

Gramové šílenství

**PŘEHLED
KOTOUČOVÝCH
BRZD**
čtěte na str. 15-18



Odlehčování kola, pro jednoho absolutní zbytečnost, pro jiného téměř návyková záležitost. Lehké kolo má samozřejmě velké opodstatnění, nejenže nabídně dobrou akceleraci, ale především oddálí únavu samotného jezdce. Ať už patříte mezi hltáče kilometrů, nebo jste spíš cyklistou-výletníkem, v obou případech nízkou hmotnost kola oceníte.

Co to je ale ona nízká hmotnost, kde vlastně leží její hranice? Na to se dá velice těžko odpovědět, vždy záleží na určení a dovednostech konkrétního stroje. Zatímco dvanácti-kilový full je rozhodně lehkým, u sportovního hardtailu taková hmotnost není nijak oslnivá. Samozřejmě se dají postavit extrémně lehká kola, v nejednom případě to však bude na úkor funkce či spolehlivosti. Odlehčovat tedy ano, ale s rozumem!

V posledních letech je hon za gramovou redukcí velice zřetelný, zásluhu na tom mají především použité materiály a nové možnosti jejich zpracování. Trh spotřebitele-cyklistu vyložené motivuje v požadavcích na co nejlehčí kolo. Zatímco před deseti patnácti lety vážil kvalitní XC bike s pevným rámem kolem jedenácti až dvanácti kilogramů, a to někdy i bez předního odpružení, v současnosti se mohou shodnou hmotností pochlubit některé celoodpružené stroje se zdvihy 100 až 120 milimetrů.

► Pokračování na str. 2

CA7700 www.AUTHOR.eu

velikost 480, 500, 520, 540, 560, 580 mm | rám AUTHOR HIGH MODULUS KARBON MONOCOQUE | komponentové vybavení D U R A A C E
zapletená kola MAVIC KSYRIUM SL WHEEL SET | řídítka RITCHEY WCS EVOLUTION KARBONOVÁ
představec RITCHEY WCS 4-AXIS | sedlovka RITCHEY WCS 1B KARBONOVÁ | sedlo FIZIK ARIONE KILIUM
poběž rychlosti 20 | hmotnost 6,90 kg / 540 | cena 109 990,- Kč

Profesionální tým PSK Whirlpool-Auther registrovaný do státního profesionálního týmu mezinárodní cyklistické federace (UCI) jezdí na kolech Author CA7700.

Rocky Mountain Slayer SXC 70

Konstruktéři kanadské značky Rocky Mountain si dali záležet a postavili zajímavý stroj Slayer SXC, který by se dal charakterizovat slovem aristokrat. Design, funkce a bohužel i cena jsou na té nejvyšší úrovni. Pro běžného smrtelníka je toto kolo díky ceně 125 tisíc asi hůře dosažitelné.

Rocky Mountain je legenda mezi freeridery a podobné úspěchy slaví i na poli závodního XC. Model Slayer SXC je však něco docela jiného. S plným odpružením (160 mm vpředu a 152 mm vzadu) a trojřevodníkem je v hierarchii značky označován jako all mountain.

Srdce stroje
Rám dostal do vlnu formované trubky slitiny hliníku řady 7005 a zadní stavba horní vzpěry z karbonu. Na rámu je jasné vidět smysl pro detail a dotažení estetiky. Prohnutá horní trubka nebo frézované části přepákování to jen potvrzují. Přední část působí velice vzdušně a jednoduše. Trubky jsou rozšířeny do hranatého profilu a tvoří už zhruba 7 cm před hlavou pevný monoblok. Hlavová trubka je odfrézovaná a materiál na zpevnění zůstal jen při krajích u misek hlavového složení.
Nejvíce pozornosti si však zaslouží zadní část. Sedlová trubka je dlouhá asi dvacet centimetrů a na spodní rámovou

trubku navazuje pomocí frézovaného dílu. Ten má dvě funkce – jednak drží čep přepákování a zároveň jim prochází tlumič Fox.
Středové pouzdro je navařeno v samostatném bloku spolu s hlavním čepem zadní stavby a trnem pro montáž přesmykače typu Top Swing.
Kývka zadní stavby je vyrobena z masivních trubek spojených s frézovanou podkovkou a mohutnými patkami. Nutno podotknout, že řetězové vzpěry jsou nesoúměrně a čep přepákování je až za osou zadního kola. Tedy klasický jednočep, zato s nízkou položeným tlumičem pro lepší citlivost. Vrchní ramena vyrobili v Rocky Mountain z karbonu v kombinaci s kovaným duralem. To vytváří dojem exkluzivity. Na tlumič působí malé, výrazně odfrézované vahadélko.
Trochu obavy jsme měli z menší tuhosti zadní stavby. Přece jen vrchní a spodní ramena nejsou tak rozevřena. Tato obava se však nakonec nepotvrdila. Tuhost celku je excelentní.

► Pokračování na str. 5

► Pokračování ze str. 1

Nejenže tato současná kola nabídnou nesrovnatelně vyšší míru pohodlí a lepší terénní dovednosti, ale jsou vybavena kotoučovými brzdami, devítikolečkem a řadou dalších vymožeností. Nejlepší celoodpružená XC kola pokrčila váhovou hranici deseti kilogramů, u kvalitních hardtailů je taková hmotnost už pomalu standardem.

Stejná je situace i u silničních kol. Když přibližně před deseti lety začali výrobci v případě samostatného rámu atakovat hranici jednoho kilogramu, zdálo se to neuvěřitelné a mnozí z nás o životnosti či pevnosti takových kol dost pochybovali. Dnes je kilová hmotnost kvalitního karbonového rámu docela běžná a některé high-endové značky mají své topmodely dokonce o dost lehčí. **Špičkové silniční závodní stroje váží často jen něco málo přes šest kilogramů, což se ještě nedávno mohlo u plně funkčního kola zdát utopii.**

Hon za co nejvyšší hmotnosti se samozřejmě týká i veškerých komponentů, od pružení přes přední a zadní kolo až po díly řazení či brzd. Nadměrný úbytek materiálu nebo jeho nevhodné zpracování se však v minulosti konstruktérům již vymstily, ať už poruchovostí, nízkou tuhostí či zhoršenou funkcí dílu. V případě rámu se problémům nevyhnuly například první modely ze slitiny hořčíku. První nadsnění z jejich supernízké hmotnosti záhy pohřbilo nutně zesílení materiálu, díky němuž byl pevný rám z magnézia nadjednou váhově na úrovni duralu, a to bohužel při podstatně vyšší ceně. Negativa spojená s váhovou redukcí se nevyhnula ani odpruženým vidlicím. Kdysi váhově revoluční Rock Shox SID první generace, vážící jen málo přes jeden kilogram, se nakonec svou tuhostí ukázal jako podprůměrný. A tak se v mnoha případech začala namísto redukce materiálu zesilovat konstrukce. **Zatímco jsou rámy kol ve většině případů lehčí a lehčí, často při zachování jejich tuhosti, v případě pružení zůstává váha v posledních letech do jisté míry podobná, ovšem při současném zpevnění konstrukce či zvyšování zdvihu.**

Podobnou situaci ale prožil i nástup karbonu. Řada výrobců v minulosti představila hodně lehké karbono-



V případě karbonového rámu je možné pracovat i s řadou detailů, například s integrovanou opěrkou pro bowden.



Někdy není zcela jasné, zda bylo cílem konstruktérů se odlišit, nebo dosáhnout nízké hmotnosti. Občas se nedá na takové kolo ani koukat...

Gramové

Takováto „nic nevážící“ podsedlová objímka již spadá do kategorie TUNING. Jestliže ale často manipulujete se sedlovkou, na podobná superlehká provedení raději zapomeňte.



Rizika nízké hmotnosti rámu?

V případě rámu může extrémně nízká hmotnost znamenat určité limity. Vedle již zmínované tuhosti, která bývá patrná především ve větších velikostech rámu či pod těžšími jezdcy, to může být i určitá křehkost. Jestliže stěny trubek svou masou připomínají spíš plechovku od koly, znamená to jisté omezení. Například u karbonového bikového rámu může být nebezpečím pouhý lehký kámen. Ten může poškodit strukturu a pevnost materiálu a následně se bude snižovat míra pevnosti v okolí poškozeného místa. Rovněž v případě pádu či nárazu je superlehký rám výrazně rizikovější z pohledu jeho životnosti. I když třeba po nárazu při zbežněném prozkoumání vypadá zcela neokoupený, klidně v sobě může ukrývat poškození, které o sobě dá vědět až postupem času. **Rizikem může být i taková banalita, jako převoz kola ve středním nosiči na autě.**



V případě klik může být použití karbonu trochu diskutabilní. Rozhodně sáhněte po značkovém produktu, u něhož máte jistotu, že prošel pečlivým vývojem, a hlavně tvrdým testováním před uvedením na trh.

Kupujete-li kolo, rozhodně je lepší volit model s co nejvyšší kvalitou rámu a třeba trochu slevit z osazení.

vé rámy, které vedle nízké hmotnosti uchvátily i slušným jízdním komfortem. Po stránce tuhosti byly ale často nevyhovující, zvláště pro závodní nasazení. V posledních letech se výrobci očividně poučili. Zatímco dřívě bylo jejich snahou nabídnout karbon, a to v některých případech jen proto, aby byl tento „moderní“ materiál na trhu i s jejich logem, současná situace je pro spotřebitele podstatně příznivější. **Poslední generace karbonových rámu už nehraní pouze na efekt, nízkou hmotnost a pohodlí, ale mnohem více řeší zmínovanou tuhost a dokonale přenos síly, odpovídající špičkovému závodnímu materiálu.** Nesrovnatelně více se pracuje s promyšlenou profilací trubek, a především s optimální skladbou vrstev či směrovou orientací karbonových vláken. O příchodu nanotechnologie ani nemluví.

Ale vraťme se k samotné hmotnosti, ta je pro mnohé cyklisty do jisté míry alfou a omegou výběru kola. Velice lehké kolo s sebou může nést mnohá negativa, ať už ve vztahu k životnosti materiálu, jízdnímu stylu či třeba tělesným proporcím uživatele-cyklisty. Ve kterých případech má cenu odlehčovat a jakým způsobem? A kde se naopak vyplatí hmotnost raději neřešit a více se soustředit na životnost dílu, případně na jeho funkci? Tak na tyto otázky se pokusíme odpovědět v následujících řádcích.

Lehký rám ano, ale...

Rám je základem kola, vybrat lehký typ je samozřejmě již od začátku výhodou. Kupujete-li kolo, rozhodně je lepší volit model s co nejvyšší kvalitou rámu a třeba trochu slevit u osazení. To totiž při běžném opotřebení stárne rychleji než rám, takže je pravděpodobné, že jej z části postupně stejně vyměníte. A výměna již opotřebovaných komponentů za kvalitnější rozhodně bolí méně než výměna nepoškozeného rámu za luxusnější.

V praxi se vyplatí, když sáhněte klidně po základním modelu konkrétní série, která využívá kvalitní rám. Přestože toto kolo třeba bude mít „pouze“ sadu Shimano Deore, fakt, že shodný rám nabízí tentýž výrobce osazení i iktěčkem, svědčí většinou o jeho kvalitách. Berte to tak, že ráky



Kombinace materiálů umožňuje konstruktérům vymýšlet zajímavé variace na téma „rám“. Všimněte si také sestavy duralových válečků nahrazujících klasické bowdeny.

a pláště byste po ojetí stejně měnili, stejně tak opotřebované díly řazení či nevhodné sedlo. Vylepšovat postupně osazení kola je navíc radostí a alespoň si vaše okolí nebude muset tolik lámat hlavu s tím, co vám dát k Vánocům. Například lehký značkový představec nebude peněženku potenciálního dárcе bolet tolik jako nový rám. Pouze je potřeba psát pravidelně Ježíškovi.

Co je ale ono „lehký“, kde leží hranice pro určení tohoto pojmu. Přesně to samozřejmě nelze určit, je nutné vycházet z nabídky trhu, tedy z porovnání s dalšími produkty. To, co bylo ještě před pár lety považováno za superlehkou špičku, dnes může váhově patřit k průměru. Následně údaje jsou tedy spíše orientační, než aby mohly sloužit k jakémusi rozškatlukování.

Za nízkou hmotnost se u silničního rámu, karbonového či duralového, dá považovat hodnota 1100 až 1400 gramů, špička je dnes u karbonových verzí okolo jednoho kilogramu a níže. V případě bikového pevného rámu nejsou hmotnostní parametry výrazně odlišné, přívlastek „lehký“ si obecně



Zpracování titanu není úplně jednoduché, řezání patek vodním paprskem však umožňuje i realizaci téměř umělečeských děl. Estetika s nízkou hmotností se nejednou vzájemně prolínají.



nost a vysoká životnost. Přestože ani prasklý titanový rám či sedlovka nejsou něčím úplně vyjimečným, stává se to spíš zřídka. **Výhodou titanu je v případě sedlovky nebo rámu hlavně nabízený komfort, váhově je tento materiál ale většinou srovnatelný s kvalitním duralitem.** Hmotnost titanového rámu okolo 1500 gramů je běžná, takže k odlehčování je třeba karbon často vhodnější. Vyšší či těžší jezdcí mohou být také v některých případech nespokojeni s tuhostí titanového rámu. Ocel volí v případě rámu většinou ti, kdo se chtějí odlišit od davu. Kvalitní ocelový rám však dnes, díky převážně malosériové výrobě, není ničím vyzoženým lehvým. Pokud se má navíc dostat na přijatelnou hmotnost, stěny jeho trubek

Takhle vysoký karbonový ráfek je vhodný na časovku. Nejběžnější modely zapletených kol s karbonovými ráfky mají výšku profilu okolo 40 až 50 milimetrů. Přínos takového aerodynamického provedení je ale pouze ve vyšších rychlostech. Pokud vám záleží hlavně na hmotnosti, raději volte nižší profil ráfku.



U většiny lehkých komponentů je nutné dodržovat výrobcem předepsané utahovací momenty, jinak by mohlo dojít k destrukci materiálu.

Je-li kolo upínáno za spodní trubku, při použití nadměrné síly hrozí zhoršení její tuhosti. Vyhráno však nemusí být ani u osědy, do něhož se kolo upíná za patky přední vidlice. Při průjezdu zatáčkou působí na kolo taková odstředivá síla, že v případě lehké karbonové vidlice může rovněž dojít k poškození materiálu.

Všeobecně platí, že superlehký materiál si mohou bez problémů dovořit lehčí jedinci a jezdcí menších postav. Těžší či vyšší cyklisté, a hlavně pak ti s drsnějším jízdním stylem, mají situaci složitější, neboť si musí vytvářet rám, který je vedle přijatelné hmotnosti také nadprůměrně tuhý a trvanlivý. Jestliže jste se rozhodli pro zakoupení hodně lehkého rámu či jiného „gramoníčho“ dílu kola, rozhodně nesmíte šetřit. **Nízká cena i hmotnost by měly být signálem, že asi něco není v pořádku. Má-li být lehký díl maximálně kvalitní, musí projít testováním a nákladným vývojem, který si často mohou dovořit jen větší výrobci. Pokud se rozhodnete snižovat hmotnost kola, pak pouze značkové!**

Začněte koly

Přestože se může zdát, že hlavní je nízká hmotnost rámu, není to tak úplně pravda. V případě rámu je zásadní především jeho kvalita (z níž by měla logicky plynout i nízká váha), dobrá tuhost

šílenství



Aby mohl být ráfek lehký a zároveň pevný, o to se stará nejen použitý materiál, ale především jeho konstrukce. Na řezu vidíte žebra, která výrazně zpevňují vertikální odolnost ráfku.

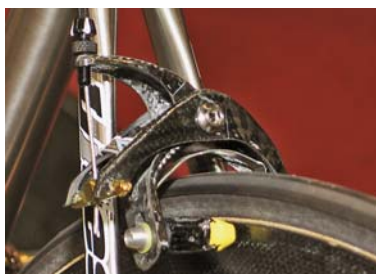
➤ a správná geometrie, ale odlehčovat začnete u kol. Jejich obvodová hmotnost je tím, co ovlivňuje akceleraci. A pokud budete mít vedle sebe dva stejně těžké biky, z nichž jeden bude mít o něco lehčí rám a ten druhý pro změnu kola, s největší pravděpodobností se vám pojeďte lépe, tedy lehčeji, na tom druhém.

Kola jsou tedy tím, co zásadně ovlivňuje projev vašeho stroje, a je proto důležitější klást důraz na jejich kvalitu než se snažit snížit celkovou váhu výměnou představek, sedlovky a řady dalších dílů. **Odlehčování můžete začít od ráfku a pláště, ty jsou totiž oním setrvačnickem, jenž musíte neustále roztáčet.**

Má-li být lehký díl maximálně kvalitní, musí projít testováním a nákladným vývojem, který si často mohou dovolit jen větší výrobci. Pokud se rozhodnete snižovat hmotnost kola, pak pouze značkově!

například v oblasti uchycení drátů. Jestliže už vám jeden ráfek kolem otvorů pro niple popraskal, určité bude při jeho výměně vhodné zvolit odolnější verzi. Výhodou je z tohoto pohledu například kašíkování, tedy vložky spojující obě stěny ráfku.

