bundy. Pochvalu zaslouží i dva reflexní proužky na hřbetní straně. Trochu nás mrzela absence froté na palci, protože cyklista jej využije takřka vždy a neopren nemá prostě schopnosti zastoupit kapesník.

Na nejvyšším teplotním stupínku je další domácí zástupce, tentokrát rukavice **V-Rider Winter**, které patří do produkce značky Acstar. Jedná se o rukavice z materiálu GoreWindstopper, což je samo o sobě dostatečnou zárukou větruodolnosti a kvality. Dlaňová i hřbetní část jsou z totožného materiálu, pouze na dlani je našita výrazná protiskluzová výztuha. Ta pokrývá celou centrální část dlaně, vnitřní stranu palce a ukazovák a prostředník. Bohužel na dvou zmíněných prstech není dotažena až na špičku, což pro dosažení vyšší přilnavosti k brzdovým pákám trochu snižuje její praktičnost při jinak promyšleném rozmístění. Hřbetní strana kombinuje pouze dvě barvy a nese výrazné vykrojení díky implantovanému stahování manžety na zápěstí pomocí suchého zipu. Manžeta má dostatečnou délku a zapínání zipu usnadňuje gumové logo značky na konci pásku, který tvoří vrchní část manžety.

Northwave

Teplotní komfort těchto rukavic není díky absenci výraznějšího zateplení příliš vysoký. Vnitřní tenký flís sice poskytl na omak komfortní prostřední, ovšem v teplotách kolem nuly nebyly rukavice příliš hřejivým společníkem. Ideální proto budou do jarních a podzimních dní a teplot lehce nad nulou, kde díky paropropustnosti a větruodolnosti udělají velkou službu. Střihově pak odpovídají spíše užším dlaním s delšími prsty. Nabídnou velmi citlivé ovládání a úchop, ovšem při pádu jen minimální ochranu před prodřením materiálu dlaně. Jejich cena 445 korun je vzhledem k použité membráně značky Gore více než příznivá.

Jak vidíte, srovnání rukavic ukázalo, že různé materiály a různá intenzita zateplení dělají z obecně „zimních“ cyklistických rukavic více či méně zimní kousky.

(už)

Značka	Plusy	Minusy	Cena
BBB	zateplení, froté	manžeta	790 Kč
Etape	střih, cena	zakončení pásku	499 Kč
Pell's	odolnost, reflexe	krátká manžeta	590 Kč
Northwave	dlaň, materiál	cena	920 Kč
V-Rider	cena, materiál	slabší zateplení	445 Kč

Marzocchi 55 ATA

Modelová řada 55 je novinkou v nabídce italské značky Marzocchi, která boří mýty o nemožnosti používat jednu vidlici na všechno. Vysoký zdvih totiž může s klidem jít ruku v ruce s nízkou hmotností. Variabilita nastavení pak umožňuje vidlici použít v různých jízdních režimech.

Číslo 55 žije!

U řady 55, která čítá čtyři verze, se nedá zdvih paušalizovat. U nejvyššího modelu ATA, jenž celkově vyčnívá z řady svou hmotností 2106 gramů, je to 125 až 165 mm plynule měnitelného zdvihu nového dvoukomorového vzduchového systému ATA. Druhý v řadě, model ETA, pak disponuje pouze hodnotou 160 mm, u třetí verze ATA2 je zdvih opět nastavitelný, ale pouze mezi 120 a 160 mm. Poslední v řadě 55 TST2 má dokonce jen 140 mm.

Pídili jsme se tedy po tom, proč má ATA o pět milimetrů vyšší zdvih a také proč je o tři sta až pět set gramů lehčí, než ostatní modely. Odpovědí je odlišné provedení vnitřních nohou, které jsou pro mnohem vyšší odolnost a zároveň nižší hmotnost potaženy vrstvou niklu. Na rozdíl od tradiční anodizace vytvoří niklový potah tvrdou krustu na povrchu nohou ze slitiny hliníku, takže je možné použít trubky o mnohem menší síle stěny a zároveň mohou být i delší. Obrácenou stranou je pak technologická náročnost výroby, která si vyžádá i o poznání vyšší cenu. 55 ATA se tedy cenově vyšplhá až na 28 000 Kč. Hmotnostní rozdíl dále přináší použití vzduchu místo ocelové pružiny a absence olejové lázně, kterou nahradilo olejové tlumení uzavřené v patroně. Ta by měla být dobře servisovatelná.

Tělo

Pětapadesátka je postavena na zcela nových kluzácích, jejichž můstek zmohutněl a zároveň byl zezadu odlehčen žebrováním. Vnitřní nohy převzaly tloušťku 35 mm po dosavadní vidlici 66, která stejně jako sjezdová 888 zmohutní na 38 mm. Vidlice 55 a 66 mají nově rychloupínací osu WLF, která usnadní sejmutí předního kola. Hned nás napadlo, že by nové kluzáky z padesátpětky mohly starší modely 66 obohatit právě o novou osu a větší tuhost, ale bohužel vnitřní nohy mají jinou rozteč, takže by na „šestky“ nové kluzáky nepasovaly.

ATA – Air Travel Adjust

Vzduchový systém ATA pracuje na bázi dvou komor, které se foukají jedním ventilkem. Poměr tlaku se v negativní i pozitivní komoře automaticky srovná tak, aby vidlice získala co největší citlivost. Zespodu vidlice je ještě jeden ventilek, ale ten patří třetí komoře PAR, která se stará o ochranu před chodem na dno. U testovaného kusu však byla tato komora z výroby nafouknutá příliš a tak byl chod vidlice o něco kratší. Po upuštění tlaku již bylo vše v pořádku. Vzduchové komory připomínají svou citlivostí proslavený chod pružinových Bomberů, navíc díky spodní komoře je možné simulovat i podobnou progresivitu, tedy jemný chod na počátku zdvihu s přitvrzením na konci.

Vzduchový systém ATA umožňuje také snížit zdvih vidlice o 40 mm, aniž by došlo ke změně průběhu pružení, a to v devíti otáčkách červeného ovladače na pravé straně korunky. Jeho tvar vzdáleně připomíná motýlky z komunistických favoritů a celkem dobře se ovládá. Tolik otáček umožňuje jemné nastavení zdvihu a tím i třeba úpravu hlavového úhlu. V tom případě jsme ale postrádali nějaký způsob informace o velikosti zdvihu, jako to mají některé konkurenční vidlice. Pravděpodobně by se však na niklový potah potisk nanášel hůře. Pro enduro, kde se se zdvihem hýbe často, bychom však raději využili systém ETA, u něhož ke změně zdvihu dojde v jedné rychlé půlootočce.

První problémové místo jsme však našli právě zde, neboť pod ovladačem se nachází ventilek vzduchové komory. Jenže „motýlka“ sundat je dost složité, protože uvnitř má na těle gumové těsnění, bránící vypadnutí. Zpočátku nám zabralo docela dost času, než jsme objevili systém, jak ovladač doslova vyviklat. V terénu a holýma rukama je to prakticky nadlidský úkol, takže je lepší si pomoci třeba montpákou a ovladač podebrat. Naštěstí se po počátečním laborování s tlakem vidlice již tak často nemusí dofukovat, a ovladač funguje jako zdařilá krytka ventilku.

TST Micro

Na levé straně korunky najdeme červený ovladač s páčkou, uprostřed něhož je malé zlatavé kolečko systému TST Micro. Páčkou lze ve čtyřech polohách nastavit velikost komprese. V první poloze je vidlice plně otevřená, druhá a třetí pozice přitvrzují kompresi a čtvrtá poloha je lockout. Zlatavé kolečko uprostřed ovladače pak nastavuje tvrdost lockoutu v poslední poloze od úplné blokace až po velmi jemný chod. Tak si každý jezdec může upravit podle vlastních potřeb práh odtržení vidlice z klidu. S páčkou jsme neměli žádný problém, za jízdy se dá snadno nahmatat a polohy mají zřetelné kliknutí. Ke zlatavému kolečku však máme výhrady, neboť má hodně ostré hrany prohlubní pro prsty, takže při ovládání bez rukavic docela nepříjemně tlačí do prstů. Tohle by už mohli mít Italové vychytanější. Funkce je však ideální, rozdíl v prahu odtržení je citelná a finální pozice opravdu vidlici zablokuje.

Na spodu vidlice pak ještě najdeme ladící váleček ovládající odskok. Jak je již u vidlic Marzocchi zvykem, funguje výtečně a dokonce má i indexaci se zřetelnými polohami, takže doladění odskoku podle tlaku vzduchu je otázkou chvilky.

Na kole

Po zkušenostech s vidlicí 66 z loňské sezóny jsme čekali podobný dojem. Ovšem pětapadesátka překvapí mnohem vyšší tuhostí, která je v extrémních situacích k nezaplacení. **Ovládání kola s ní je neuvěřitelně přesné, navíc 2,1 kila při zdvihu 165 mm vyvolá trochu nepřirozený pocit úžasné lehkosti.**

Ačkoliv vidlice pruží na bázi vzduchu a bez olejové lázně, **technikům z Marzocchi se celkem slušně podařilo vyladit chod tak, aby byl skoro sametový**. Sice to není úplně stejný pocit, jako u pružiny v olejové lázni, ale to bychom se pak nebavili o váze 2,1 kg.

V první poloze ovladače TST je vidlice klasickou „marzoki-žehličkou“, kdy jezdce neruší prakticky žádné nerovnosti. Ideální stav do rozbitého terénu z kopce. Ovšem ruku v ruce s citlivostí jde také zanořování pod brzděním v prudkém sjezdu. Proto je možné navolit druhou nebo třetí polohu, které zvýší kompresi, takže stlačit vidlici je o něco těžší a pod brzděním se již tolik nezanořuje. Zároveň se jí ubere i část citlivosti, s velkými rázy si však stále poradí bezchybně. Jednu ze dvou poloh je také vhodné nastavit před skokem z vyšší úrovně – dropu.