U pláště je sice nízká hmotnost velice důležitá, ale ani zde nesmí být na úkor životnosti. Zvolit optimální kompromis však bývá možné pouze na základě předchozích zkušeností, tedy pokusů a omylů. V současnosti však bývá dostatečná odolnost proti defektům výrobců řešena i u hodně lehkých pláštů. Na trhu je ale stále řada typů pláštů, které



Odlehčovat ano, ale takhle rozhodně ne! Když při brzdění promáčknete páku až k řídkům, asi je někde něco špatně...

někdy nese pozvolnou ztrátu tlaku, a tedy nutnost častějšího dofukování. Snižování hmotnosti se příliš nevyplatí ani u pásek pod duši. Jejich menší pevnost může mít za následek profíknutí duše o otvor v ráfku či o konec drátu. Zajímavou novinku však nedávno představilo Shimano. Namísto klasické pásky nainstalovalo plastové zásepky pouze do samotných otvorů, čímž se údajně podařilo zredukovat hmotnost u předního a zadního kola dohromady o čtyřicet gramů.

Libí se mi karbon! Chci ho!

Výraznější rozšíření karbonu ukázalo možnosti tohoto materiálu. Skutečně se

s ním dají dělat téměř zákrasy. Ne vždy ale musí být použití karbonu jednoznačně výhodou. Touha po karbonu všude, kde je to na kole vůbec možné, může být i chybou.

Kde tedy má karbon smysl? V prvé řadě je nutné znovu oddělit kvalitní karbon od dílů, jejichž jedinou „výhodou“ je karbonový vzhled. Nejlépe se asi tento rozdíl dá ukázat na klikách, což je extrémně zatěžovaný komponent, u něhož je tuhost zásadní. Značky jako Campagnolo, FSA či Truvativ si mohou v tomto případě karbon dovolit, jejich kliky jsou nejen lehké, ale zároveň velice tuhé při záběru. Na trhu je však řada provedení, zpravidla od méně známých „výrobců“, jejichž kliky v pevnostních parametrech značně pokulhávají. Takové kliky sází na prostý fakt, že se karbon lidem líbí. Ale ani hodně lehká duralová provedení nemusí být výhodou, v minulosti byla na trhu celá řada vyloženě měkkých klik z duralu. Současné standardy, duté konstrukce a jednotlivé spojení klik s osou však takové superlehké modely zcela vytlačily, všichni již pochopili, že je zde tuhost nejdůležitější.

Podobné je to i se zapletenými koly. Jestliže zvažujete koupi silničního



Použití karbonu v případě nábojů však nemusí vůbec znamenat sníženou odolnost, pokud je tento materiál použit pouze mezi přírubami. Tuhost těla náboje pak může být plně srovnatelná s celoduralovým provedením. Duralový či titanový plášť ořechu se pomalu stává standardem i u střední třídy komponentů.

Takovýto náboj si dovolíme označit za extrém, z karbonu jsou i příruby, do nichž jsou zalepeny rovněž karbonové ploché „dráty“. Také provedení nychloupináku prozrazuje, že zde šla praktičnost před nízkou hmotností tak trochu stranou.



„Garážová“ značka AX Lightness se specializuje na podobné libůstky, její komponenty se často objevují na různých výstavních superlehkých konceptech. Rozum ale jakoby říkal, že se kola na kóukaní v leccém odlišují od kol na ježdění...



Krásně vyřezávané superlehké komponenty z duralu jakoby v té záplavě uhlíkových vláken byly něčím výjimečným. Karbon skutečně není jedinou možností jak odlehčit kolo.



Pokud bude někdy v budoucnu psáno v učebnicích o době karbonové, pak by tam neměla chybět tato fotka. Ještě by to chtělo karbonový řetěz!

Důležité je si uvědomit, jako ostatně u všech dílů, jak moc budou kola zatěžována. Budou-li pro silniční kolo či cross-country, není nutná tak vysoká odolnost, jako když si budete chtít s koly tu a tam užít nějaký ten terénní skok. Stejně tak při váze jezdecka do osmdesáti kilogramů je na kola kladeno nesrovnatelně menší zatížení, než když vážíte bude po stránce tuhosti jistě více než dostatečný nějaký lehký a kvalitní zapletený set, v druhém případě bude jistota zaplést co nejpevnější ráfek alespoň dvaatřicet drátů síly dva milimetry, a to pokud možno s klasickým trojím křížením. **Nejlehčí MTB ráfky pro cross-country se váhově pohybují okolo hodnoty 400 gramů. Těžší jezdec ale může mít s takovým ráfkem problémy**

nejsou z hlediska životnosti ideální volbou. Váží-li bikový plášť jen lehce přes tři sta gramů, výborně se hodí na výstavní exempláře kol zavěšené na digitální váze, ale určité to nebude to právě do náročnějšího terénu či na dlouhou trať závodu. **Dostatečně odolné bikové pláště vhodné na běžné použití se hmotnostně většinou pohybují okolo pěti set gramů, v případě silničních nejčastěji něco málo přes dvě stě gramů.** Zde je důležité si také uvědomit, že je rozdíl mezi běžným hobby cyklistou a závodníkem, který materiál dostává. Takže životnost pláště by neměla být na úkor jeho hmotnosti.

Odlehčit kola je možné také instalací superlehkých duší. Jejich velice tenká stěna však může být nejen náchylnější na defekt, ale také s sebou



Trend v odlehčování rámových setů s sebou přinesl i integrované sedlovky. S jemným dolažením výšky posedu si pak různí výrobci poradí po svém, třeba i pomocí závitů.

modelu s vysokými karbonovými ráfky, buďto sáhněte po opravdu kvalitním značkovém zapleteném setu, nebo raději na karbon zapomeňte. Vysoký profil karbonového ráfku sice většinou znamená dokonalou aerodynamiku spojenou s nízkou hmotností, zásadní je však u kol především tuhost při záběru a celková pevnost konstrukce. Pokud se navíc budete s takovými koly pohybovat v hodně kopcovitém terénu, budete je s sebou tahat úplně zbytečné. Jejich výhody vyniknou až ve vyšších rychlostech. V případě celokarbonového ráfku je navíc třeba počítat i s nutností použití speciálních brzdových špačků. V mnoha případech není brzdový výkon ani pak ideální. Takže na pohled velice atraktivní silniční kola s vysokými karbonovými ráfky s sebou nesou řadu specifík, na něž je nutné při výběru pamatovat. Nevýhodou může být i podstatně nákladnější oprava v případě zničení ráfku. Jestliže chcete postavit co nejlehčí kolo, pravděpodobně dáte přednost ráfkům s nižším profilem.

➤ Dokončení na str. 4

VERTEC ALL MOUNTAIN SERIES	VERTEC MTB XC SERIES	VERTEC MTB SERIES	VERTEC JUNIOR SERIES	VERTEC DIRT SERIES	VERTEC CROSS/TREK SERIES	VERTEC CITY SERIES	VERTEC ROAD RACING SERIES
----------------------------	----------------------	-------------------	----------------------	--------------------	--------------------------	--------------------	---------------------------

TR 0100

Cross
12 990 SK | 10 790 Kč

Trekking
11 990 Kč | 14 390 SK

Frame: Alloy 7005 Aerotubes | Sizes: 20" 22" | Fork: RST Neon, Hydraulic Lockout | Shifting: Shimano Acera | Derralleur: Shimano Altus | Cassette: Sram (7 speed) | Crankset: Truvativ Isoflow
 Hubs: Shimano | Brakes: Promax V-Brakes | Rims: Remerx Dragon Double Wall | Tires: Innova 700x38C | Weight: Bike 14.15 kg / Frame 1.99 kg

www.vertec-bike.com

► Dokončení ze str. 3

S použitím karbonu souvisí logicky i vyšší křehkost, to se však týká su-
perlehkých dílů všeobecně. V mnoha
případech je nutné dodržovat pře-
psané uťahovací momenty, jinak by
mohlo dojít k destrukci materiálu.
Taková promáčknutá stěna karbonové
sedlovky není nijak vzácným jevem.
I přesto však je karbon, samozřejmě za
předpokladu dokonalého zpracování,
u sedlovek či řídítek většinou přínosem,
ať už se jedná o vyšší komfort, nízkou
hmotnost, či anatomický tvar. Existují
ale i takové díly, které se svým zjevem
tváří jako velice lehké a ve finále je opak
pravdou. Příkladem mohou být třeba ro-
hy, tedy nástavce MTB řídítek. V mnoha



Dural s karbonovým opláštěním,
tato kombinace materiálů je
populární především u sedlovek,
řídítek či představců. Za příznivou
cenu většinou nabídnou vysokou
pevnost, přijatelnou hmotnost,
a především tolik žádaný karbonový
vzhled.

případech se modely kombinující
karbonovou úchopovou část a duralovou
objímku dostanou váhové výš, než kolik
váží lehké duralové provedení. Krátké
duralové rohy váží v páru zpravidla ko-
lem sta gramů, v případě „luxusnějších“
karbonových verzí, ovšem stále cenově
dostupných, to může být klidně i o pa-
desát gramů více. U celokarbonových
konstrukcí je někdy nevýhodou i již
zmiňovaná křehkost, rohy jsou totiž při
pádu často vystaveny silnému nára-
zu. Pak je na každém jedinci, čemu dá
přednost.

U představců není karbon rovněž zá-
rukou nízké hmotnosti. Cenově dostup-
nější modely z části používající karbon
bývají mnohdy paradoxně o nemalou
těžší než kvalitní duralové provedení.
I zde tedy platí pravidlo, že pokud má
mit karbon skutečně přínos, pak je nut-
né si dost připlatit. **Lehké duralové XC
či silniční představce váží kolem 120
gramů, takže v případě touhy po od-
lehčování není nutné za každou cenu
sahat po karbonu.**

Stále častěji výrobci používají také
kombinaci duralu s karbonem, nejčastě-
ji u řídítek, představců a sedlovek.
V takových případech je díl vyroben
z duralu s velice tenkou stěnou a násled-
ně je doplněn o karbonové opláštění.
Touto kombinací se často podaří dosáhn-
out příznivější ceny, velice dobré tuhos-
ti dílu a zároveň karbonového vzhledu,
hmotnostně však tyto komponenty patří
většinou k průměru. **V případě sedlovky
kombinující dural s karbonovým
pláštěm nelze očekávat tak vysokou
schopnost pohlcování otřesů, jakou
nabízí kvalitní celokarbonové pro-
vedení.** Na druhou stranu, určitou výho-
dou je v těchto případech o něco menší

Gramové šílenství

Maximálně odlehčit se dá všechno,
třeba i zámek sedlovky. V případě
výrazného zablácení však musí
přijít ke slovu zubní kartáček,
jinak z „děravého“ zámku bahno
nedostanete.



Karbonový vzhled dílů je natolik
žádaný, že se objevují i jeho
napodobeniny, jako například potisk
hlínikového košíku na fotografii.
V případě košíku ale dejte hlavně
přednost pevnému uchycení lahve
než supernízké hmotnosti.

křehkost dílu. S technologií kombinující
dural s karbonovým vnějším pláštěm je
možné se výjimečně setkat dokonce
i u rámu, příkladem může být italská
značka Carraro.

Samostatnou kapitolou jsou sedla.
Zde řeší gramy opravdu pouze váhová
maniaci. **Přijít o veškerý komfort jen
proto, aby bylo kolo lehké, je absolut-
ním nesmyslem.** Přesto se mezi námi
najde celá řada takových jedinců. Takže
v první řadě řeší tvar, vybrat tedy vhodný
model. Pak už je možné volit konkrétní
variantu, například ocelové, titanové či
karbonové ližiny. Ale i zde s sebou nese
nízká váha určité omezení. Například na
horské kolo určitě nebude ideální vol-
bou superlehké sedlo s karbonovými
vzpěrami...

Měníče, brzdy a jiná cingriátka

V případě přehazovaček či přesmy-
kačů určitě nebude chybou jít po co ne-
jnižší hmotnosti. Sice to znamená volit tu
nejvyšší sadu od jednotlivých výrobců,
ale z hlediska funkce bude vše bezproblé-
mové. Rok od roku se sady odlehčují
při současném rozšiřování čepů měničů
a zlepšování funkce (alespoň větší-
nou...), takže problémy s tuhostí dílů
zde rozhodně nebudou.

O něco složitější situace je s brzdami.
V případě některých hodně lehkých

kotoučků je nutné si uvědomit, že
jsou určeny na cross-country, takže
se musí počítat s průměrným brz-
dným účinkem. U silničních kol může
být volba nejléchého modelu, zpravidla
od nějakého malosériového výrobce,
spíše chybou. Rozhodně je lepší sáh-
nout po osvědčeném produktu než volit
třeba karbonové čelisti od méně známé
značky. Odlehčování u brzdné rameny
přítvňových místech a pružnost ramen
čelistí při silném stisku páky není nic
přívábného.

Váhová redukce je samozřejmě mož-



Superlehká konstrukce s sebou
často nese řadu specifík.
Například pro karbonový sloupek
přední vidlice není možné použít
klasického ocelového ježka. Na
jeho obvyklé místo musí přijít
speciální rozpěrný díl, jenž je šetrný
k povrchu vnitřku trubky a lépe
rozloží tlak.

**Váží-li bikový plášť jen lehce přes
tři sta gramů, výborně se hodí na
výstavní exempláře kol zavěšené na
digitální váze, ale určitě to nebude
to pravé do náročnějšího terénu či na
dlouhou trať závodu.**



ná i u dalších dílů kola. Zde je ale opět
nutné zvážit možné nedostatky hodně
lehkého dílu. V případě hlavového slo-
žení, jehož spodní ložisko je dost namá-
háno a v případě horského kola je navíc
vystaveno vnikání nečistot, je opět lepší
preferovat dlouhou životnost. Totéž platí
třeba u nábojů, některé hodně lehké
modely mohou mít problémy s utěsně-
ním ložisek či s životností ořechu. I zde

se vyplatí sáhnout po vložení znač-
kovém produktu. Totéž platí v případě
pedálů.

Na kole jsou ale i díly, jejichž maximál-
ní odlehčení s sebou nenese žádná rizi-
ka. To se týká například vymezovacích
kroužků pod představcem. Nejenže zde
karbon nepředstavuje žádné nebezpe-
čí, ale v poslední době se objevilo pro-
vedení s výrazně vybranou vnitřní částí.
A vezmete-li vrtačku a podložky ještě
zbohu provrtáte, ani pak jejich funkci
nenarušíte.

Nebezpečným místem k odlehčování
nemusí být ani řetěz. Použití děravých
vnějších článků nebo dutých čepů vět-
šinou neznamená výraznější snížení ži-
votnosti, neboť vytažování řetězu je vět-
šinou způsobeno vymačkáním či zbrou-
šením materiálu, tedy vznikem vůle mezi
jednotlivými články. V případě převodní-
ků a pastorků se ale odlehčování často
promítne do snížené životnosti. S tím se
výrazně potýkaly některé bikové sady
Shimano, především předchozí gene-



Karbonová skořápka
sedla bez běžného
polstrování je spíše
záležitost pro
gramové maniacy.
Pokud se ale
výrobci podaří nalézt
optimální tvar skeletu,
nemusí být absence
polstrování neúnosná.
Máte-li ale rádi
pohodlí, na podobné
typy sedel zapomeňte.



Dalšímu odlehčování se nově
vevnyhly ani vymezovací
karbonové kroužky pod představcem.
Maximální úbytek materiálu zde ale
není na úkor funkce, na rozdíl od
řady jiných dílů kola.

vy duralových válečků v atraktivní ba-
revné anodizaci. I těmito maličkostmi
se dá snížit hmotnost, patří ale až na
úplný konec cyklu odlehčování. Je to už
jen jakási trešnička na dortu. Do tuningu
kola lze zahrnout třeba i lehké košíky na
lahve. U těch je ale nutná obezřetnost,
neboť nízká hmotnost zde může zna-
menat málo pevnou konstrukci. Dvacet
gramů dolů rozhodně nestojí za cenu
ztráty lahve při závodě.

Variant pro odlehčování kola je sku-
tečně celá řada a vlastně není dílu, u ně-
hož by se nedalo pár gramů nějak ubrat.
Přestože se mnohdy jedná skutečně jen
o pár gramů, v součtu bývá váhová re-
dukce kola nemalá. Rozhodně ale za-
pomeňte na vrtačku či pilník a domácí
odlehčování, to by se vám mohlo krutě
vymstít. **V případě touhy po dosažení
hodně nízké hmotnosti kola je však
nutné počítat s tím, že se každý gram
téměř vyvažuje zlatem. Špičkové díly**

Hustilku také vozíte
na kole, případně
v kapse dresu či
v batohu, takže
nízká hmotnost
je i zde důležitá.
A s karbonovým
modelem uděláte
tolik parády, že
budete každou
chvilku předstírat
deřek, jen abyste
se mohli pochlubit.

**prostě něco stojí a je potřeba promys-
let, zda se ona nemalá investice vy-
platí.** A když už utratíte tolik peněz za to,
aby bylo vaše kolo lehké, nezapomeňte
si také ostříhat nehty, ostrouhat suchou
kůži na chodidlech, vysmrkat se, dojit si
na záchod a k holiči. Fajšmekři toužící
po maximálním odlehčení mohou také
prodat vždy jeden z párových orgánů...
Jan Kadečka

ke každému XC kolu lahev kona zdarma

FOUR DELUXE
Kona Race Light Scandium
Fox Float RP2
RockShox Recon SL Air 100mm
Shimano Deore / XT
Hayes Stroker Trail Hydraulic

MOC: 49.490,-

N distribution, Písková 1990/29a, Praha 4 Modřany, www.kona.cz

Rocky Mountain Slayer SXC 70



Při prvním sjezdu okamžitě vracíme zdvih na 160 mm vpředu a vzadu vypínáme propedal. Dojmy jsou výborné, při těchto zdvihích se ani není čemu divit. To kolo je prostě žehlička, houba, která vycucá veškeré nerovnosti na trati. I opravdu velké padáky zvládneme „s prstem v nose“. Menší problém nám zpočátku působil odraz ke skoku, neboť hluboký zdvih zadní stavby nám odrazovou hranu pohltil. Ale to vyřešilo individuální nastavení tlaků v komorách tlumiče, který se celkově jeví jako měkký. Celkově nám však geometrie a funkce zadní stavby ve sjezdu sedla. V rychlém sjezdu je kolo i přes kratší rám přesné na pomezí stability a točivosti, čím rychleji se jede, tím větší radost z jízdy tento létající koberec jezdců přináší. Stačí dupat a dupat, odpružení zobe nerovnosti jako na běžícím pásu. Díky dostatečně širokým řídkům je okamžitá změna směru velmi snadná, vidlice 36 Talas se díky přepracované kompresi tolik nepouští pod brzděním do zdvihu a jezdec má dostatečnou oporu i v brzdech Juicy. Ty hodně pomůžou i v zavřených vracečkách, kdy se ve Slayerem dá snadno proplétat zatáčkami či si přibrzdit si do smyčky. Díky příznivé hmotnosti kola není ani problém si přibrzdit v zatáčce na předním kole a odhodit zadek do boku, čímž se jezdec lépe srovná do směru jízdy. Při projeti odvodňovací strouhy či nájezdu na ostrý kámen nebo

vystouplý kořen není důvod, aby odpružení tahalo za pedály, neboť čep zadní stavby je na úrovni malého předvzdíku těsně nad středovým pouzdem. Stejně tak vliv brzdění na chod zadní stavby mají konstruktéři z RM vychytáni prakticky k dokonalosti, o čemž jste se mohli přesvědčit v čísle 5/2008 v článku Geometrie odpružených rámu.

Jediný zanedbatelný problém vidíme při jízdě za mokra a v blátě v menší univerzálně zvolených pláštích WTB Exiwolf 2.3", které v těchto podmínkách hůře zabírají a kolo ztrácí na trakti. Ideální pro ně bude suchá trať bez bláta, ale při ježdění terémem odpovídajícím schopnostem kola se nedá spoléhat na to, že bude všude sucho. Vyměnit pláště podle podmínek je však to nejmenší.

Jak si stojí

Za své peníze dostaneme opravdu plnohodnotný stroj, schopný zvládnout i ty nejtěžší situace. Spíš než limity kola však budou překážkou schopnosti jezdecky. Slayer SXC 70 prostě nezapře svůj původ a náležitě si za to nechá zaplatit. Zážitky, které s ním prožijete, za to však určitě stojí.

► Dokončení ze str. 1

Komponenty - nečekané čekání

U některých kol přichází v úvahu jediná možná kombinace komponentů, jakoby ani jiná možnost neexistovala. Jednou z takových značek je právě Rocky Mountain. Značky Race Face a Fox prostě ke kultu javorových listů patří.

A tak tu najdeme kompletní odpružení od lišáků v podání tlumiče DHX 4.0 Air a vidlice 36 Talas R s pevnou osou. Vidlice má možnost seřizování zdvihu v hodnotách 100, 130 a 160 mm. Stačí otočit modrou páčkou na levé straně korunky a je to. Tlumič má nastavitelný systém ProPedal, vzduchový doraz a samozřejmě tvrdost chodu tlakem vzduchu i rychlost odskočku. Race Face tradičně přispěl kompletním řízením, sedlovkou a klikami z řad Deus XC a Atlas X-Type. Řazení, přehazovačku, řetěz a kazetu dodal americký Sram, Shimano pak přispělo přesmykačem ze sady LX a trochu nečekané zadním nábojem XT pro kotouč se šesti dírami. Zato přední náboj si Rocky Mountain vyrobil sám. Designově velmi zdařilá kombinace duralového skeletu



a karbonové výplně je záměrně určena pro 20mm osu. Tím se dostáváme ke kolum, které dotváří ráfky Mavic X 717 disc a pláště WTB Exiwolf 2.3. O zastavení se bezpečně postarají Avid Juicy 7 na 185mm kotoučích.

Jedeme...

Do tlumiče jsme natlakovali 250 psi, vidlice má kolem 100 psi. Při prvním seznámení s kolem se projeví velmi krátký posed s těžištěm dost posunutým nad zadní kolo. To je dost dobře znát v prvním kamenitěm výjezdu, kde si přední kolo i přes výborně tvarovanou širokou řídku žije vlastním životem. Po snížení zdvihu na 130mm se řízení stává klid-

nějším. Cesta se dál zvedá, což vybízí k dalšímu snížení zdvihu vidlice až na minimum. Ale to už je za hranici ideálního posedu. V tu chvíli má jezdec pocit, že šlape za sebe a na kole spíš leží.

Kamenitý výjezd střídá hrubší asfalt po rovině. Zde se zadní stavba chová vcelku kultivovaně, tlumič se pohybuje jen v řádu milimetrů. To je důkaz kvalitní funkce systému Pro Pedal, kdy stačí na tlumiči otočit modrou páčkou o 180° a tlumič je rázem méně citlivý na podněty od jezdecky. Rázy od kol však jsou stále dostatečně tlumeny, což je vidět v dalším výjezdu po kořenech. Tam, kde je jindy nutné pracovat s těžištěm, stačí na Slayeru sedět a jet jako tank. Výjezd je možný do takové míry, jakou šikovnost člověk oplývá. Vysoko položený představec však mají na svědomí vymezovací podložky, které stačí vyjmout a posadit do otvorů v rámu.

Ačkoliv Slayer není kolo primárně určené do výjezdů, rozhodně se jim nebrání a díky hmotnosti 14kg není náročnější stoupání problémem. Navíc v rozbitém terénu oceníme jízdní komfort, kdy odpružení jezdecky pomáhá se prevalít přes větší překážky. Není tedy třeba tolik kličkovat a hledat si svou stopu, stačí si držet tempo a Slayer si cestu proklestí sám.

PEARL IZUMI
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

DT SWISS
Autorizované zastoupení + Servis Center
BOTTICO Group s.r.o.
Wolkrova 1273
765 02 OTROKOVICE
Tel.: 57 711 92 71-73; Fax: 57 711 92 74
e-mail: bottico@bottico.cz
www.bottico.cz

	vyvážená geometrie, citlivost odpružení, ovladatelnost		zanášení pláštů v blátě																
Technická specifikace:																			
Materiál rámu: FORM™ Al 7005 Taperwall + Carbon																			
Přední vidlice: FOX 36 TALAS R																			
Zadní tlumič: FOX DHX AIR 4.0																			
Řídky: RACE FACE DEUS XC																			
Představec: RACE FACE ATLAS RISER																			
Brzdy: AVID JUICY 5																			
Řazení: SRAM X9																			
Přehazovačka: SRAM X9																			
Přesmykač: SHIMANO LX																			
Kliky: RACE FACE ATLAS X-TYPE																			
Pedály: CRANKBROTHERS CANDY																			
Náboje: SHIMANO XT / 20MM CARBON																			
Ráfky: MAVIC XM317																			
Pastorky: SRAM 970																			
Pneumatiky: IRC MIBRO 2.25																			
Sedlovka: RACE FACE DEUS XC																			
Sedlo: WTB Pure V																			
Cena: 125 300 Kč																			
Váha: 14,2kg																			
		<table border="1"> <tr> <td>Velikost</td> <td>18"</td> </tr> <tr> <td>a Úhel hlavy</td> <td>68°</td> </tr> <tr> <td>b Úhel sedlové trubky</td> <td>73°</td> </tr> <tr> <td>c Horní rámová trubka</td> <td>591 mm</td> </tr> <tr> <td>D Délka sedlové trubky</td> <td>457 mm</td> </tr> <tr> <td>E Délka zadní stavby</td> <td>437 mm</td> </tr> <tr> <td>F Rozvor</td> <td>1126 mm</td> </tr> <tr> <td>G Hlavová trubka</td> <td>120 mm</td> </tr> </table>		Velikost	18"	a Úhel hlavy	68°	b Úhel sedlové trubky	73°	c Horní rámová trubka	591 mm	D Délka sedlové trubky	457 mm	E Délka zadní stavby	437 mm	F Rozvor	1126 mm	G Hlavová trubka	120 mm
Velikost	18"																		
a Úhel hlavy	68°																		
b Úhel sedlové trubky	73°																		
c Horní rámová trubka	591 mm																		
D Délka sedlové trubky	457 mm																		
E Délka zadní stavby	437 mm																		
F Rozvor	1126 mm																		
G Hlavová trubka	120 mm																		

Oblečeme vás!

ŠTERBA
www.sterba-kola.cz

Od hlavy
přes koněčky prstů
až k patě!

Otevřeli jsme pro vás nový „BUTIK“
Ještě větší výběr na stejné adrese
Sezimova 10, Praha 4, tel.: 241 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

Slovenská značka Dema v případě letošní kolekce zapracovala především na designech, jinak se držela převážně svých již osvědčených modelů.

Třída sportovních biků, s typem Ferrara na vrcholu nabídky, již během minulých let prošla vývojem a současně geometrie i konstrukční prvky rámu by asi bylo škoda měnit. Nadále zde zůstává typická široká monostay zadní stavba a hydroformně tvarované trubky předního trojúhelníku. Stejně tak i v letošní sezoně je sportovní třída biků Dema vybavena vidlicemi Rock Shox a díly Ritchey. Nejvyšší typ Ferrara s novou sadou Deore XT a přehazovačkou XTR nadále věří v řazení Dual Control, v případě typů Auron a Deor je pak možný výběr mezi rapidfirem či dualy a také mezi kotoučovými brzdami či klasickými věčky. Kotoučová verze aurona nově využívá přehazovačku Deore XT technologie Shadow.

V případě dámských XC biků Asti Lady a Raveo Lady se opět změnila především barevná kombinace, charakteristické a nepřehlédnutelné profilace rámu zůstaly zachovány.

Rozšíření se však dočkala kolekce dirtových kol. K původnímu modelu

Dema pro letošní rok



Ferrara



Esperia Lady

Nerro přibýly typy Maniago a Bore. Trojice kol pro drsné ježdění je postavena na duralovém rámu s extrémním čtyřhranným profilem spodní trubky. Jeho charakteristickými znaky jsou dole předsazená sedlová trubka a plo-

aneb víra v osvědčené

chá výztuha ve spoji horní a spodní trubky. Nechybí také masivní můstek mezi řetězovou a sedlovou vzpěrou na levé straně zadní stavby. Nejvyšší typ Nerro s vidlicí RST Launch T8 využívá mechanické kotoučovky Hayes a vodící kladky řetězu nad a pod převodníkem.

Nejvyšší třídu krosových kol Dema i nadále zastupují modely Ardea a Esperia. Úplnou novinkou je však dámská verze Esperia Lady, která se vyznačuje zkrácenou geometrií rámu ze slitiny 6061 D.B. a vydařenou bílé modrou metalizou. S tou ostatně koresponduje i pohodlné dámské sedlo či gripy. Dámy tento kvalitní spor-



Nerro



Drobec GT

ovní kros s osazením Deore LX jistě uvítají, neboť na trhu ještě není v této oblasti nabídka zrovna široká.

Silniční modely i nadále zastupují dva typy, Venitto a Alvitto. První jmenovaný je postaven na ostře řezaném rámu s proměnnou profilací trubek, model Alvitto zase využívá zajímavě tvarovanou zadní stavbu s monostay konstrukcí. Po designové stránce je nepřehlédnutelný i jediný fitness model Fineo, jehož základní lesklá černá je doplněna o žlutou grafiku, s níž skvěle ladí žluté pláště, či shodná barva použitá na sedle a gripch.

Jako ideální městské kolo se jeví model Toano, který by mohl být

vhodným vybavením například pro messengery. Jedná se o bike se sportovním duralovým rámem a vidlicí RST Capa T8. Je vybaven sedmírýchlostním řazením v zadním náboji Shimano Nexus. Díky jedinému převodníku bylo možné použít i kryt řetězu, z čehož pramení také menší nároky na údržbu. Obutí nabízí téměř hladký dežer pro co nejlepší odvalování, zajímavostí je použití atraktivního párového výpletu.

A zmínku si jistě zaslouží i dětská kola, a to díky širší jejich nabídce a především pak kvůli mimořádně zdařilým designům. Použitá grafika s barevnými motýly či rybičkami děti rozhodně nadchne. (kad)

Maniago



Padne jako ušitá.



MX235C
závodní MTB / kožený svršek /
karbonová mezípoděš / 3.999 Kč



MX165
sportovní MTB / kožený svršek /
Vibram® podešev / 2.399 Kč



MX90
turistické MTB / kožený svršek /
sitovina / 1.699 Kč



I/O SDL
syntetická kůže TeKtile™ /
Vibram® podešev / 1.999 Kč



I/O 3
dámské MTB, spinning / kožený
svršek / Vibram® podešev / 1.999 Kč



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



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

Campagnolo Zonda

Silniční zapletená kola Campagnolo Zonda jsou onou zlatou střední cestou, kdy za přijatelnou cenu uživatel získá kvalitní komponent. Pro Campagnolo je typické, že se technologie postupně posouvají z prestižních sad na ty nižší a platí to i v případě kol této značky. Model Zonda za 12 460 korun totiž nabízí vlastnosti, s nimiž jsme se mohli ještě nedávno setkat pouze u vyočlené závodně orientovaných zapletených setů. Po konstrukční stránce toho mají zondy celkem dost společného s typem Fulcrum Racing 3. Oba modely, vznikající pod taktovkou Campagnola, budou i letos hodně velkou konkurencí francouzskému Mavicu, konkrétně jeho modelu Ksyrium Elite.

Typickým znakem kol Campagnolo Zonda je charakteristický zadní výplet pojmenovaný G3. Ten je ostatně typický pro většinu zapletených setů Campagnolo. Zatímco vpředu je použit klasický radiální výplet s pouhými šestnácti dráty, vzadu je použit svazkový výplet. Ten je v ráfku uchycen vždy po třech drátech. Na levé straně je jich jen sedm s radiálním uspořádáním, u kazety je jich přesně dvojnásobek, tedy čtrnáct, navíc s dvojnásobným výpletem. G3 má za úkol lépe rozložit tlak na ráfek a především vyrovnat napětí drátů na pravé a levé straně. Svazkové napletení má však i další pozitivum, a sice při nezměněné tuhosti kola lépe zpracovává otřesy od vozovky.

Ráfky s vyšším profilem mají pro co nejnižší obvodovou hmotnost kol ubrany materiál mezi jednotlivými dráty. V místě usazení niplů je však síla stěny dostatečně dimenzovaná. Řešení, s nímž kdysi přišel Mavic u modelu Ksyrium SSC SL, používá v současnosti stále větší procento výrobců. Šířka ráfku je 20 mm, výška je však u obou kol rozdílná. Přední ráfek má výšku profilu 24 mm, zadní je v průřezu o 4 mm vyšší. Ráfky postrádají otvory ve vnější stěně, takže se opejdou bez pásky pod duši. V případě nutnosti výměny niplů to však znamená nepříliš jednoduchou operaci s magnetem, s jehož pomocí se podaří nový nipl dostat na své místo.

Ploché nerezové dráty jsou zapleteny do nábojů na průmyslových ložiscích. Tělo obou nábojů je tvarově celkově jednodušší a spíše než mnohdy designově atraktivní atypické konstrukce preferuje maximální pevnost přírub pro uchycení drátů. Vymezení vůle mezi osou a ložisky se provádí velice jednoduše, a to jediným imbusovým klíčem. Plášť ořechu zadního náboje je samozřejmě z duralu, ostatně jako u všech současných kol značky. Použití rychloupínáky využívají páčku složenou ze dvou zrcadlově tvarovaných dílů. Manipulace s nimi je jednoduchá a upínací síla zcela dostačující.

Hmotnost předního kola je 675 gramů, zadní o 95 gramů, a to s ořechem Campagnolo nebo Shimano. V nabídce jsou kola Zonda jak v testovaném celocerném provedení, tak i s matně stříbrnou povrchovou úpravou.

Zonda v praxi

Kola Campagnolo Zonda jsme otestovali opravdu důkladně, na jednom z redakčních kol jsme již od loňského léta a v nedávné době se nám do ruky dostal druhý pár, namontovaný na testovaném kole Šírer 702 Carbon. Redakční zondy mají na kontě asi pět tisíc kilometrů, a to zcela bez problémů. Přibližně po třech tisících kilometrech potřebovaly lehcá dotáhnout výplet a mírně docentrovat zadní kolo, což považujeme za standardní údržbu. Jinak jsme na kola po stránce servisu nesáhli. Neprojevily se žádné tendence k povolování výpletu či k náchylnosti na rozhození. Konstrukce kol je maximálně spolehlivá. Velice spokojeni jsme byli i s pevností ráfků. Po nechtěném projetí hlubokého výmolu s ostrými hranami, při němž došlo k defektu procvaknutí duše, jsme až na lehec poškozenou černou povrchovou úpravu nenalezli jedinou známku poškození. A to už hlavou běžely myšlenky o nutně objektivně nového ráfku...

Po stránce jízdních vlastností nemáme ke kolům připomínku. Hmotnost páru 1610 gramů je téměř o sto gramů nižší, než nabízí konkurenční kola Ksyrium Elite od Mavicu. To se podepsalo na velice dobré akceleraci, která je



podtržena nadprůměrnou torzní tuhostí kol. Při použití pouhých sedmi drátů na levé straně zadního kola se taková pevnost výpletu zdá být neuvěřitelná a vypovídá o skvělé tuhosti ráfku. Ani při vyočlené silové jízdě ze sedla do kopce není znatelně vychýlování ráfku do strany a totéž platí ve sputu. Spatně na tom však nejsou kola ani po stránce aerodynamiky, ploché dráty a o něco vyšší profil ráfku jsou nesporně výhodou.