Tomu, aby vidlice nešla vlivem velkého rázu na dno, je možné zabránit nahuštěním komory PAR na spodu vidlice, čímž „pětky“ dostanou progresivnější chod. Tato komora totiž neovlivní chod vidlice na počátku zvdihu, ale pouze v jeho poslední části.

Jakmile se dostaneme do údolí, je třeba se nějak vydrápat na další kopec. V tu chvíli přijde ke slovu poslední poloha páčky TST. Otáčením zlatavého kolečka lze zvolit podle hmotnosti a jízdního stylu jezdce, jak velký tlak na řidítka bude vidlice ignorovat. Na konci otáčení se vidlice maximálně přitvrdí, ovšem případný nečekaný velký ráz pohltí. Snížení zdvihu sice zabere nějaký ten čas, ale rozhodně do výjezdu maximálně pomůže. Také pro jízdu po městě či delší přesuny jsme vidlici nechávali na nejnižším zdvihu.

Velmi příjemným zpestřením proti minulosti je nová **rychloupínací pevná osa**. Pojistný systém vypadá na první pohled dost netradičně, ale funguje dobře. Z osy totiž vystupuje malý háček, jenž zabraňuje jejímu vypadnutí i při případném uvolnění upínáku. Pro sejmutí kola je třeba nejprve vyšroubovat osu a pak prstem pojistku nadzvednout. Ta je totiž zajištěna pružinkou, takže drží na svém místě, ale prstem nadzvednout jde. Jak dlouho tento systém vydrží při kontaktu s terénem, je však ve hvězdách, cvičně urazit páčku jsme se radši nepokoušeli.

Jaká tedy je?

Marzocchi 55 ATA je v poměru ke svému zdvihu neuvěřitelně lehká, takže by měla být zajímavá pro všechny gramhoniče, kteří nehledí na finance. 28 000 korun totiž není úplně málo, ale za své peníze jezdec získá funkční vidlici s dobrou tuhostí, nízkou hmotností, variabilitou nastavení komprese i možností změny zdvihu. Co víc si u vidlice dnes ještě přát?

(mig)

\+ nízká váha, jemný chod, široké možnosti nastavení

– ostrý ovladač, hůře se sundává kryt ventilku

DEMA Ventto

Silniční kolo slovenské značky Dema přesně charakterizuje její přístup k celé kolekci. Silná orientace na hydroforming s doslova futuristickými profily, to je Dema a model **Ventto** to jen potvrzuje.

Ostré křivky

Rám modelu Ventto využívá hliníkovou slitinu řady 6061 s dvojitým zeslabením stěny trubek. Ovšem zde je slovo trubka od klasiky dost vzdálené. **Výrazné křivky, kdy horní trubka je prohnutá směrem dolů a na obou koncích výrazně zvýšena, aby navíc měla na každém konci jiný průřez, to je ukázková škola hydroformingu.** Totéž platí o spodní trubce, která je u hlavy výrazně vysoká s mnohoúhelníkovým profilem, aby směrem ke středovému pouzdru přešla v jakýsi naplocho položený diamant pro vyšší tuhost. Spodní ramena zadní stavby mají výrazné prohnutí a trojúhelníkový průřez, stejně jako sedlové vzpěry. Zadní patky jsou napojeny zabroušenými svary plynule a čistě, naopak zbytek rámu vyznává ve spojích masivní housenky. Celkový design ovšem nelze nepřirovnat k tvarům kol známé belgické značky Ridley, která je jedním z tahounů moderního vzhledu.

K doladění celku je i přední vidlice v bílé barvě, což je vzhledem k jejím karbonovým nohám možná trochu škoda. Každý karbonový kousek bývá většinou vystaven na odiv, aby dodal kolu nádech exkluzivity. Zde to ale není úmyslem, a černé zlato je schováno pod bílý lak, takže jen jízda po kostkách ukázala, že materiál umí přinést více komfortu než dural, a prozradila tak pravou tvář.

Zaoblená jízda

Jestliže tvary rámu působí ostrým dojmem, pak jízdní projev je spíše klidnější a vyrovnanější. **První dojem po nasednutí na kolo je jednoznačně závodní posed.** Představec dlouhý 125 mm je na velikost L (560) trochu moc. Navíc sloupek vidlice nemá díky dvěma podložkám příliš velkou rezervu, takže jsou řídítka dost nízko. To se dá napravit otočením představce, takže se komfort nepatrně zvýší.

Jízdní test ukázal, že tuhost rámu je na slušné úrovni, tedy že profilace přináší výraznější tuhost zadním partiím, jimž přední část těsně sekunduje. Ventto bylo tedy dostatečně tuhé při silovém záběru v sedle, ovšem už ne tak extrémně tvrdé například ve spurtu. Tuhost bychom hodnotili jako vyváženou, stejně jako ovládání. **Ačkoliv představec nabídl závodní posed, chování kola je spíše klidnější a nejedná se o žádného nezkrotného hřebce, který by vyžadoval jen zkušeného jezdce.** Stabilita a poměrně slušná odezva na povel do řídítek z něj dělají příjemný stroj pro začátečníky i středně zkušené jezdce. Těm bude po chuti i plynulé zrychlování a dobré držení tempa. Akcelerace je na střední úrovni, takže závěrečný spurt nebude tak výrazný. V zatáčkách je kolo stabilní a vyvážené, takže není třeba jej příliš přemlouvat k náklonu. Dobrému ovládání navíc přispívají i 460 mm široká řídítka Ritchey, tedy stejná značka jako představec a sedlovka.