Co se týče komfortu jízdy, patentovaný výplet G3 u zadního kola má rozhodně smysl. I když po stránce vzhledu může někomu vadit odlišné zapletení obou kol, svazkové uchycené dráty přece jen zadnímu ráfku dovolují určité vertikální vychýlení. Nekompromisní tvrdost však není vlastní ani přednímu kolu, takže si model Campagnolo Zonda dovolíme označit za hodně vydařenou kombinaci tuhosti, příměřeného komfortu a celkem nízké hmotnosti. (kad)

- + poměr tuhosti/hmotnost, odolnost ráfku
- nenalezli jsme

Lehký a spolehlivý

Carbonový košík Author ACP-91 sází na jednoduchost konstrukce, z níž vyplývá i velice nízká hmotnost 24 gramů. Jednoduché provedení, kdy z nosníku přímo vychází bočnice svírající stěnu lahve, nabízí dobrou odolnost a především částečnou pružnost. Ve spodní části jisti lahve klasická zarážka vycházející z nosníku. Nahoře jakýkoliv zobaček chybí a jeho funkce je nahrazena výraznějším stažením bočnice. To společně s jejich dostatečnou plochou drží lahve spolehlivě na svém místě. Ačkoli některé košíky postrádající horní zarážku mívají problémy s pevným uchycením lahve a výrobci to občas řeší například instalací jakýchsi gumových břitů, model Author ACP-91 po této stránce rozhodně problémy nemá.

Košík jsme prověřili na silnici i v náročnějším terénu a lahev jsme z něho neztratili ani jednou. Superlehké provedení tohoto košíku tak není vykoupeno jeho zhoršenou funkcí. Jediným negativem může být menší šetrnost k lahvi samotné, tedy k její stěně. Zvlášť v případě zablácení či zaprášení se manipulace s lahví po čase podepíše na jejím vzhledu. Postupné odření lahve je ale běžné u většiny modelů košíků. Cyklistické lahve jsou zkrátka sportovním zbožím, takže se s tím většina uživatelů pravděpodobně smíří. Při montáži je dobré brát zřetel na od-



povidající utažení šroubků. Jestliže budou utaženy nadměrně, může hrozit nevrátne poškození, a tedy i znehodnocení košíku. V případě karbonu a superlehkých komponentů ale toto pravidlo platí všeobecně. Cena košíku Author ACP-91 je od 799 korun. (kad)

- + nízká hmotnost, pevné sevržení lahve
- méně šetrný k povrchu lahve

GP 24 hours MTB SPACE

Maratony jsou pro vás krátké sprinty, máte chuť zkusit něco nového? Zkuste 24hodinové závody!

Závodit můžete v kategoriích jednotlivci, dvojice nebo čtyřlenné týmy.

14.-15. 6. i4wifí 24hours MTB (Liberec - rekreační areál Vesec)
Známy 24hodinový závod s neopakovatelnou atmosférou, který stál na počátku všeho - první ročník závodu se v Liberci jel už v roce 1995!

12.-13. 7. Valašská 24 (Bystřička)
„I amatérský biker dokáže zajet na profesionální úrovni“, to je heslo pořadatelů z Bystřičky. I oni mají s pořádáním čtyřadvacítěk několikiletou zkušenost.

26.-27. 7. Giant Berouňská 24 (Beroun)
Novinka od pořadatelů známého Giant Berouňského BikeMaratonu - Michal Dalecký a jeho tým ve 24hodinové akci!

30.-31. 8. Blackburn Jistebnická 24 (Jistebnice - Cunkov)
Mistrovství ČR ve 24hodinovce
Jistebnické cyklistické závody žijí - letos se svou účastí na novém 24hodinovém seriálu neváhají ani minutu!

Profesionální cyklistická světla Blackburn - DEMO stan na každém závodě!

Ceny na jednotlivých závodech za více než **280 000 Kč**

Prize Money **65 000 Kč** + poukázky na nákup zboží **160 000 Kč**

Celkové vyhlášení série v kategoriích jednotlivci, dvojice a čtyřlenné týmy

Finálová tombola - ceny za 50 000 Kč

Partnerem seriálu je www.progresscycle.cz

profesionální cyklistické světlo

Evropský specialista a leader v oblasti výživy sportovců více než 30 let tradice!

isostar go far.

DOBA VÝKONU
VÝROBKOVÁ ŘADA
VÝROBEK

Po celý den

START

Výkon do 1 hodiny

Výkon do 2 hodin

Výkon nad 2 hodiny

CÍL

Do 2 hodin po výkonu

DAILY ENERGY

FAST HYDRATION

HYDRATE & PERFORM

HIGH ENERGY

LONG ENERGY

RECOVERY

Účinky ověřeny klinickou studií na prestižním francouzském institutu IRMS v r. 2004

Čas v minutách: 60, 80, 100

↑ **isostar H & P +19%**

↓ **Voda**

www.isostar.com



nejjednodušší odpověď je obvykle ta správná

je velmi složité vytvořit něco jednoduchého, když je to uděláno správně, řešení se zdá být zřejmé. crankbrothers má za sebou 13 let vývoje, díky koncentraci na kvalitu produktů a jejich přitažlivé provedení se stala jednou z nejvýznamnějších mezi výrobci komponentů. zánění pro cyklistiku i pro design pomáhá tvořit výrobky, které boří dosud platné konvence. při navrhování novinek není inspirací stávající výrobek a snaha vyrobit jej lehčí nebo jednodušší. tvorba výrobku začíná vždy od začátku, díky nepřetržitému vývoji jsou navrhovány výrobky, které jsou překvapivě jednoduché. jejich výroba je jednoduchá, jejich používání je jednoduché, jejich údržba je jednoduchá, prostě tak lépe fungují.

katalog progress cycle 2008 si objednáte zdarma na info@progresscycle.cz
cz / 241 771 181-2 / www.progresscycle.cz sk / 048/414 36 23-4



Objevte svobodu!

GENESIS



HORSKÉ KOLO SIGMA 26"

Vstup do světa horských kol Genesis, vysoce kvalitní detaily jako pevný hliníkový rám s integrovaným stojánkem jsou zde samozřejmostí. Rám: Alu 6061 bi-axial; vidlice: Suntour XCT m. Preload 80 mm; Highlights: Shimano Altus 24-převodů; Shimano Revoshift.

místo 9.799,-

6.999,-

Nabídka platná od 15. 5. 2008 do 15. 6. 2008 nebo do vyprodání zásob. Barevné odstíny se mohou lišit. Za chyby vzniklé v tisku neručíme.

www.intersport.cz

I VY MŮŽETE VYHRÁT SVŮJ VYSNĚNÝ ZÁVOD

bellhelmetets.com ©2007 Bell Sports, Inc.



2 790 Kč
3 499 Sk



1 990 Kč
2 599 Sk



1 290 Kč
1 599 Sk



ZALOŽENO 1954.
PROVĚŘENO 50 LETY TRADICE.

PELL'S RAZZER Carbon Elite D



neboť levnější osazení jezdci umožňuje, aby se za přijatelný peníz dostal ke špičkovému a také o něco dražšímu rámu. A třeba vidlici či brzdy z nižších sfér je pak mnohem jednodušší časem vyměnit za lepší, než kdybychom kvůli upgradu kola měli kupovat nový rám. To však neznamená, že by vidlice Marzocchi MZ Race či základní kotoučovky Shimano M485 nefungovaly dobře. Ale pro většinu jezdců je protíná váha, kterou například vidlice R7, SID či F100 nebo brzdy Marta, Stroker, Juice Ultimate, případně ORO významně snižují. Navíc jsou v nabídce ještě dva vyšší modely s lepší výbavou Race a X.9, takže se dá rovnou pořídit kolo se špičkovým osazením bez kompromisů.

Lehkost, tuhost, pohodlí

V katalogu značky najdeme několik rámu, přičemž řada Razzer je určena pro svislou a vykonostní jízdu. Rámy určené pro závodní XC je možné pořídit i celoduralové verzi, nebo právě se zadní stavbou z karbonu. Geometrie rámu je středně dlouhá, takže u velikosti 17 naměříme vodorovnou délku horní rámové trubky 570mm a rozvor 1060mm, což kolu v terénu dodá slušnou ovladatelnost, neboť s kratším kolem se manévruje lépe než s dlouhým. Pro XC klasické úhly hlavy 71° a sedlové trubky 73,5° pak ještě umožňují ovladatelnost kola v terénu a jsou ideálním kompromisem pro dobrou stoupavost a slušnou manévrovatelnost ve sjezdech. Z toho ale také vyplývá, že ve vysokých rychlostech nejsou razery takové klidasy jako třeba allmountainové stroje s hlavovým úhlem 69°, ale na to není problém si zvyknout, protože na XC tratích se více cení právě ona manévrovatelnost v kratších klikatých pasážích. Jezdec je díky devíticentimetrovému předstávci a sedlovce s dozadu vyoseným zámkem usazen zhruba uprostřed

Český dravec na poli vývoje a zpracování kompozitových materiálů, brněnský Pell's, se před další dobou začal zabývat vývojem tzv. mediálního, tedy pevného kola s částečným odpružením zadní stavby pomocí karbonových vzpěr. Modely X6 a X2 patří stále do vyšších cenových sfér, ale v současnosti se vývoj obdobné technologie posunul i do výrazně nižších cenových hladin, a tak je možné rám s karbonovou zadní stavbou pořídit již v ceně kola pod třicet tisíc.

Do testu jsme si vybrali zástupce základní řady Razzer Carbon Elite, jenž stojí v osazení s diskovými brzdami bez desetikoruny třicet tisíc, v nabídce je pak ještě levnější verze s ráfkovými brzdami.

Testovaný RAZZER Carbon Elite D je osazen poněkud levnějšími komponenty než konkurenční stroje v této cenové relaci,



Změnu však lze pocítit v rychlé jízdě po lesní cestě poseté kamením, kdy je již jistý nárůst komfortu cítit. V tuto chvíli jsme měli v zadním kole nahuštěn tradiční tlak 40 PSI, který hustíme do většiny pevných kol. Přinos pseudoodpružení je citelný a rozhodně bude výhodou po dlouhém závodě či celodenní vyjíždě, protože během dejte tomu stoikilometrového maratónu dokáže pohltit nezanedbatelné množství rázů, které by pevný rám servíroval přímo do jezdců.

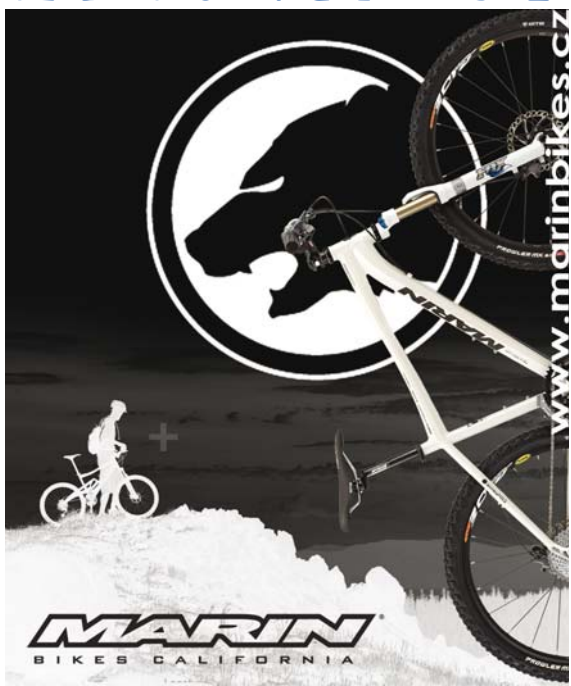
A tak jsme zpátky u tvrzení, které razíme stále dokola – je mnohem důležitější pořídit pořádný rám, na němž můžeme měnit komponenty, než při výběru hledat na nejlepší přehazovačku, a přitom nekoukat na tuhost rámu, přenos síly a jeho hmotnost.

Ve všech těchto parametrech má Pell's Razzer Carbon Elite D od nás jedničku, kolo je skvěle ovladatelné, výborně přenáší sílu jezce na dopředný pohyb a nikde se pocitově žádná energie neztrácí. Ve výše zmíněném sjezdu, kde jsme v hodně prudkém srazu museli brzdit kony plně volně ložených kamenů, mezi nimiž se volně pavalovaly popadané větve, bylo lepší jednu nohu vyvaknout z pedálu a očekávat, kdy se nějaká ta větev zakousne do předního kola. Bylo velmi příjemné, že kolo díky kratšímu rámu umožňuje snadno přesunout zadek za

sedlo a díky zdaňným brzdám i celkem slušným pláštěm WTB Exiwoolf se dál sjezd zdoal.

Poté, co jsme si po špatném odbočení zajeli 4 km po hladké lesní cestě, nebyl prakticky žádný problém se postavit do pedálu a stejnou cestou, kde to doted výborně letělo, se rychle vrátit na původní místo. Razzer nezklamal v žádném ohledu a proti svým celoduralovým bratříčkům přinesl o něco větší míru pohodlí. Lze to vzdáleně přirovnat ke stavu, jako kdybychom měli měkké pneumatiky, které pohltí drobné nerovnosti, a přitom jedeme na tvrdých gumách. Srovnatelný s tradičním odpružením vzduchovým či pružinovým tlumičem však tento systém není, stále se jedná o pevné kolo, které jezdcí velké ráze neodpusť. Karbon skutečně pouze pohlcuje vibrace, neohýbá se pod nárazy terénu.

Cena 29 990 Kč a váha 12,4 kg jsou při daném osazení zcela v normě, kolo je plně funkční a použitelné pro běžné ježdění i závody, navíc je možné jej následně bud odlehčit, či upravit dalšími komponenty, jako jsou rohy na řídítka nebo rovnou vlastvok, kratší či delší představec, karbonová sedlovka a podobně. To vše má v sortimentu značka Pell's a její strategií je dát zákazníkovi přímo v obchodě možnost si kolo upravit k obrazu svému.



rámu, nepadá tedy na řídítka ani nešlape příliš pod sebe. Prostě je ideálně vyvážen.

Přední rámový trojúhelník modelu Razzer Carbon je vyroben ze slitiny hliníku P6 Ultralite Racing Tubaset a hlavní trubky mají proměnlivou sílu stěny. Spodní rámová trubka je tvarována systémem Rhombus Biaxial, kdy nahore u hlavy je zploštěna vertikálně, aby lépe odolávala rázům terénu, zatímco směrem ke středu spoje se ovalizace mění na horizontální. To má velký přínos pro boční tuhost rámu pod silným záběrem. Ta je dostatečná i díky tomu, že oválný můstek, spojující středovou spojku s karbonovou zadní stavbou, je také mohutný a horizontálně zploštěný. Na něj plynule navazují karbonové spodní vzpěry, modelované technologií VFHS Carbon tak, aby ve svém středu byly plošší než na koncích. Stejným postupem jsou vytvářeny i horní vzpěry, takže v těchto úžších místech mohou vzpěry částečně pružit a pochytávat drobné nerovnosti. Ještě je třeba podotknout, že trojrozměrné patky jsou opět z duralu. Horní vzpěry jsou v místě monostayte opět rozšířeny do plochého můstku.

Vyřázíme

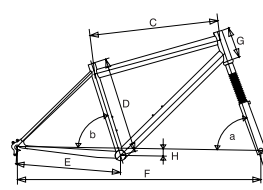
O tom, že testovací kola nešetříme, se budete moci přesvědčit ve článku Naše kopce, kde naleznete popis velmi náročného sjezdu, kterým si Razzer prošel. Nejprve jsme však na vrchol 881 metrů vysokého Královického Špičáku museli vyjet. Místy je sklon kopce tak strmý, že jezdec doslova dře na nejlehčí převody a skoro přepadává na záda. Ještě že je předek tak nízko a dá se na řídítka nalehnout, a zatížit tak přední kolo. V takovémto pozici však netze bláhově čekat, že zadní stavba bude lepit pneumatiku k povrchu, jako tomu je u celoodpružených kol. Razzer se chová stejně jako kterýkoliv jiný hardtail, odlehčená zadní stavba nízkorychlostní rázy nijak nezahazuje a na kamenech či kořenech také nadskakuje.

+ pohodlnější jízda při zachování tuhosti, nízké hmotnosti a efektivního přenosu síly

- základní vidlice a brzdy

Technická specifikace:

Rám: PELL'S P6 Ultralite Racing Tubaset, Tripple Butted, Rhombus Biaxial, VFHS
Vidlice: Marzocchi MZ Race
Razení: Shimano Deore LX
Mění: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore LX
Kliky: Truvativ Firex 3.3
Ráfky: Mavic XM 117
Náboje: Shimano Deore
Kola: Mavic XM 117
Kazeta: SRAM PG-950
Řídítka: PELL'S XR6 OV
Brzdy: Shimano BR-M485
Představec: PELL'S X67 OV
Sedlo: PELL'S E-Fly
Sedlovka: PELL'S XR11
Pedály: Shimano SPD 520
Pláště: WTB Exiwoolf 1,95
Hmotnost: 12,4 kg
Cena: 29 990 Kč



Velikost	17"
a Úhel hlavy	71°
b Úhel sedlové trubky	73°
c Horní rámová trubka	551 mm
d Horní trubka vodorovně	575 mm
e Délka sedlové trubky	432 mm
f Délka zadní stavby	425 mm
f Rozvor	1053 mm
g Hlavová trubka	120 mm

2008 KLATOVY MTEB

31. 5. 2008

70 KM / 105 KM

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY

WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

GALERIE KOL

Kdo si pečlivě holí nohy, obléká čistounké cyklistické hadříky a ne a ne se v naší Galerii dočkat toho svého typu kola, konečně se na něj dostalo. Tentokrát se podíváme na silniční kola, a to přímo na lahůdky, tedy topmodely jednotlivých značek. Samozřejmostí je karbon a použití těch nejlehčích komponentů. Přesto však některé topmodely staví ještě na duralových rámech doplněných pouze o karbonovou vidlici. Rozdíly v cenách jsou

tedy značné, byť je podobné komponentové osazení v drtivé míře svěřeno nejlepšími sadám. V osazení dominuje takřka shodně Campagnolo se Shimanom, ovšem Sram silně vstřkuje růžky. Zapletená kola jasně vedou Mavic před Campagnolem. Vysoké ráfky u některých modelů je předurčují spíše na časovku, ovšem vložené časovkářské speciály jsme nezařazovali, takže hurá na silnici. (už)

Amulet V Max Ultegra



Stejně jako u nejlepších biků, provází nejlepší silničku opravdu pestrý design. Celoduralový rám z materiálu 6061 T-6 Prolight je osazen kompletní sadou Shimano Ultegra. Zapletená kola jsou Mavic Ksyrium R-SYS, obutí je Vittoria Rubino, doplňky FSA a sedlo Fizik Gobi. Dodávané velikosti jsou 54, 57 cm, cena je 59 999 korun.