Pro vyšší komfort bychom uvítali karbonovou sedlovku, duralový model v kombinaci s tuhou zadní stavbou působil trochu tvrdším dojmem, který nezachránilo ani poměrně pohodlné sedlo Velo. K tlumení rázů nepřispívají ani vysoké ráfky Remerx Rapid s přímým výpletem vpředu a kombinací kříženého a přímého vzadu, takže kola jsou přínosem hlavně v tuhosti a přenosu síly při jízdě ze sedla.

Chválu si zaslouží osazení kompletní sadou Shimano Tiagra, která si i přes svůj nižší původ zaslouží místo u královského stolu. Její design a hlavně chod jednotlivých komponentů si v ničem nezadají s nejvyššími sadami Shimana minulých let. Tuhost klik s integrovanou osou nebo provedení přehazovačky jsou perfektní. Příjemné jsou i ukazatele převodu na vrchní straně pák, byť spíše jen orientační. Kola Rapid jsme již zmínili a zde vůbec nevadí, že nejsou od výrobce kompletní, tedy s náboji Novatec, naopak Tiagra náboje jim sluší i přesto, že Shimano přímé výplety na svých nábojích nerado vidí. Pláště Maxxis Detonator jsou osvědčenou klasikou v dané cenové kategorii a nemáme k nim připomínky.

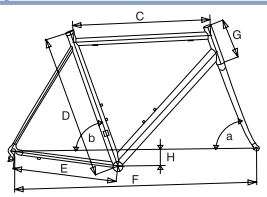
Vem to Ventto

Ventto určitě vezme jezdec hledající kompromis mezi tuhostí a pohodlím se závodně laděným posedem. Získá dobře ovladatelný stabilní stroj s vyváženým osazením i jízdním projevem. ■

+ osazení, ovladatelnost, stabilita	− delší představec

Technická specifikace:

Rám: Alloy 6061 D.B.
Vidlice: Carbon/Alloy
Kliky: Shimano FC- 4550-S, 34-50
Přehazovačka: Shimano Tiagra
Přesmykač: Shimano Tiagra
Řadicí páky: Shimano Tiagra
Brzdy: Shimano Tiagra
Náboje: Shimano Tiagra
Ráfky: Remerx Rapid
Pláště: Maxxis Detonator 23C
Sedlo: Velo
Sedlovka: Ritchey
Představec: Ritchey
Řídítka: Ritchey
Hmotnost: 9,98 kg, vč. pedálů
Cena: 21 499 Kč



	Velikost	560 mm
a	Úhel hlavy	73,7°
b	Úhel sedlové trubky	73,3°
C	Horní rámová trubka	575 mm
D	Délka sedlové trubky	560 mm
E	Délka zadní stavby	420 mm
F	Rozvor	1003 mm
G	Hlavová trubka	157 mm

NOVÉ
www.cykl.cz
Největší cyklistický obchodní dům,
ve kterém si vyberete kolo
v největším katalogu kol,
cykloprodejnu, kde si vybrané kolo koupíte
a vyberete si doplňky a součástky
v databázi distributorů, značek a výrobků.
Přečtete si zde testy kol, součástek a doplňků,
zajímavé cestopisy, rady pro začátečníky.
V kalendáři závodů si najdete závod,
ve kterém chcete startovat.
Můžete si také bezplatně podat
inzerát s fotografií toho, co nabízíte.
Vše na jednom místě,
na přehledných, jednoduchých,
uživatelsky přívětivých stránkách.
Několik kliknutí a víte vše!

AUTHOR®
MARATON TOUR 2008

AUTHOR 50 ČESKÝ RÁJ
26. 4. 2008
WWW.50CESKYRAJ.CZ
AUTHOR ŠELA MARATHON
3. 5. 2008
DĚTSKÝ AUTHOR ŠELA MARATHON
4. 5. 2008
WWW.SELASPORT.CZ
AUTHOR KRÁL ŠUMAVY MTB
31. 5. 2008
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ
AUTHOR CYKLO MAŠTALE
14. 6. 2008
WWW.MASTALE.CZ
AUTHOR 50 BEZDĚZ
21. 6. 2008
WWW.50BEZDEZ.CZ
AUTHOR ZNOVÍN CUP
28. 6. 2008
WWW.VINARSKA50.CZ
VELKÁ CENA VINNÝCH SKLEPŮ LECHOVICE
30. 8. 2008
WWW.MTB.LANCOV.CZ
AUTHOR KRÁL ŠUMAVY ROAD
13. 9. 2008
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ
CYKLOMARATON BRDY 2008
20. 9. 2008
WWW.AARCHA.CZ
NOVA AUTHOR CUP
11. 10. 2008
WWW.NOVAAUTHORCUP.CZ
www.author.eu

NAŠE KOPCE

Spíš než samotný vrch Třemšín je známé především městečko ležící na jeho úpatí, Rožmitál pod Třemšínem. O jeho popularitu se postaral již Lev z Rožmitálu při svých cestách po Evropě v patnáctém století, a hlavně Jakub Jan Ryba, autor České mše vánoční. Ta mimochodem poprvé zazněla roku 1796 právě v rožmitálském kostele. My ale necháme historii stranou a budeme se věnovat tomu, jak si nejlépe zajezdit v lokalitě okolo Rožmitálu.

Třemšín (827 m n. m.)

Celá třemšínská část Brd, a především samotný přírodní park Třemšín, jsou ideálním místem pro cyklistiku, ať už provozovanou na horském či třeba krosovém kole.

Celodřevěná, silně zchátralá konstrukce rozhledny sice nabízí adrenalinové vyžití, z jejího vrcholu ale díky vzrostlým stromům bohužel nic neuvidíte.

Kam se dříve nesmělo...

Velká část Brdské vrchoviny v dobách minulých patřila mezi prostory veřejnosti nepřístupné, neboť se zde nacházel vojenský výcvikový prostor Jince. Ačkoliv zde ani v současnosti v mnoha místech nenajdete příliš husté turistické značení, tento kraj západně od Příbrami je zajímavý právě onou určitou nedotčeností turistikou i cykloturistikou. Je zde velké množství cest a silniček vedoucích téměř nekonečným hlubokým lesem, kde lze třeba i v letních vedrech najet mnoho příjemných kilometrů.

Turistické značení zde začíná výrazně houstnout teprve až v úrovni Rožmitálu pod Třemšínem a světe div se, na samotný Třemšín vedou dokonce hned čtyři turistické značky, v podstatě každá z jiné strany. Zajímavých míst v okolí je celá řada, kromě Rožmitálu určitě stojí za návštěvu město Březnice s krásným zámkem a zámeckým parkem. Příliš daleko to ale není ani do Blatné či do Příbrami. Tam kromě hornického muzea či aquaparku stojí za návštěvu především poutní klášter Svatá Hora. Typickým znakem tohoto kraje jsou také zatopené lomy, většinou přístupné veřejnosti. Koupání v průzračné, i když většinou velice studené vodě, patří v létě k příjemným zážitkům.

Cyklistika v této lokalitě patří k pohodovějším. Tomu napomáhá minimální provoz na menších silnicích, přívětivý profil terénu a relativně malé množství návštěvníků všeobecně. Značení turistických cest sice z naší vlastní zkušenosti není ideální, krása zdejší přírody to ale bohatě vynahradí. Zvlášť po loňském lednu, kdy v tomto kraji napáchala vichřice velké lesní škody, se ještě nepodařilo dát vše úplně do pořádku. Proto je potřeba počítat s tím, že cestu mohou znepříjemnit vývraty, těžba dřeva a také tu a tam chybějící turistická značka.

Hurá na Třemšín

My jsme absolvovali trasu od městečka Sedlice přes Myštice na Březnici, odkud jsme se vydali po modré značce přímo na Třemšín. Z Březnice je to na vrchol Třemšína sedmnáct kilometrů.

Modrá značka vede zpočátku po silnici do Hlubyně, odkud se již pokračuje terénem. Velice příjemná, nepříliš náročná cesta je zde občas „narušena" pouze zmiňovaným nedokonalým značením, zkrátka je dobré mít s sebou mapu a spíš než se jen kochat se více soustředit na cestu. Po průjezdu Bezděkova pod Třemšínem začíná pozvolné stoupání na vrch Štěrbina (753 m n. m.). Zde je dobré pečlivě hlídat značky, neboť se posléze uhýbá doprava velice nevýraznou zarostlou odbočkou. Následuje hodně prudký výjezd vyžadující slušnou jezdeckou techniku. Na vrchu kopce opět čekejte bloudění, značka skutečně nikde. Budete-li se držet cesty vedoucí rovně, tak na modrou značku brzy narazíte. Hezký rychlý sjezd kříží žlutou značku vedoucí k mohyle J. J. Ryby a na Rožmitál a následně křižuje silnici. Po jejím přejezdu vás úzká pěšina vysokou travou dovede na širší lesní cestu, která se mírným stoupáním po pár kilometrech napojí na červenou turistickou značku v rozcestí zvaném Kobylí Hlava. Odtud již vedou obě značky společně, a sice celkem přívětivým výjezdem po úzké asfaltové silničce. Po pravém kraji cesty nepřehlédněte křišťálovou studánku, kam ptáci, laně a bikeři chodí pít...

Po kilometru stráveném na úzké lesní asfaltce vás cesta dovede na Třemšínskou boudu s možností posezení ve stínu stromů, i když jen s vlastním občerstvením. Následná cesta je již opět terénní a o něco techničtější, čeká vás půlkilometrový výjezd lehce kamenitou cestou až na samotný vrchol k dřevěné rozhledně. I za mokra je ale tento krásný výjezd zdolatelný. Částečně vede úvozovou cestou, kolem níž jsou dobře patrné valy kdysi přítomného hradu.