Apache Gila Monster



Celokarbonový rám s mírným prohnutím sedlových vzpěr je spolu s karbonovou vidlicí s duralovým sloupkem základem nejlepší silničky Apache. Komponenty jsou z řady Shimano Dura-Ace, doplněné o zapletená kola Mavic Ksyrium ES. Obutí nese logo Continental, doplňky pak dodala značka Ritchey. Velikosti jsou 54, 56 a 58 cm, cena 89 990 korun.

Author CA 8800



Celokarbonový rám z materiálu High Modulus Carbon nese lehoučce prohnuté sedlové vzpěry a zadní ostruhu sedlové trubky. Lahůdkou je osazení nejlepší silniční sadou Sram Red, což je letošní novinka na poli silničních komponentů. Kola jsou Mavic R-SYS, pláště Panaracer, doplňky dodal Ritchey. Velikosti jsou 48 až 58 cm, cena 119 990 korun.

Bianchi 928 Carbon T-Cube



Ačkoli Bianchi nabízí výše postavené modely, jde buď o časovkářské speciály, nebo lahůdku na titanovém rámu. Tento klasický model na karbonovém rámu je osazen sadou Campagnolo Record a zapletenými koly Eurus téže značky. Pláště jsou Continental, doplňky nesou logo Deda. Dodáván je ve velikostech 49 až 63 cm, a to za cenu 171 000 korun.

Cannondale Super Six Ultimate



Topmodel značky je silnou zbrání z karbonu High Modulus. Komponenty sází na neokoukanost sady Sram Red, v kombinaci se zapletenými karbonovými koly Zipp Zedtech na nábojích Zipp 3 Ceramic. Obutí jsou galusky Vittoria Crono EVO, sedlo je Fizik Arione K1. Kolo lze pořídit ve velikostech 48 až 63 cm, cena je 332 900 korun.

Ducati Factory 900 XR



Nejlepší silnička kultovní motorkářské značky je postavena na karbonovém rámu v typicky rudé barvě. Jako správný Ital je Ducati postaven na domácí sadě Campagnolo Record se zapletenými koly Eurus. Pláště jsou Hutchinson, sedlo italské San Marco Magma, doplňky od Eastonu. Ducati pořídíte ve velikostech 50 až 61 cm za 179 000 korun.

Felt F1



Materiál tohoto rámu nese název Ultra Hybrid Carbon a jde o monokokové provedení, stejně jako u vidlice. Kolo je osazeno kompletní sadou Shimano Dura-Ace, kterou doplňují zapletená kola Mavic R-SYS s obutím Vittoria Diamante. Sedlo je Selle Italia SLR, doplňky nesou logo Ritchey. Velikosti kola jsou 50 až 60 cm, cena 146 900 korun.

Galaxy Star



Galaxy staví na celokarbonovém rámu s poměrně výraznou profilací spodní rámové trubky. Karbon a rozumná cena se podepsaly na osazení nižší řadou Centaur italského výrobce Campagnolo v kombinaci se zapletenými koly Mavic Aksium Race a obutím Dedatre Grinta. Sedlo je značky Velo. Kolo seženete ve velikostech 44 až 56 cm za cenu 54 990 korun.

Ghost Actinum Pro C



Ghost staví tento model na vlastní slitině 7AC T6 MB v kombinaci s přední karbonovou vidlicí Ritchey WCS. Komponenty jsou ze sady Shimano Ultegra v kombinaci s klikami FSA SL-K MegaExo. Kola jsou Mavic Ksyrium SL s obutím Schwalbe Ultremo. Sedlo je Fizik Arione, doplňky Ritchey. Velikosti kola jsou 50 až 62 cm, cena 82 290 korun.

Lemond Tete de Course



Základem topmodelu je karbonový rám z materiálu Triomphe Ultimate Carbon. Je osazen druhou nejvyšší sadou Sram Force, doplněnou o karbonová kola Bontrager Aeolus 5.0 s vysokými ráfky. Pláště, kliky, sedlovka a další doplňky nesou logo concernové značky Bontrager. Velikosti jsou 49 až 61 cm, cena 189 990 korun.

Merida Scultura EVO FLX



Celokarbonový rám nese přepracované uložení středového složení v duralovém pouzdře s žebrovaním. Karbonová vidlice je z materiálu Carbon Ultralite UD 30. Osazení je sada Shimano Dura-Ace s koly Mavic Ksyrium Premium a pláště Schwalbe Stelvio. Doplňky jsou FSA, sedlo Prologo. Velikosti kola jsou XS až XL, cena 125 990 korun.

Pinarello Prince Record



Prince je hned pod dvěma časovkářskými speciály a je z karbonu 50HM1K se specifickým tvarováním Onda sedlových vzpěr a přední vidlice. Komponenty jsou Campagnolo Record v kombinaci s koly Campagnolo Neutron a pláště Continental. Kliky jsou vlastní M.O.S.T. Tank. Velikosti jsou 44 až 59,5 cm, cena 189 000 korun.

Šírer 901 Extrem



Značka Šírer nabízí pouze silniční kola a nejlepší model je postaven na karbonovém monocoque rámu s prohnutými sedlovými vzpěrami a výraznou profilací. Osazení tvoří Campagnolo Record a doplňují ho v nejlépejší variantě kola Khamšin téže značky s obutím Hutchinson. Sedlo je San Marco ASPide Titanox. Velikosti rámu jsou S, M a L, cena 79 790 korun.

complete
bike care

Star
Collection



Chain Star "normal" - mazivo na řetěz • Chain Star "extrem" - mazivo na řetěz do extrémního prostředí
Lube Star - mazivo na ložiska a středy • Lube Star "white" - vysokoviskózní mazivo na ložiska a středy
Lube Star "titan" - mazivo na titanové součásti • Oil Star - olej pro všeobecné mažení
Silicone Star - silikonové mazivo pro mažení chodu vidlic (0-kroužků) • Clean Star - odmaštění řetězů a brzd
Cycle Star - mycí prostředek na kolo • Cycle Star "extra pěnění" - mycí prostředek na kolo
Professional line: Fork Star - tlumivý olej ve verzích SW, 10W • Brake Star - brzdová kapalina • Hand Cleaner - mycí pasta na ruce

Dodává: Nacházel, s.r.o., Pátekstvi 681, 104 00 Praha 10, tel: 222 351 140, fax: 222 351 149, e-mail: maziva@nachazel.cz
Dovozce pro SR: Medeta, s.r.o., K cirkonární 51, 010 04 Žitina-Bánová, www.piraha.sk

www.starcollection.cz

Pearl Izumi Launch Short

Krátké volně bikové kalhoty Launch Short jsou novinkou v kolekci značky Pearl Izumi. Jejich vyloučený civilní vzhled bude tím pravým pro všechny, kteří z jakéhokoli důvodu nechtějí jezdit v obepnutém lycrovém oblečení. Vnější kalhoty jsou ušity z polyesteru s velice nízkou gramáží, v kombinaci s vnitřními kalhotami tvořenými elastickou síťovinou tak kalhoty Launch Short nabídnou dostatečný komfort i v letním horku.

Střih volných vnějších kalhot sahá těsně nad kolena. Spodní lem je zcela jednoduchý, takže při šlapání nijak neovlivní jeho posouvání po stehně. Horní zakončení kalhot je vyřešeno rovněž jednoduše, a sice vpředu klasickým poklopem na zip a patentkem, zbohu pak všitou plochou gumou. Rozezpínání kalhot usnadňuje poutko s logem výrobce. Jakkoli stahování tkaničkou zde není potřeba, kalhoty sedí kolem pasu výborně. Optimální je i umístění kapes na zadní straně steh. Přesto je v realu asi bude využívat málokdo, neboť obsah kapes v kontaktu se stehny nebývá při jízdě zrovna příjemný. Více využítá bude nejspíš zadní ležatá kapsa, umístěná bezprostředně pod horním lemem. Promyšlené je i zapínání kapes pomocí



- + usazení na těle, civilní vzhled, lehké materiály, volnější spojení vnějších a vnitřních kalhot
- nelze odepnout vnitřní kalhoty pro jejich samostatné vyprání

dlouhého suchého zipu, o jehož přítomnosti jezdec při šlapání vůbec neví. Z hlediska designu není kalhotám co vytknout, vydařené je i velké, a zároveň dostatečně decentní logo značky na pravé nohavici.

Vnitřní kalhoty jsou v těch vnějších uchyceny zcela volně, a to pouze na dvou bočních poutkách. Díky tomu je usazení na těle velice příjemné, neboť vnějším kalhotám je umožněn nezávislý pohyb na těch vnitřních, elastických. Ty jsou maximálně prodyšné, a zároveň díky pružnosti materiálu a jeho povrchové úpravě hodně pohodlné. Horní lem tvoří jednoduchá plochá guma, olemování nohavice je vybaveno protiskluzovou úpravou. Jedinou nevýhodou je trvalé spojení vnějších a vnitřních kalhot, takže prání je možné pouze společně. Antibakteriální vložka Pearl Izumi SMT je sice rozumnější a z hlediska zpracování jednodušší, nabízí ovšem výbornou tvarovou přizpůsobivost. Její polstrování je dostačující i pro delší vylety, kde zajistí vhodné rozložení tlaku mezi sedací partií a sedlem.

Kalhoty Pearl Izumi Launch Short se vyrábějí pouze v naší testované černém provedení, jejich cena je 1650 korun.

(kad)

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

TEST

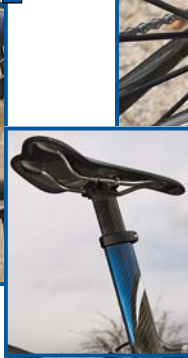
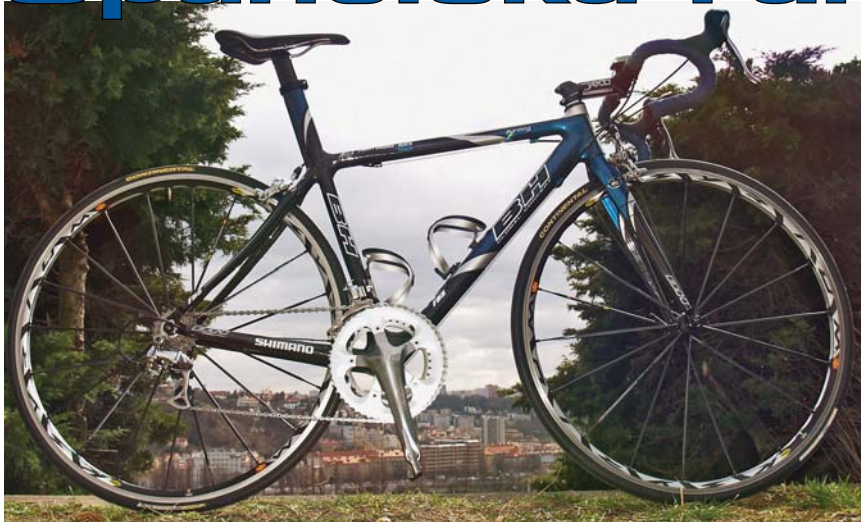
TEST

TEST

TEST

TEST

Španělská raketa



Představec Deda Zero 100 je nádherně zpracovaným komponentem, zajišťujícím v sestavě s řídítky Deda skvělou tuhost při silovém zábrě ve spurtu. Logo Deda má i příjemná omotávka. V případě sedla se vsadilo více na efekt a nízkou hmotnost, než na komfort. Typ Selle Italia SLR s koženým porámu. Je samozřejmě také z karbonu, pouze vlepený zámek je duralový. Rám logicky vyžaduje i originální podsedlovou objímku, opět s kapkovým půdorysem.

Osazení „na míru“

Army si kolo stavěl sám, neboť rám zakoupil samostatně. Představa o komponentové skladbě se však celkem dost podobala týmovému vybavení. Ostatně, se sadou Shimano Dura-Ace se asi nedá udělat chyba. Zatím poslední generace dury, jejíž nástupce však již pomalu klepe na dveře, je po funkční i ergonomické stránce téměř bezchybná. Určitou sázkou na jistotu byla i zapletená kola Mavic Ksyrium SSC SL, s typickými frézovanými plochami rátku mezi jednotlivými dráty. Někteří jezdcí sice u těchto kol trochu zápasili s občas praskajícími dráty, i přesto se jednalo o skvělé funkční i vypadající kola. Pláště Continental GP Attack mají skvělou směs i nízkou hmotnost, zdají se být na závodní použití naprosto ideální.

Majitel kola se nevyžívá v karbonových komponentech, což je na kole na první pohled vidět. „Karbofil“ by jistě raději sáhl po nejvyšších sadách Campagnola, než po Shimanu. V případě řídítek a představce byla zcela záměrně zvolena duralová klasika Deda. Řídítka Newton Shallow vynikají příjemně širokou horní úchopovou částí a méně hlubokým obloukem.

tahem a dutými titanovými ližinami váží pouhých 135 gramů, tvarování bočnice s celkem ostrými hranami však mnoho poškodil nenabídně.

Jízdní vlastnosti modelu BH Global Concept přesně odpovídají určení kola. Celková hmotnost 7,2 kilogramu je velice nízká, tuto hodnotu přitom ukázala digitální váha bez jakéhokoliv odstrojení kola. Bez pedálů, computeru a košíků je to pak 6,9 kilogramu. To se samozřejmě projevilo na skvělé akceleraci. Tuhost rámu je logicky hodně podpořena jeho malou velikostí, vynikající přenos síly však není vykoupen výraznějším nepohodlím. Klasická sedlovka s kruhovým průřezem by samozřejmě nabídla více komfortu, ale i tak je na sestavě sedlová trubka/sedlovka dobře vidět a především cítit, jak pruží a pohlcuje otřesy. Zadní stavba rámu v tomto ohledu také vylouženě nezaostává, byť je více zaměřena na tuhost a dobrý přenos síly. Zcela rovná přední vidlice s mohutnější korunkou a provedení aerodynamické sedlovky vyrovňávají komfort vpředu i vzadu na podobnou hodnotu, jejíž označení zní „průměr“.

Řízení je velice citlivé, jedná se ostatečně o model určený vylouženě pro závodníky. Krátký rozvor a stoprocentně závodní posed děláji z tohoto „běháčka“ nekompromisní vybavení. A přesně o to majitelé kola šlo.

(kad)

KOLO Z LIDU

Značka BH na českém trhu působí do jisté míry exoticky, rozhodně však není našinci neznámá. Tento španělský výrobce, jehož kola používá řada především silničních týmů, se může pochlubit dlouhou tradicí. Z těch nejvýznamnějších jmenujme Liberty Seguros-Würth a v letošní sezóně budou sedlat kola BH jezdcí týmu AG2R Prévoyance. Týmový stroj stáje Liberty Seguros, tedy model BH Global Concept, je tentokrát naším kolem z lidu.

Typ Global Concept se poprvé objevil na trhu v roce 2005 a vzbudil značný ohlas. Jeho celokarbonový rám s výrazným slopingem a velice nízkou hmotností působí i dnes, tedy po třech letech, velice moderně a může se stále postavit po bok nejnovějších konstrukcí. Postarala se o to především jeho výrazně přesazená sedlová trubka s maximálně aerodynamickým kapkovým průřezem, která byla jakousi předzvěstí současného trendu integrovaných sedlovek.