Minete kapličku s dalším rozcestím, projedete po kamenném mostku přes původní hradní příkop a již jste uprostřed zříceniny zdejšího gotického hradu. Z té se ale bohužel mnoho nedochovalo.

Dřevěná konstrukce rozhledny důvěru příliš nebudí, místy je hodně ztrouchnivělá. Z vrcholu rozhledny navíc bohužel není vidět vůbec nic, okolní stromy jej výrazně přerostly. V současnosti navíc už „nefunguje" ani uprostřed horní plošiny nainstalovaný kůl s ocelovými schůdky, po němž se dá vylézt ještě výše. Takže vrchol jste zdolali, ovšem bez odměny v podobě výhledu do okolí. Až po zdolání rozhledny a sestupu zpět na pevnou zem jsme si všimli malé cedulky, že vzhledem ke špatnému technickému stavu se výstup na rozhlednu nedoporučuje...

U paty rozhledny nechybí vrcholová kniha, takže pokud ji ještě někdo neukradl, tak tam můžete zvěčnit svou přítomnost. Odměnou za zdolání Třemšína vám místo výhledu bude pěkný sjezd. Pamatujte ale, že cesta zdaleka nepatří jen bikerům, a tomu přizpůsobte svou rychlost.

Všechny cesty vedou na Třemšín!

Námi zvolená modrá turistická značka zdaleka není jedinou možností, zařadili bychom ji někam ke střední náročnosti mezi jednotlivými variantami. Nejsjízdnější cestou je využití červené značky přímo z Rožmitálu, která vede převážně po úzké asfaltové silničce a terénní je pouze poslední kilometr na vrchol. Tento výjezd dlouhý 8,5 kilometru proto doporučujeme všem majitelům krosových či trekingových kol, pro něž jsou ostatní varianty zdolání Třemšína zbytečně náročné.

Další možností je tříkilometrová trasa po zelené značce z rozcestí Na Dědku. Ta vede převážně terénem, pouze ve sjezdu po necelém kilometru jízdy ze jmenovaného rozcestí je potřeba bedlivě sledovat značení, neboť cesta k Třemšínu uhýbá ostře doprava a v rychlosti to lze jednoduše přehlédnout. Následný hodně prudký výjezd po značce několikrát přetíná serpentinu, takže bude lepší se držet klasické širší lesní cesty, čímž si ušetříte hodně sil. Poté se napojíte na modrou a červenou značku na rozcestí Kobylí Hlava, odkud je to již pouhý kilometr na vrchol.

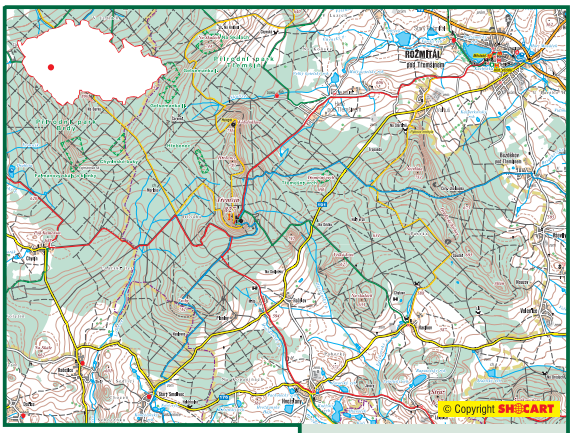
Další možností je výjezd na Třemšín po modré, ovšem z opačné strany, přes kopec Vrchy. Zvlášť poslední kilometr je však náročný, hodně příkrá úzká cesta zde vede přes větší kameny. Proto je lepší tuto variantu cesty zvolit spíš směrem dolů, samozřejmě s maximální opatrností. Po modré značce se dá pokračovat velice hezkou cestou na Metly, vesnici, kterou nejvíce poničily povodně v roce 2002. Dnes jsou Metly jako ze škatulky, s řadou úplně nových domů a s mohutnou, maximálně dimenzovanou hrází rybníka nad vesnicí. Stačí si však vzpomenout na pět let staré záběry kamer. Po shodné modré a následně červené značce se dostanete pohodovým sjezdem na Hvožďany.

Nejnesjízdnější variantu zdolání Třemšína představuje žlutá turistická značka, kterou doporučujeme hlavně pěším turistům. Sice vede přímo kolem kamenného moře, které je dokonce největší ve středních Čechách, především závěrečné stoupání na vrchol je ale možné pouze s kolem na rameni. Je zde naštěstí tolik jiných možností, že žlutou značku můžete na Třemšíně s klidem oželet a kamenné moře uvidíte již po pár krocích po žluté značce směrem od rozhledny.

(kad)

Kamenné moře na severním svahu Třemšína je největším ve středních Čechách.

Doslova „Křišťálová studánka" nedaleko rozcestí Kobylí Hlava.



Základní údaje:

Délka nejsjízdnější trasy: z Rožmitálu pod Třemšínem po červené značce 8,5 km

Délka nejhezčí trasy: z Bezděkova po modré značce 9 km nebo z rozcestí Na Dědku po zelené značce 3 km

Nejčastěji užívané převody: skoro všechny

Vhodné pro kola: červená značka sjízdná i pro krosová a trekingová kola, ostatní turistické značky pro MTB

Možnosti občerstvení: restaurace v Rožmitále pod Třemšínem, hospoda ve Hvožďanech, Zámecká restaurace v Březnici, Jezdecký statek v Martinicích u Březnice

Naše doporučení: před vstupem na rozhlednu si rozmyslete, zda má cenu riskovat, když stejně nic neuvidíte

INTERSPORT® PRAHA - PEKSPORT
VÝPRODEJ ZIMNÍHO ZBOŽÍ
- 20 %
- 30 %
- 50 %
www.peksport.cz
Vršovická 466, Praha 10, KOH-I-NOOR
tel.: 271 72 34 25 (cyklistika), 271 72 08 93 (sport)
Po–Pá: 9.00–19.00, So: 9.00–13.00
www.peksport.cz, e-mail: peksport@intersport.cz

MALOOBCHODY
Kola ŠÍRER www.sirer.cz
BRNO tel. 547 212 482
BEROUN tel. 311 621 355
Č. BUDĚJOVICE tel. 386 359 259
Oficiální dovozce Campagnolo
Horská a krosová kola
Stavby silničních kol

KERN CYKLOSPORT
www.cyklo-kern.cz
HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE
Od r. 2001 motorizujeme kola el motorem,
24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu
= 5 LET PROVOZU
Naše tříkolky FREEDOM s maxi již mají najeto více než 8000 km!
AUTHOR®
CYCLESTAR® bicycles
Sídliště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz
KOLA ♦ KOLOBĚŽKY ♦ TŘÍKOLKY

axit
Axit CZ, s. r. o.
prodej a servis kol Merida, Author, Specialized, Maxbike a dalších
prodej snowboardů, vázání a přileb
internetový prodej po celé ČR a SR
Kladská 1513, 547 01 Náchod, +420 491 426 020, axit@axit.cz
www.axit.cz

Kola Štorek Řevnice
jízdní kola
příslušenství ■ náhradní díly
KOLA
horská ■ silniční
trekingová ■ dětská
platební karty
splátkový prodej bez navýšení
po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-srpen)
e-mail: info@kola-sport.cz
www.kola-sport.cz
tel.: 257 721 313
Komenského 92, Řevnice
AUTHOR MERIDA SPECIALIZED HARDY

Axon Tornado III

Použití materiálu s protivětrnou membránou, jež zajistí dokonalou ochranu proti proudícímu chladnému vzduchu a zároveň určitou prodyšnost zabraňující nadměrnému zapaření, patří dnes u kvalitní zimní termobundy ke standardu. Základem úspěchu je tedy především promyšlený střih a na tento fakt sází i cyklistická bunda Axon Tornado III, která prošla naším testem.

Kombinace materiálů zajišťuje této bundě solidní odvod přebytečného tepla a zároveň výbornou tvarovou přizpůsobivost. Materiál Break Wind s membránou je použit na celém předním dílu, na rukávech a na horním panelu zad. Ve své kategorii nabízí tento materiál nadprůměrnou elasticitu ve všech směrech, jeho termoizolační schopnost má na starosti vnitřní strana tvořená tenkým, na omak velice příjemným flísem. Prodyšnost zadního panelu bundy pak výrazně navyšuje zateplený elastický úplet Axtherm.

Ke střihu bundy nemáme žádné výhrady. Šířka trupu je zlatou střední cestou, bude tedy vyhovovat většině postav. Pouze v případě vyloženě vyšvihaného jedince je při předklonu vpředu na bundě znát určitý přebytek materiálu. Dostatečně dimenzovaná je délka rukávů, které jsou zakončeny velice příjemným pružným lycrovým nápletem. Spodní lem trupu je po celém obvodu vybaven protiskluzovým páskem, takže se bunda vzadu při předklonu příliš nevyhrnuje. Jedinou připomínku máme k přednímu panelu, jenž by se nám líbil o něco kratší. Úplným ideálem je provedení límce, který je vhodně vysoký i široký, a navíc je zezadu vybaven stahováním. Podložení zipu je použito pouze v jeho horní třetině, což je po funkční stránce zcela dostačující. Po celé délce je zip navíc krytý i zvenku, takže ochrana před profouknutím rozhodně nebyla podceněna. A totéž platí i o reflexních prvcích, kterých je na bundě opravdu požehnaně, a to jak na předním a zadním dílu, tak i na rukávech. Stěžovat si nemůžeme ani na provedení kapes. Tři zadní kapsy jsou hodně hluboké a pružné, takže nabídnou dostatečný úložný prostor, aniž by hrozilo, že z nich obsah při jízdě v terénu vypadne. Náprsní kapsa se zapínáním na zip je ideální pro uložení telefonu, peněz a kartičky pojištěnce.

Jako celek působí bunda Axon Tornado III velice vyváženě. Nabízí totiž vhodně provedený střih s řadou praktických detailů a funkční materiál. Na dokonalé ochraně před studeným proudícím vzduchem má kromě samotného materiálu zásluhu provedení límce i zakončení rukávů. Prodyšnost samozřejmě vzhledem k přítomnosti membrány nemůže být zázračná, je ale výrazně navýšena zadním panelem bundy z materiálu podobného klasickému superroubaix. Takže i po této stránce nemáme připomínky.