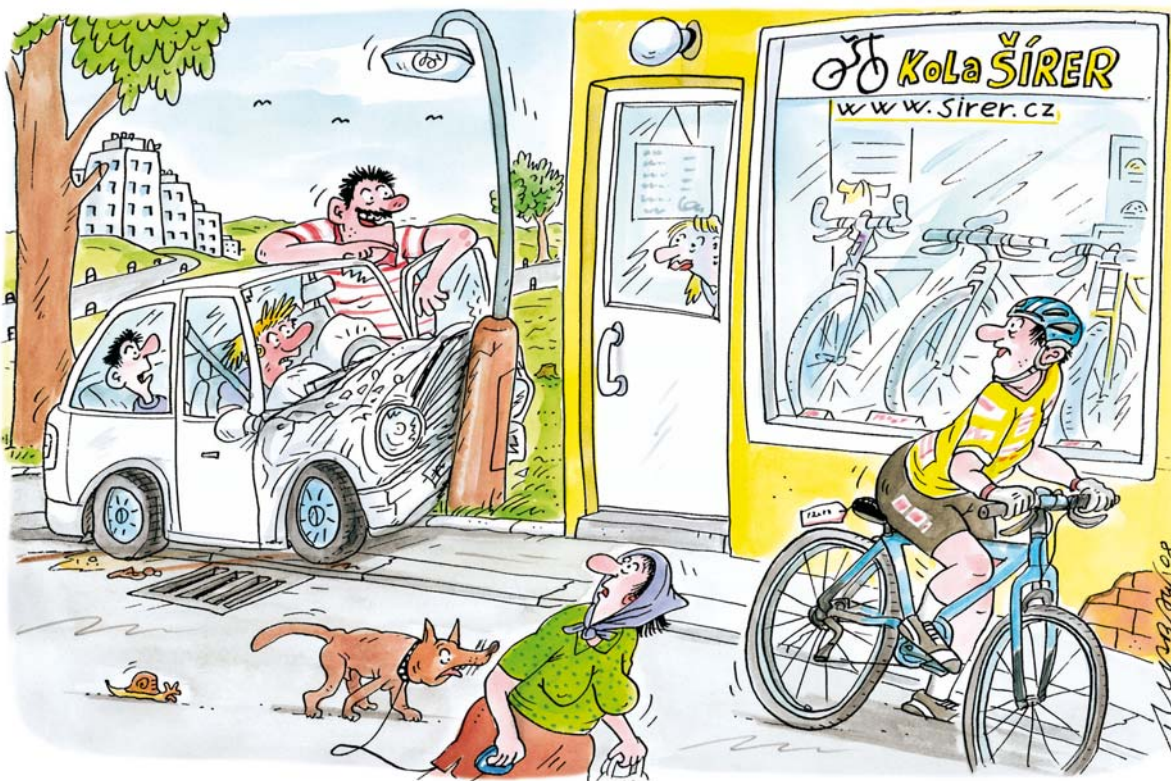
Splnění nemalých nároků

Naše Kolo z lidu, jehož majitelem je Tomáš Kubát alias „Army“, už má za sebou mnoho závodů i tréninkových kilometrů. Přesto je ale „běháčko“ ve výborné kondici a jeho jízdní vlastnosti by mu řada současných kol mohla závidět. Army se pro koupi tohoto rámu rozhodl přibližně před dvěma lety, neboť svou slopingovou geometrii a čistě tvarovanou, zcela rovnou vidlici BH přesně splňovalo jeho nároky na funkčnost i estetiku. Stejně tak reálná hmotnost samotného rámu 1050 gramů patří ke špičce a totéž platí i o 340 gramů vážící celokarbonové přední vidlici.

Poslední provedení modelu Global Concept pro rok 2008 se liší pouze v některých detailech, například ve výraznějším profilu nohou přední vidlice s jakousi zadní aerodynamickou plout-

vičkou a také využitím nanotechnologie. Základní tvar monokokového provedení však zůstal zachován. K zajímavým detailům patří dvojice podélných žlábků ve středové části horní trubky a mohutné působící partie okolo středového pouzdra. V malé velikosti rámu se téměř ztrácí miniaturní monostay zadní stavby. Řetězové vzpěry mají vyšší profil s podobným průřezem, s jakým se setkáváme u horní trubky. K libůstkám patří vedení lanka k přehazovačce pravou vzpěrou. Podsedlové vzpěry působí útle a jejich mírný průhyb naznačuje, že vedle tuhosti nebyl opomenut ani komfort jízdy.

Dominantním prvkem rámu je však již zmiňovaná prodloužená sedlová trubka. Zajímavě působí napojení kapkovitého průřezu prodlužující části, tedy té nad úrovní horní trubky, v kontrastu s klasickým kruhovým průřezem hlavní sedlo-



... ZMĚNA PLÁNU, RODINO ... NA TEN VEJLET NEBUDU ŠLAPAT DO PEDÁLŮ SÁM, ALE VŠICHNI ... JDE SE PRO KOLA K ŠÍREROVI !

Kola Šírer Beroun: tel. 311621355, info@sirer.cz Kola Šírer Brno: tel. 547212482, brno@sirer.cz
Kola Šírer České Budějovice: tel. 386359259, c.budejovice@sirer.cz

Úvodní díl našeho seriálu o základním rozdělení kol do jednotlivých kategorií se věnoval horským kolům pro cross-country. Ačkoli bychom na ně mohli navázat dalšími verzemi celoodpružených či pevných biků, bylo by to už detailnější rozpitvávání téhož. Proto se v tomto pokračování podíváme na protipól horských kol, tedy silniční kola. A abychom nezůstali jen u silniček, přidáme k nim fitness kola, což je stále více se rozmáhající odnož silničních kol. Toto podobenství bychom si skoro dovolili přirovnat k minulému členění na pevná a zradu odpružená kola.

Silniční kola

Zatímco silniční kola byla kdysi takřka jediným cyklistickým sportovním náčiním, s nástupem horských kol se dostala do pozadí zájmu. Přesto však není lepší volba pro rychlý pohyb po kvalitním asfaltu než dobrá silnička. S moderními materiály se i silniční kola na úzkých pláštích dočkala výrazného nárůstu komfortu.

Materiálem rámu je nejčastěji dural a karbon, vše je podřízeno maximální tuhosti, nízké hmotnosti a dostatečnému komfortu. Ocelové rámy se zdobenými spojkami zůstaly spíše sběratelskou klasikou pro fajnšmekry než ostrým sportovním náčiním. Geometrie rámu prošly za léta vývoje cestu od dopředu sklopených horních trubek ke slopinou známému z horských kol. Karbon se dostal na post řídké a sedlovek v mnohem širší míře než u horských kol. Karbonová vidlice zdobí i rám u kol pod dvacet tisíc korun. Standardem u vyšších silničních sad je desetikolečko, převodníky v provedení Compact, tedy kombinace zubů 50-34 ulehčuje silniční

cyklistiku i méně zdatným jezdcům. Co je tedy typické pro klasické silniční kolo, si opět ukážeme z ilustračního obrázku.

1 Rám je charakteristický mírným slopingem, často využívá hydroformingo- vé tvarování, například aerodynamické protažení sedlové trubky. Profíle se nevyhýbá ani karbonu, který je mnohem rozšířenější než u bikových rámu. Rám má na spodní trubce u hlavy opěrky řadičích bowdenů a jejich regulací. Posed je dopředu natažený a jezdec má na rukou mnohem více váhy než u horského kola.

2 Vidlice je duralová nebo v dřívě většině z karbonu, často s karbonovým sloupkem. Nohy mají aerodynamické provedení, leckde se objevuje specifické prohnutí nebo tlumicí vložky pro lepší absorpci rázu.

3 Řídká často nesou aerodynamický tvar díky použití karbonu, ovšem plochá uchopací část se nevyhýbá ani duralovým modelům. Lomené obločky vedou, ovšem začíná se navracet také italská klasika plynulého obločky. Představec v A-head provedení má délku 110 mil-

KATEGORIZACE 2

Silniční kola



metrů a více, často je otočen směrem dolů.

4 Brzdové čelisti mají centrální nebo excentrický umístění čep otáčení, brzdové páky jsou už v dřívě většině v kombinaci s řadičími pákami. Pouze u nejlevnějších kol je to ještě zvlášť.

5 Typické kliky mají dvojpřevodník, nejčastěji 53-39 zubů, Compact provedení má 50-34 zubů. Trojřevodník se nepoužívá příliš často.

6 Kola se používají nejčastěji zapletená od výrobců specializujících se přímo na tento komponent. Klasické výplety jsou na ústupu, vše je podřízeno nízké hmotnosti.

Fitness kola

S rozvojem zdravého životního stylu jde ruku v ruce i specializace sportovního náčiní. To se nevyhnulo ani silniční cyklistice, a kdo nechce do terénu na biku ani ležet za silničními obločky při jízdě po asfaltu, volí fitness kolo. To by mělo být synonymem sportovní aktivity, vyjížděky v rychlém tempu, ovšem při zachování dostatečného komfortu a pohodlného posedu. Fitness je prostě cyklistická obdoba aerobiku. Pro fitness kolo je charakteristický rám podobný silničnímu kolu, ovšem s trochu méně dopředu orientovanou geometrií. Materiál rámu není tak špičkový jako u závodních silni-

ček, takže vede dural, karbon se objevuje jen zřídka. Přední pevná vidlice je duralová, tvarově trochu odlišná od silničního provedení, a hlavně nese návarky na rákové V-brzdy.

Fitness prostě kombinuje silniční velikost kol 28 palců, úzké pláště, trochu i silniční geometrii, ovšem zbytek komponentů pochází z větší části ze světa horských kol. Kdo prostě nechce krosové kolo pro jízdu po polních cestách a bude věrný jen asfaltu a chce dostatek pohodlí, zvolí fitness. Navíc tato kola jsou hodně o módě a odlišnosti, takže někdy je vidět i jednopřevodník a řazení v náboji. Charakteristika je patrná z obrázku.

1 Rám nese náznak silniční geometrie, ovšem posedem je častěji směřován ke komfortu biků či krosových kol. Dural je v převaze, hlavní jsou návarky čepů rákových brzd, jako u horských kol. Návarky pro řadičí bowdeny za hlavou oproti silničním kolům chybí.

2 Přední vidlice nemá zpravidla takové prohnutí jako u silničního kola, disponuje čepy na brzdy a často má trochu nezvyklé tvarovanou korunku, která není typická ani pro silnici, ani pro bike.

3 Rovná řídká jsou hlavní odlišností fitness kol od silničních. Představec je podobný svoji délkou, ovšem sklopený je spíše nahoru, aby nabídl komfortnější posed.

4 Brzdy jsou konceptně stejné jako u horských kol, tedy rákové V-provedení. Občas zavítá módní kotoučková.

5 Kliky se používají buďto silniční s trojřevodníkem, nebo speciální bikové modely s větším počtem zubů, určené pro krosová kola.

6 U kol platí podobnost se silničním vozem, ovšem zde jsou klasické výplety častější. Navíc tato kategorie používá i širší pláště pro větší pohodlí. (už)

Fitness kola



Hutchinson Iguana

Model Iguana je novinkou francouzského výrobce pro letošní rok. Jedná se o bikový plášť s agresivním vzorkem, který je prezentován jako vhodný do suchého až středně vlhkého terénu. K jeho kladům patří nižší cena a celková odolnost, daná o něco tvrdší směsí a určitou robustností konstrukce.

Výrazný vzorek pláště, složený z ostré řezaných výstupků čtvercového a obdélníkového půdorysu, patří spíš k hustším. Boční výstupky jsou vyšší než ty středové, takže plášť slibuje dobrou adhezi při náklonu na měkkém podkladu.

Do testu jsme vybrali základní verzi s drátovou patkou, jejíž cena je 330 korun. Provedení s kevlarovou patkou vychází na 590 korun. Hmotnost mámi testované varianty v šířce 2,0 palce byla 665 gramů, dražší verze je přibližně o sedmdesát gramů lehčí. Určitou nevýhodou testovaného pláště byla nižší hustota TPI, konkrétně 33. U modelu s kevlarovou patkou je to přesně dvojnásobek.

Již při nasazování na ráfek nás plášť trochu nepříjemně překvapil, moc se mu na něj nechtělo. Přestože se jednalo o standardní ráfek Ritchey, musely nakonec přijít ke slovu ocelové montpáky. Plastovými bychom nasazení pláště pravděpodobně nezdělali. Doporučený tlak od výrobce jsou dvě atmosféry, ma-



ximální povolený je přesně dvojnásobek. My jsme během testu plášť vozili nejčastěji s tlakem rovné tři atmosféry.

Jako určité negativum se ukázala nižší hodnota TPI, která se projevila lehkou házivostí. Ta však nebyla nijak výrazná a vzhledem k přijatelné ceně pláště byla takřka zanedbatelná. Směrový vzorek s vyššími výstupky se ukázal jako velice schopný téměř v jakémkoliv terénu. Jeho slabinou sice bylo horší odvalování, to však více než dostatečně vynahradil skvělým záběrem. Přestože použitá směs byla spíše tvrdší, plášť si vedl výborně dokonce i na mokřích kamenech. V drsnějším terénu byl jako doma. I když hustota dezénu byla určitou předzvěstí, že v blátě se bude vzorek zanášet, vedl si velice jistě i za mokra. Nepřítelem pláště je pouze vyložené mazlavé bláto, které vzorek logicky nekompromisně zalepí a ven se mu dvakrát moc nechce. Na maratony Hutchinson Iguana rozhodně nedoporučujeme, na to je plášť zbytečně těžký a pomalý, ale třeba na zimní ježdění je výborný. V dobrém světle se předvedl i na sněhu. Nadprůměrná je jeho životnost díky pomalejšímu opotřebení i celkem odolnými bočnicemi. Slabší je plášť naopak po stránce tlumení otřesů, což je určitá daň odolnosti a tvrdší směsi. Díky záběrovým schopnostem tento plášť doporučujeme spíš na zadní kolo.

Iguana vyniká výborným záběrem a jistotou při jízdě po šikmém měkkém podkladu. Naopak, pokud jí výrazněji naklopíte na tvrdém povrchu, asfaltu nebo třeba makadamu, je cítit lehká nejistota vyšších výstupků na kraji běhounu. Chcete-li ale plášť vyložené do terénu, navíc za hodně rozumnou cenu, Hutchinson Iguana je dobrá volba. (kad)

- + záběrové schopnosti, pomalejší opotřebení, cena
- nižší hustota TPI, složitější obouvání, menší komfort



NA SÍTI

V našem představování stránek závodníků či týmů pokračujeme a tentokrát navážeme na Jána Svoradu z minulého čísla. Jelikož je manažerem formace Merida Biking Team, podíváme se na jejich stránky. Na adrese www.meridateam.com se nalezneme hned po vstupu aktuální informace a novinky, umístěné dopředu stránky. Kompletní menu se nachází na horním rádku a je rozčleněno do podkategorií. Bohužel, totéž menu se nachází vlevo ve sloupci, ale to nás většinou nenasměrovalo tam, kam hlavní menu. Z odkazu na horním rádku tedy začneme Novinkami. Ty sice nejsou příliš nabitě, ovšem krátké články ze závodů jsou stručné a vstřížné. V této sekci lze listovat i podle měsíců a roku, takže je možné zobrazit i starší zprávy. Většinu fanouškovských týmů zajímá jeho složení, což je hned druhý odkaz, který kromě jezdců a jejich stručné charakteristiky představuje i týmové stroje či komponentové a další vybavení. Ačkoli jsou Partneři týmu výčtem sponzorů tohoto sportovního uskupení, je na každém odkazu možno kliknout a dostat se na stránky dané firmy. Jelikož je většina z cyklistické branže, je to celkem slušný přehled užitečných odkazů. Informace o závodech je bohužel ještě z roku 2007, takže zde rozhodně postrádáme aktualizaci. Oblíbená Galerie je plná fotek z nejrůznějších závodů u nás i ve světě, často zachycených objektivem profesionálních fotografů, takže doporučujeme. Fanzone je pouze odkazem na možnost porizování dresů v týmových barvách. Fórum sice ukazuje poměrně často zobrazených jednotlivých témat, ovšem reakcí a témat je

hodně málo, takže návštěvníci spíše jen nahlíží, a nic nového nepřináší. Stránky Merida Biking Teamu jsou zajímavě hlavně pro jeho fanoušky, běžný uživatel hledající informace technického rázu zde příliš nespěje.



Od biků rovnou na silnici skočíme na stránkách týmu PSK Whirlpool Author na www.pskcycling.cz. Tento profesionální tým, který u nás pod různými názvy působí už patnáct let, vystřídá několik závodníků a také období rázu a úpadku. Na úvodní stránce jsou aktuální rozhovory s jezdci o rozdílech v současném závodění se světovými profesionály a závodění na podnicích nižší kategorie v minulých letech. Menu je umístěno do sloupce na levé straně a je jednoduché a přehledné. Odkaz Tým je rozdělen na přehled jezdců, kdy každý z nich má fotku a stručný přehled osobních údajů. Vybavení jezdců je omezeno pouze na fotku týmového stroje Author a popis jeho komponentového osazení. Historie už je mnohem nabitější a mapuje poměrně detailně chod klubu od jeho založení v roce 1993 až po současnost. Fotogalerie určité nadchne všechny milovníky profesionální silniční cyklistiky, protože obsahuje fotky z mnoha světověznámých podniků. Sponzoři jsou tradičním přehledem odkazů na cyklistické i necyklistické firmy.

Tentokrát jsme tedy udělali prostor dvěma nejprofesionálnějším cyklistickým týmům u nás, takže, všichni fandové, neváhejte a klikajte. (už)



DISKOVÉ BRZDY 2008

Zatímco vloni jsme přehled hydraulických kotoučovek vynechali, letos je představení uceleného přehledu brzd díky množství technických inovací, a hlavně doslova překopání vzhledu brzd některých značek takřka povinnost.

Abychom jen neuvědli strohý přehled kotoučovek, je třeba uvést několik obecných pojmů, proč a jak hydraulické diskové brzdy fungují a na co je třeba si dát při výběru pozor.

Kotoučový fungují na principu tlaku způsobeného rozdílnými průměry pístů v páce a třmenu. Pístek v páce má malý průměr a pohybuje se po delší dráze, kdežto písty ve třmenu mají několikanásobně větší průměr, ovšem pohybují se po mnohem menší dráze. Minimální síla na páce se pak rovná obrovské síle pístků ve třmeně, která působí na destičky svírající kotouč. Dost ale fyziky, pro bikery je důležitější správný výběr odpovídající brzdy.

Kompatibilita

Kotoučové jsou pro mnohé synonymem výkonnějších brzd. Platí to vždy za mokra a v bahně, tam nemají ráfkové brzdy šanci, ovšem na suchu je někdy výkon vyrovnaný. Hmotnostní rozdíly mezi ráfkovou a diskovou brzdou jsou dnes díky využití karbonu na postu páček, titanu na pozicích šroubů a duralových unášecích plovoucích kotoučů takřka zanedbatelné. Cenový rozdíl už tak zanedbatelný není, ovšem to nebude prioritou v honbě za maximálním brzdícím výkonem.