Bunda Axon Tornado III stojí 2490 korun a je nabízena v černém, modrém a červeném barevném provedení.

(kad)

\+ ochrana proti větru, provedení límce, elasticita materiálu, reflexní prvky, hluboké zadní kapsy

− delší přední díl

Campagnolo Khamsin

Zapletená kola Khamsin, novinka loňské sezony, představují základní model v hierarchii značky Campagnolo.

Tato silniční kola sází na atraktivní design, jenž může být navíc ještě podpořen nepřehlédnutelnou zlatou anodizací, a především na hodně příznivou cenu. Vždyť kvalitní kola za cenu výrazně pod čtyři tisíce korun za pár, to se donedávna mohlo zdát pouhým snem. A byť se v případě kol Khamsin jedná o základní model, jehož jediným handicapem se může zdát o něco vyšší hmotnost, test těchto kol potvrdil, že produkt Campagnolo splní i v nejzákladnějším provedení vysoké nároky na odolnost, tuhost a v neposlední řadě také design.

Ráfky s lehkým V-profilem o výšce 24 milimetrů jsou zapleteny svazkově po třech drátech, tedy patentovaným G3 systémem. Vpředu je 24, vzadu celkem 27 nerezových drátů. Vpředu a na levé straně vzadu je použit radiální výplet, u kazety pak z pevnostních důvodů třikrát křížený výplet. Ráfky potěší nejen žlábkem uprostřed brzdové plochy, informujícím o jejich opotřebení, ale především dokonale čistým spojem.

Náboje využívají průmyslová ložiska pro co nejdelší životnost, a především kvůli snížení nároků na údržbu. Hodně povedené jsou nové rychloupínáky, které jsou totožné s těmi u vyšších modelů kol Campagnolo. Rychloupínáky jsou pak také jediným rozpoznávacím znakem mezi provedením pro rok 2007 a 2008. Plášť ořechu je duralový, stejně jako u vyšších typů kol značky. Samozřejmostí je kompatibilita ořechu pro kazety s devíti i deseti pastorky Campagnolo.

Hmotnost předního kola je 855 a zadního 1040 gramů. To sice není zrovna málo, ovšem vzhledem k ceně páru kol 3695 korun se zdá hmotnost téměř nepodstatná.

Kvalita za hubičku

Přenos síly je velice dobrý, my jsme navíc ani po několika stech testovacích kilometrech nemuseli kola jakkoliv docentrovávat, což bylo milým překvapením. O něco vyšší hmotnost se musí chtě nechtě projevit při akceleraci, která logicky není tak blesková, jako v případě lehčích kol. Kola Khamsin jsou ale určena především pro „hobíky“. Ti pravděpodobně místo vyžívání se ve spurtech uvítají celkovou odolnost kol. Chod nábojů je dokonale čistý, což platí i o uložení ořechu. Použitá ložiska navíc slibují vysokou životnost. Velice příjemným překvapením byla v této kategorii především nadprůměrná torzní tuhost kol a pevnost ráfků. Tato kola bychom se nebáli doporučit i těžším jezdcům.

Na slušné úrovni je schopnost kol pohlcovat část otřesů. Na tomto faktu má zásadní podíl především použitý svazkový výplet, jenž dovoluje ráfku ve vertikálním směru lehce pracovat. Tento výplet nejenže má praktický přínos, ale i designový. Zvlášť se zlatou povrchovou úpravou se člověku vůbec nechce věřit, že má před sebou kola za necelé čtyři tisíce.

Pokud zvažujete koupi cenově dostupných zapletených kol, model Campagnolo Khamsin můžeme vyloženě doporučit. Nejenže se budete moci spolehnout na jejich odolnou konstrukci, ale navíc budete mít jistotu, že vašemu kolu přidají na atraktivitě.

(kad)

\+ tuhost, odolnost a spoj ráfků, chod nábojů, propracované rychloupínáky, cena

− hmotnost

MANITOU Full Carbon

TOP MODEL MOUNTAIN BIKES

Kč 67.990,-

www.apache-bike.cz

Rám **Full Carbon**
Vidlice **Fox 32 Lock Out 80 mm**
Převodník **Shimano Deore XT**
Řazení **Shimano XTR**
Měnič **Shimano XTR**
Přesmyk **Shimano Deore XT**
Kazeta **Shimano CSM 580 11-32/9**
Řetěz **Shimano HG-93**
Brzdy **Shimano Deore XT Disc Hydraulic**
Přední náboj **Shimano Deore XT**
Zadní náboj **Shimano Deore XT**
Ráfky **Mavic XC 717**
Pneu **Schwalbe Racing Ralph 26×2.10 Evo**
Pedály **Shimano PD M-540**
Řídítka **Ritchey WCS 31.8 mm**
Představec **Ritchey WCS 4 Axis 31.8 mm**
Sedlovka **Ritchey WCS 31.6 mm**
Sedlo **Ritchey WCS Marathon**
Velikost **16“, 18“, 20“**

Design © J. Herynek 2008 / www.herynek.com