Pokud pořizujeme kotoučový, musíme čít dvě pravidla. Prvním je kompatibilita uchycení třmene k vidlici. Dříve dominantní provedení IS (International Standard) s dvojitým ok na vnější noze vidlice, kdy se šroub pouze prostrčil a zajistil do závitů ve třmenu brzdy, se už pomalu dostává na stříbrnou příčku a drží se hlavně na rá-

Zatímco vloni Hygia představila dvojici kotoučů na jednom náboji se společnou pákou a propletenou hadičkou, nyní dobývá trh s brzdami H-Elite a s jejich minimální hmotností.

Match Maker je speciální díl objímky brzdové páky Avid, který umožňuje pro snížení celkové hmotnosti na páku brzdy uchytit i páčku lockoutu vidlice Rock Shox.

mu u zadní brzdy, kde je stoprocentním a jediným vládcem. Konkurenční systém PM (Postmount), s nímž kdysi přišla značka Manitou, totiž nabízí úsporu hmotnosti a vyšší tuhost uchycení. Oba systémy lze zaměnit použitím odpovídajícího adaptéru, ovšem není to jednoduchá volba, protože hodně záleží na tom, zda třmen není upraven přímo na větší průměr kotouče, než je standardních 160mm. Totéž platí i pro délku úchytů PM, které v sobě skrývají závit.

Druhým problémem může být délka hadičky, protože délka sloupku vidlice a velikost rámu mohou ovlivnit výběr brzdy. Tam však ale nepůjde o výběr konkrétní značky a modelu podle uchycení třmene, ale jen o délku vedení, která je většinou u každého modelu brzdy nabízena v několika variantách. Nastavit hadičku nelze, zkrátit to jde naopak vždy, takže pozor na délku představe, sířku řídítek a velikost rámu, případně umístění vedení hadičky k zadní brzdě. To vše může vybrat správné délky výrazně ovlivnit.

Pro výkon brzdy je určujícím faktorem hlavně velikost kotouče a následně počet

pístků či velikost a materiál destiček. Na běžné XC stačí kotouč průměru 160mm, někteří výrobci dodávají dozađu i 140mm. Pro enduro či all-mountain jezdění je dopředu vhodnější průměr 180mm a pro nejnáročnější kopce je odpovídající průměr 200mm. Zohlednit bychom měli značku a provedení vidlice, protože ne každá vidlice je konstruována pro zatížení, jaké je kotouč průměru 200mm schopna vyvinout. Zadní stavba, pokud tomu není způsobena, také často není pro větší kotouč připravena a mohlo by dojít k jeho škrtání o vnitřní stranu řetězové vzpěry. Kotoučový tedy pořizovat s pořádným rozmyslem, abychom nemuseli následně měnit rám či vidlici. Totéž platí i pro systém uchycení kotouče, protože standard na šest děr v přírubě náboje pomalu vytlačuje upevňovací matice Center Lock, s níž přišla firma Shimano.

Jak jde vývoj

Princip brzd zůstává stále stejný, ovšem mění se hlavně uspořádání pístů v páce. Většina brzd měla dříve píst v páce souběžně s řídítky, omezení prostoru na nich si však vyžádalo řešení. Zatímco Magura měla pístek u některých brzd kolmo k řídítkům, jiní o tom nechtěli ani slyšet. A dnes má Magura toto uspořádání na většině brzd, Shimano jej aplikovalo na modely XT a XTR, brzdářský specialista Hayes dokonce vytvořil novou řadu založenou výhradně na tomto principu a další budou určitě následovat.



abychom si udělali jasno, co kdo přinesl nového a kdo určuje směr vývoje.

Avid

Značka patří pod křídla firmy Sram je ve vývoji brzd asi nejrychleji kupředu. Revoluční Juicy Seven s regulací okamžiku dosednutí destiček na kotouč poskytla svůj systém dalším brzdám. Pro gramate vznikl model Juicy Ultimate, který využívá jednodušší třmen a hmotnosti konkuruje ráfkovým brzdám. Pro opácní pojiždecké komunity byly vyvinuty sjezdové brzdy



Formula

Italský výrobce přidal k sérii ORO dva nové modely Mega a The One, přičemž první jmenovaný má dvojitý třmen a disponuje regulací výkonu nastavením vnitřního pístku v páce. Model The One má jednodušší třmen a při vysokém výkonu hraje i na rozumnou hmotnost. Zajímavostí je, že Formula představila i kotouč průměru 220mm jako variantu svého výkonu. Formula stejně jako Avid využívá pístek umístěný v páce rovnoběžně s řídítky. Hadička třmene je spojena přes banjo a všechny brzdy mají PM uchycení s adaptérem pro IS či větší průměr kotouče.

Hayes

U firmy Hayes došlo po obchodních změnách, kdy získala firmu Answer vyrábějící odpružení Manitou, také ke změnám na postech brzd. Právě Hayes předvedl novou kolekci Stroker, která konstrukčně vychází z kolmé police pístku vůči řídítkům. Ačkoli jsou starší modely brzd v nabídce, strokerem je připisována budoucnost a letos jsou na sériových kolech hodně rozšířeny, obzvláště díky poměrně solidní hmotnosti. Není tajemstvím, že pro příští sezonu je nychastán čtyřpístkový model s velkým výkonem.

Zatímco starší hayesy měly hadičku našroubovanou do třmene přímo, stroke-



Ovšem není to jen pístek a potřeba dost hadičky od obou brzd na řídítkách dále od sebe, je to hlavně honba za vyšším výkonem brzd při vyvinutí menšího stisku páky. Délka páky či možnost změny bodu jejího otáčení jsou jen některými z pokusů o zvýšení či regulaci výkonu. Ve stále širší míře se objevují regulace vnitřního průměru pístku či nástupu účinku jeho síly, aby bylo možné ovlivnit bod dosednutí destiček ke kotouči či houbovitost, nebo naopak ostrost chodu páky. Za průkopníka lze považovat značku Avid s modelem Juicy Seven, dnes je regulace v různém provedení a účinnosti součástí některých modelů většiny značek. Projděme si tedy jednotlivé značky v přehledu podrobněji,

Code s páčkou uloženou na průmyslových ložiscích, regulaci výkonu, a hlavně čtyřmi pístky a destičkami s velkou plochou. Hmotnost zde nebyla prioritou, hlavní je maximální výkon brzdy. Brzdy Code dostaly pro letošek levnější verzi Code 5, která nabízí stejný třmen jako dražší vzor, ovšem páka je použita klasická, s jednoduchým čepem z modelu Juicy 5.

Avid nabízí všechny brzdy v provedení na PM uchycení a vybaveny jsou adaptérem pro IS. Avid také používá banjo upevnění hadičky ke třmenu, takže lze hadičku libovolně natočit podle sklonu daného umístění návarku na rámu. Kotouče Avid jsou vyrobeny pro šestiděrové uchycení na náboj.

ry využívají banjo objímku. PM uchycení zůstává.

Hope

Anglická firma Hope si stále zachovává svoji tvář a kromě CNC „rýhovaného“ vzhledu luxusně zpracovaných brzd si stále drží i punc jistého luxusu. Po experimentech s dvojitým kotoučem, který vytvořil Bob Sticha, se nakonec tento stal standardní součástí sjezdové brzdy Moto V2, která má pro něj rozšířený prostor ve třmeně, aby se tam vůbec vešel. Hope je neúnávným propagátorem vicepístkových systémů a v jeho nabídce najdeme jak čtyř-, tak šestipístkové třmeny. U jednotlivých modelů je pojítkem vždy páka, která je pro několik typů společná. To platí pro jednodušší verzi Mono, ovšem brzdy se šesti pístky nebo sjezdová Moto V2 používají páku Moto, která disponuje prstencem regulace výkonu a má samozřejmě masivnější provedení.

Domácí výrobce Goldfren kromě svých sintrovaných destiček vyvíjí i kotouče. Plovoucí provedení s duralovým unášecem je ve světě standardem, ovšem odlehčovací otvory v ocelové části jsou tvarově originální.

H-Elite

Novinkou na domácím trhu jsou brzdy H-Elite, které svým miniaturním provedením a nízkou hmotností výrazně konkurují špičkovým modelům japonského giganta. Využívají jednodušší třmen a přímé uchycení hadičky. Pro všechny ladice jsou pak k dostání v několika barevných odstínech.

Magura

Brzdy z německého Bad Urachu poslaly sestřičku Louise na plastiku a výsledkem je kompletně přepracovaný třmen této brzdy, který využívá banjo uchycení hadičky. Páka s k řídítkům kolným pístkem dostala BAT kolečko regulace výkonu brzdy. Některé modely brzd Magura se vyrábějí jak v provedení pro PM uchycení, tak s očky pro IS, což u ostatních firm skoro neexistuje a řeší se to zásadně adaptéry. V tom má Magura navrch, stejně jako v minimální hmotnosti brzdy Marta St. Zajímavý je i vlastní kotouč Ventidisc s duralovým unášecem speciálního tvaru pro lepší odvod tepla.

Promax

Brzdy Promax jsou po léta výrazněji nezměněnou klasikou, která nabízí rozumnou kvalitu za velmi dostupnou cenu. PM uchycení třmene disponuje adaptérem, páka má pístek rovnoběžně s řídítky a poměrně výraznou celkovou délku.

Quad

Britská značka Quad je na našem trhu další novinkou a její brzdy získaly v zahraničních testech několik ocenění. Ačkoli neoslní příliš nízkou hmotností, důraz je u nich kladen hlavně na výkon. PM uchycení je samozřejmostí, páky mají navíc regulační kolečko vzdálenosti od řídítek, což většina jiných značek řeší imbusovým červíkem.

Červené kolečko regulace výkonu páky a kontaktu destiček s kotoučem je u značky Hope obdobou též u brzd Formula. Avid má kolečko na horní straně páky a Magura s pístkem kolmo má regulaci BAT přímo na čelní straně páky, taktéž nad táhlem pístku, jako Hope.

Shimano

Zatímco pro minulý rok přepracoval japonský gigant výrazně sadu XTR, což se dotklo i vzhledu brzd a pák, pro letošek se plasticky dočkala sada Deore XT. Jednoduchý třmen doplňuje páka s pístkem situovaným kolmo a navíc vybavena mechanismem Servo Wave, který zvyšuje účinnost brzd. Novinkou je i model M485, který je nejinžie v nabídce a je určen hlavně pro montáž na sériová kola. Jeho páka vychází z modelu Deore LX, ovšem má výrazně zesílenou a prodlouženou nádobku, třmen je pak minimalizován. Shimano kromě nejlepšího modelu XTR s oběma provedeními vyrábí všechny brzdy s PM uchycením.

Tektro

Tektro je známé hlavně z oblasti ráfkových brzd, ovšem jeho mechanické i hydraulické kotouče za konkurencí rozhodně nezaostávají. Auriga je svým výkonem překvapivě silná a za danou cenu nabízí velmi slušný poměr účinnosti/cena. Jde o brzdu s PM uchycením třmene a jednoduchým provedením páky.

Jiří Uždil

kenzel www.kenzel.sk
Novozámocká cesta 182, 947 01 Hurbanovo, Slovakia
tel.: +421 35 7610165, fax: +421 35 7610085, e-mail: kenzel@nextra.sk



26.590 Kč
34.490 Sk



rám TRIPLE BUTTED DURAL 6061 26" vidlice SR SUNTOUR RAIDON AIR (100 mm) převodník SHIMANO DEORE LX (44-32-22) měnič SHIMANO DEORE LX řazení SHIMANO DEORE LX DUAL CONTROL kazeta SHIMANO M580 (11-32) brzdy SHIMANO DEORE LX (6") náboje SHIMANO DEORE LX ráfky MACH1 MX DISC pláště TOGA FACTORY XC 26" x 1.95" paprsky NEREX OCEL ČERNÉ pedály SHIMANO M505 sedlo VELO PLUS počet rychlostí 27 hmotnost 12,40 kg / 19"

Vysvětlivky

Uchycení třmene: Zkratkově PM nebo IS je určeno provedení způsobu montáže třmene na vidlici.

Náplň systému: Kapalně médium uvnitř systému brzdy je buďto brzdová kapalina označená DOT s číselným označením přesného typu, nebo je použit minerální olej. Tyto náplně se nesmí u brzd zaměnit, jinak hrozí totální poškození těsnících dilů.

Objímka páky: Drtivá většina brzdových pák má dvojnásobnou objímku pro snazší montáž na řídítka, ovšem není to pravidlem.

Regulace účinku: Některé brzdy mají na páce regulaci dosednutí destiček na kotouč či ostrosti výkonu brzdy.















Hmotnost: Hmotnosti jsou vždy hodnotou udávanou výrobcem a mohou se v reálu lišit. Jsou vztaženy ke kompletu přední brzdy s třmenem bez adaptéru a kotoučem průměru 160mm, samozřejmě s hadicí a vnitřní náplní.

Cena: Ceny jsou stejné jako hmotnosti spíše orientační a mohou se u jednotlivých prodejců lišit. Jde o doporučené maloobchodní ceny dovozce, vždy za komplet jedné brzdy s kotoučem a adaptérem.

Přehled diskových brzd pro rok 2008

<p>Avid Juicy Three</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 4</p> <p>Objímka páky: jednodílná</p> <p>Regulace účinku: ne</p> <p>Hmotnost: 404 g</p> <p>Cena: 2590 Kč</p>		<p>Formula Mega</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 4</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 390 g</p> <p>Cena: 5250 Kč</p>	
<p>Avid Juicy Five</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 5.1</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ne</p> <p>Hmotnost: 397 g</p> <p>Cena: 3490 Kč</p>		<p>Formula The One</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 4</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 371 g</p> <p>Cena: 6340 Kč</p>	
<p>Avid Juicy Seven</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 5.1</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 395 g</p> <p>Cena: 4490 Kč</p>		<p>Formula Oro K-18</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 4</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 381 g</p> <p>Cena: 3850 Kč</p>	
<p>Avid Juicy Carbon</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 5.1</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 386 g</p> <p>Cena: 6600 Kč</p>		<p>Formula Oro K-24</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 4</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 381 g</p> <p>Cena: 4400 Kč</p>	
<p>Avid Code 5</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 4</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ne</p> <p>Hmotnost: 447 g</p> <p>Cena: 4290 Kč</p>		<p>Formula Oro Puro</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: Dot 4</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 307 g</p> <p>Cena: 6800 Kč</p>	
<p>Avid Code</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 4</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 449 g</p> <p>Cena: 6490 Kč</p>		<p>Formula Oro Bianco</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 4</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 398 g</p> <p>Cena: 5500 Kč</p>	
<p>Avid Juicy Ultimate</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 5.1</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ano</p> <p>Hmotnost: 333 g</p> <p>Cena: 7890 Kč</p>		<p>Hayes HFX Mag</p> <p>Uchytení třmene: PM + adaptér</p> <p>Náplň systému: DOT 3</p> <p>Objímka páky: dělená</p> <p>Regulace účinku: ne</p> <p>Hmotnost: 418 g</p> <p>Cena: 5390 Kč</p>	

Přehled diskových brzd pro rok 2008

<p>Hayes Stroker Ryde</p> <p>Uchycení třmene: PM Náplň systému: DOT 3 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 390 g Cena: 3490 Kč</p>		<p>Hope Mono Mini Pink</p> <p>Uchycení třmene: PM Náplň systému: DOT 4, DOT 5.1 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 340 g Cena: 6700 Kč</p>	
<p>Hayes Stroker Trail</p> <p>Uchycení třmene: PM + adaptér Náplň systému: DOT 3 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 386 g Cena: 3990 Kč</p>		<p>Hope Mono Trial</p> <p>Uchycení třmene: IS Náplň systému: DOT 4, DOT 5.1 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 458 g Cena: 6300 Kč</p>	
<p>Hayes Stroker Carbon</p> <p>Uchycení třmene: PM + adaptér Náplň systému: DOT 3 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 381 g Cena: 4990 Kč</p>		<p>Hope Moto V2</p> <p>Uchycení třmene: PM + adaptér, dvojitý disk Náplň systému: DOT 4, DOT 5.1 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ano Hmotnost: 554 g Cena: 6600 Kč</p>	
<p>Hope Mono M6</p> <p>Uchycení třmene: PM + adaptér Náplň systému: DOT 4, DOT 5.1 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ano Hmotnost: 540 g Cena: 7900 Kč</p>		<p>H-Elite</p> <p>Uchycení třmene: PM + adaptér Náplň systému: DOT 4, DOT 5.1 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 337 g Cena: 2999 Kč</p>	
<p>Hope Mono M4</p> <p>Uchycení třmene: PM + adaptér Náplň systému: DOT 4, DOT 5.1 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 437 g Cena: 6300 Kč</p>		<p>Magura Gustav M</p> <p>Uchycení třmene: IS/PM Náplň systému: minerální olej Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 580 g Cena: 7790 Kč</p>	
<p>Hope Mono Mini</p> <p>Uchycení třmene: PM/IS Náplň systému: DOT 4, DOT 5.1 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 340 g Cena: 5500 Kč</p>		<p>Magura Julie</p> <p>Uchycení třmene: PM + adaptér Náplň systému: minerální olej Objímka páky: jednodílná Regulace účinku: ne Hmotnost: 440 g Cena: 2300 Kč</p>	
<p>Hope Mono Mini Pro</p> <p>Uchycení třmene: PM/IS Náplň systému: DOT 4, DOT 5.1 Objímka páky: dělená Regulace účinku: ne Hmotnost: 295 g Cena: 7500 Kč</p>		<p>Magura Louise</p> <p>Uchycení třmene: PM + adaptér Náplň systému: minerální olej Objímka páky: dělená Regulace účinku: ano Hmotnost: 445 g Cena: 4340 Kč</p>	

Přehled diskových brzd pro rok 2008

Magura Louise Carbon
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: dělená
 Regulace účinku: ano
 Hmotnost: 439g
 Cena: 5220 Kč



Magura Marica
 Uchytení třmene: PM/IS
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 348g
 Cena: 5790 Kč



Magura Marica SL
 Uchytení třmene: PM/IS
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 324g
 Cena: 7550 Kč



Promax PX-525
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: DOT 4
 Objímka páky: dělená
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 470g
 Cena: 1990 Kč



Quad Deuce Pro
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: DOT 4
 Objímka páky: dělená
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 780g
 Cena: 2990 Kč



Quad Sting Pro
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: DOT 4
 Objímka páky: dělená
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 530g
 Cena: 2790 Kč



Shimano M485
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 489g
 Cena: 2250 Kč



Shimano Deore
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 478g
 Cena: 3060 Kč



Shimano Deore LX
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 465g
 Cena: 3790 Kč



Shimano Deore XT
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 391g
 Cena: 4750 Kč



Shimano XTR
 Uchytení třmene: PM/IS
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 341g
 Cena: 6840 Kč



Shimano Hone
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 487g
 Cena: 5900 Kč



Shimano Saint
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: jednoduchá
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 459g
 Cena: 6900 Kč



Tektro Auriga
 Uchytení třmene: PM + adaptér
 Náplň systému: minerální olej
 Objímka páky: dělená
 Regulace účinku: ne
 Hmotnost: 460g
 Cena: 2390 Kč



PAVLAČ

Prasklá řídítka dokáží opravdu zabolat. Nejinak tomu bylo v případě anglického jezdce, kterému v roce 2002 praskla řídítka a následný pád mu způsobil ztrátu čichu a chuti a také částečnou ztrátu paměti. Vzhledem k tomu, že poškození řídítek bylo způsobeno výrobní vadou, zažaloval poškozený biker prodejce, že na tuto vadu neupozornil. Soudní spor se táhl až do současnosti, když nakonec druhý soudce definitivně uznal, že poškození je v právu a náležitě mu náhrada způsobených škod. Tento případ se stal v Británii precedencem pro další podobné případy, takže prodejci se mohou začít obávat, aby někdo nezneužil jakkoliv vady na komponentu pro své obhaceni.

Tak už je jasno, do Pekingu pojedou Jaroslav Kulhavý a Tereza Huríková. Ve prospěch Kulhavého rozhodl součet dvou výsledků z úvodních tří závodů Světového poháru v cross-country. V Madridu Kulhavý vybojoval čtrnáctou pozici, zatímco jeho „nominanční konkurent“ Špěšný obsadil osmiatřicáté místo. Nejlepším českým výsledkem se v Madridu pochlubila Kateřina Hanušová-Nash, a sice desátým místem. Přesto však do Pekingu pojedou Huríková, která si olympijskou účast vybojovala na předchozích dvou závodech světového poháru.

Gunn-Rita se vrací! Po roce zdravotních problémů se na třetím světovém sympatiáckém Norka poprala o vítězství s neméně sympatičkou Kanadankou Marii-Helene Premont, kterou v rozplácněném Madridu nakonec přemohla. Už bylo na čase, boj o olympijské zlato by bez Gunn-Rity jistě nebyl tak zajímavý.

Přestože se podmínky pro cyklisty s přibývajícímými cyklotestkami a cyklotrasami alespoň teoreticky zlepšují, nad některými zázkazy či omezeními i nadále zůstává rozum stát. Příkladem



ze všechny je pěší zóna na pražském Andělu. Zde je umístěn příkaz „Cyklisté se sedí z kola“. Ten by samozřejmě měl z hlediska bezpečnosti chodců na pěší zóně svůj neoddiskutovatelný význam, pokud by sen však zároveň nebyl povolen vjezd aut. Takže úsek, kam na kole nesmíte vjet a kde se pohybuje velké množství chodců, projede přes den odhadem možná i přes tisíc aut...

Jako nezabrzditelný vlak se rozjel další ročník streetového seriálu Qashqi Challenge, který v centrech evropských měst propaguje horská kola mezi širokou veřejností. Jezdci neustále posouvají hranice jezdení a hlavně skákání dál, a tak diváci v Madridu mohli vidět mimo jiné i kombinace backflipu se supermanem či suicide, tedy s puštěním řídítek za letu. Vítězem prvního závodu se stal domácí Andreu Lacondeguy. Více informací sledujte na www.sissan-qashqiachallenge.com, kde se otváří video ze závodu. Do závodu v Londýně a Mnichově se nominoval i náš Damjan Širiški, takže mezinárodní účastí na Olympiádě v Pekingu.

Michal Prokop zajel na posledním závodě ME v BMX vynikající druhé místo, a přesto, že se neúčastnil všech dvaceti závodů série, celkově skončil desátý. Olympijský nominančí „chleba“ se však bude lámat na MS v Číně na přelomu května a června, kdy se rozhodne o účasti na Olympiádě v Pekingu.

Také italské Marzocchi představilo nové vidlice se standardem pevné rychloupínací osy pro 15 mm, jenž má významně zvýšit tuhost modelu se zdvihem do 140 mm. Nejvýznamnější výrobci naboju do vlaku 15mm os ihned nastoupili také, takže klasickému rychloupínáku u předního kola možná brzy odzvoní...

Do minulého Pavlače se nám vloupla menší chybička v případě Bike srazu na Vysocíně. Ten se nebude konat v červenci, jak jsem uvedl, ale v srpnu, konkrétně v období od 8. do 10. 8. v Novém Městě na Moravě. Naštěstí je ještě spousta času, tak si můžete ve vašem bikovém plánovacím kalendáři vše opravit.

HOBBYBASTLER Udělejte si to sami Jak přitvrdit mechaniku

Přestože jsme se seřízení mechanických kotoučových brzd již věnovali, tak se stále objevuje spousta špatně seřízených kousků, které zbytečně připravují svého majitele o dostatečný brzdný výkon.

Nastavení třmene mechanických kotoučovek by mělo být vůči kotouči sice souběžné, ovšem vnitřní pevná destička by měla být vždy více vyšroubována, aby mezi kotoučem a pohyblivou destičkou v povoleno poloze lanka bylo co nejméně místa. Tim nebudete nutně lanko příliš přitahovat, táhlo bude mít dostatečnou rezervu chodu, a hlavní kotouč nebude brzdit o duralový třmen místo o vyšroubovanou pevnou destičku.

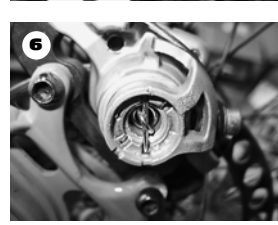
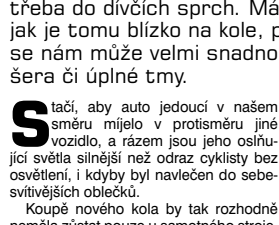
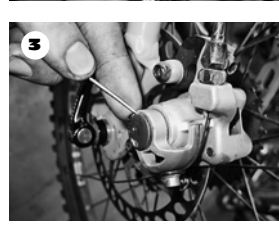
To jsme si ale již představili v loňském roce. Tentokrát se zaměříme na seřízení odporu pružiny staršího typu mechanických brzd Hayes MX One. Zatímco většina kotoučových brzd má pro seřízení odporu pružiny táhla pohyblivé destičky regulační šroub, první mechanické brzdy Hayes fungují na jiném principu. Táhlo je spojeno hřídel s ozubením s vnitřním šnekem, na němž je pohyblivá destička. Spojení skrz hřídel však nezajišťuje šroub, ale vnitřní pružina, která zároveň směm odporu uvádí táhlo do pohybu proti směru působení lanka. Jestliže nám táhlo začíná vlivem opotřebení bowdenu časem vadnout a nechce se lehce vracet do výchozí pozice, nebo máme-li pružinu unavenou, je čas ji přenastavit.

Potřebovat budeme pouze šroubovák a malé kleště. V první řadě nastavíme třmen brzdy do správné pozice vůči kotouči, tedy posuneme jej na adaptéru (obr. 1). Následuje regulace vnitřní destičky vůči kotouči pomocí plastového kolečka (obr. 2). To vše samozřejmě s případným povolením či přitážením lanka na táhlo brzdy, abychom docílili co nejkratšího kroku páky a největšího účinku brzdy s co nejméně vychýlením kotouče. Mezery mezi destičkami a kotoučem musí být co nejméně, ovšem kotouč nesmí škrtat. V tom případě



jej docentrujeme speciálním rovnáčkem nebo paličkou a samozřejmě zkontrolujeme jeho dotažení k náboji.

Nastavenou brzdu pak zbavíme šroubovákem krytky vnitřní pružiny (obr. 3), a tím se dostaneme k celému mechanismu seřízení předpětí. Pružina má očka, kterým je provlečena krátká osička, jež zapadá do drážek v těle táhla (obr. 4). Jestliže klade brzda příliš malý odpor na páce, a neutáhne tak i přes čistý bowden lanko zpátky, musíme pružinu přitáhnout. Uchopíme její očka i s osičkou do kleští (obr. 5) a natočíme ji proti směru hodinových ručiček do druhé drážky (obr. 6). Pozor na odpor pružiny, kleště je třeba držet opravdu silně, aby se nám nevysmekla a neztratili jsme osičku někde v prostoru dílny. Někdy ten-



Pokud je naopak brzda příliš tuhá na páce, otočíme pružinu s osičkou opačným směrem. Vždy bychom ale měli získat rozumný odpor brzdy na páce, který dokáže vrátit pohyblivou destičku do výchozí polohy. Nastaviv pružinu na maximální odpor určité není žádoucí.

Jestliže máme brzdu nastavenou, ještě zkontrolujeme přesně dosednutí osičky v drážce, aby se někde nevysmekla, a můžeme vnitřní prostor opět zajistit krytkou, která má dva plastové zoubáčky, přesně padnoucí kolem oka pružiny.

Všem majitelům mechanik Hayes s tímto systémem nastavení přeje hodně trpělivosti a jemnou ruku při seřizování pružiny. (už)

VAŠE DOPISY

Dobrý den!
Chtěl jsem se s vámi poradit ohledně správného namotání silniční omotávky. V minulém roce jste se tomuto tématu přímo věnovali v jednom Hobbybastleru. Všude se uvádí, že se má omotávka na řídítka motat odspodu, tedy od špuntu. Nahore se pak má zajistit pomocí přiložené samolepicí pásky. Já odjakživa motám omotávku odshora, což mi přijde mnohem estetičtější. Nahore tím odpadne jakákoli lepicí páska, protože omotávka drží při správném natažení sama – její zakončení je utáženo další namotanou vrstvou omotávky. Dole se pak omotávka zajistí klasicky špuntem. Motám takhle omotávku už asi dvacet let a nemám s tím problémy... Co si o tom myslíte a v čem by mělo být opačné namotání, tedy to zezdola nahoru, lepší?

A ještě by mě zajímalo, proč dávají výrobci k omotávce většinou pásku, která skoro vůbec nepuší. V případě, že bych namotal omotávku odspodu, tedy podle nahoru, nebyl bych jí přiloženou samolepkou vůbec schopný zajistit. Vlastně i proto motám omotávku od předstávce směrem dolů. Přijde mi, že lepicí páska je k omotávce přiložena spíš symbolicky...
Kolu zdar!
Honza Smutný

Opavné namotání omotávky je samozřejmě možné, ale především v oblasti nad pákami tak může docházet k jejímu shrnování. Jestliže je omotávka namotaná odspodu, pak nemůže při tlaku rukou na řídítka docházet ke shrnování či přehýbání okraje omotávky. Zvlášť náchylné k takovému problému budou korkové omotávky, které jsou většinou o něco méně pružné. Z hlediska životnosti omotávky je tedy mnohem vhodnější jí namotat skutečně odspodu. V případě, že budete najíždět na kole hodně kilometrů, byste ten rozdíl při namotání určitě postřehli. Samozřejmě také záleží na tom, v jakém místě se na řídítkách nejčastěji držíte. Jestliže pouze zcela nahore či za páky, nejspíš bude vaše namotání bezproblémové.

Co se týče samolepicích pásek, máte do jisté míry pravdu, že většinou je zcela lepicí schopnost špatná. Tyto pásky ale nejsou určeny k zajištění omotávky, na to by při své délce nestačily, ani kdyby byly „superlepicí“. Omotávka se má nahore zajistit klasickou tenkou lepicí páskou a přiložené samolepky slouží na její překrytí. Pro tento účel je jejich lepivost většinou dostačující. (red)

Zdravím Cykloservis!
Měl bych jeden silniční dotaz. Mám na svém kole už šest let starou řadu Campagnolo Chorus, s níž jsem stále velice spokojený. V loňském roce jsem si však pořídil nové kliky, protože u původního čtyřhranného provedení osy jsem již měl pocit, že je hodně zastaralé. Vlastně jste mě k tomuto kroku částečně navedli i vy... ☺
Pořídil jsem si tedy kliky Veloce se systémem Ultra Torque, neboť mi přijdou jako ideální kombinace ceny a kvality. A navíc ke staršímu chorusu vypadají velice pěkně. Ale nějak se nedokážu zbavit určitých pazvuků vycházejících z klik. Dostatečně jsem namazal jak závity na miskách, tak i vnitřní misek před vložení ložisek. Namazal jsem vazelínou dokonce i vnitřní spojovací tělískar na přesné jsem dodržel i utahovací moment (dokonce jsem si kvůli tomu půjčil momentový klíč...). Pouze se mi při montáži povedlo někam zasantřit také to kovové „pěrko“, tedy jakýsi drát, který se zvenku nacvakává do pravé mísky. Mám ale pocit, že má pomoc jen při montáži, že při jízdě už ten majšpíš není potřeba. Může jakési závrt, které je slyšet při záběru, být příčinou těchto chybějících „pružinky“?
Moc díky za radu.
@ Pavel Novotný, Praha

Ahoj Pavle!
Tak koukej prošmejdit celou dílnu, nebo kde jsi kolo vlastně montoval... a tento pružný kus drátku pokud možno najdi. Vrzání při záběru, o němž píšeš, je téměř sto procentně zapříčiněno jeho absencí. Tato drobnost, která se na první pohled jeví jako nedůležitá, totiž přesně vymezuje prostor pro pravé ložisko v misce. Jeho jakýmsi protipólem je pružná zvlněná podložka na opačné straně, tedy v levé misce. Konec této „pružinky“ totiž skrz stěnu mísky drží právě ložisko v poloze zcela vpravo, to jest nadoraz ve vnitřním osazení mísky. Jestliže tam tento díl chybí, může při záběru docházet k lehkému pohybu obou ložisek v miskách, což je logicky nežádoucí. Pružinka se má zvenku na miskou instalovat ihned po vložení pravé kliky s ložiskem, tedy ještě před nasazením levé kliky.
Jestliže pružinku nenajdeš, nezoufej. S největší pravděpodobností by ti měla pomoci u dovezce značky Campagnolo, firmy Kola Šířer. (red)

Blikačka Galaxy 5 LED

Každý malý kluk jistě někdy snil o tom, jak skvělé by to bylo být neviditelný a moci se bez povšimnutí propílit třeba do dívčích sprch. Málokdo si už ale uvědomuje, jak je tomu blízko na kole, protože sežen o neviditelnosti se nám může velmi snadno splnit například na silnici za šera či úplné tmy.

Stačí, aby auto jedoucí v našem směru míjelo v protisměru jiné vozidlo, a rázem jsou jeho oslňující světla silnější než odraz cyklisty bez osvětlení, i kdyby byl navlečen do sebevstředních obleků.

Koupě nového kola by tak rozhodně neměla zůstat pouhou u samotného stroje, ale určitě bychom neměli opomínat ve-

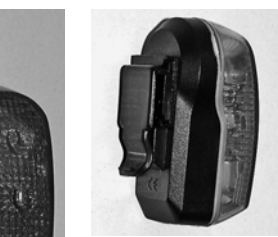
tě, a tak jsou blikačky potmě dobře vidět i z celkem velké vzdálenosti. Mezi krytem diodek a baterií je nataženo gumové těsnění, které díky pevnému sepnutí obou plastových částí zajišťuje voděodolnost.

Napájení zajišťují dvě mikrotužkové (AAA) baterie, které jsou již přiloženy v setu. Jejich výdrž záleží na spuštěném režimu, nepřerušované svícení je logi-



ledůležitě osvětlení. Naštěstí dnešní základní blikačky a světla nejsou nijak extra drahé a dají se pořídít i za 129 korun, jako třeba ty jihočeské značky Galaxy.

Vyrábějí se v červené barvě pro zadní světlo a v číre pro předek a uvnitř najdeme pět ultravysvitlých LED diod. Ty mohou být aktivovány ve třech režimech – svícení, přerušované blikání všech diod najednou a stroboskop. Před diodami jsou v plastovém krytu malá zvětšující sklička, která světlu přidávají na intenzi-



ky vybije dřívě. U předního světla se však dá za snížených podmínek použít jako částečné přisvícení. Vzadu je však kvůli upozornění řidičů aut, že před nimi jede cyklista, lepší spustit jeden z dvou režimů blikání, neboť každý člověk si spíš všimne blikajícího předmětu než stabilního světélka.

Součástí balení je samozřejmě i držák světla na řídítka či sedlovku a přímo na blikačce je i plastový klip, jímž je možné ji zavěsit na popruh batohu či na oblečení, čímž se použítí rozšíří i na další sporty. Cena jedné blikačky je avizovaných 129 korun. (mig)

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktori: Jan Kadečka, Dušan Mihalčák, Jiří Uzlík • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amler • Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštyovní přeinkon 4, 834 14 Bratislava, tel. 0752 53 719–12 a Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E 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.

Tříčtvrteční Author

strana 20

CYKLOSERVIS



Tříčtvrteční kalhoty Author ARP-11 Golf jsou replikou závodního oblečení Author Teamu. Jejich materiálem je vysoce kvalitní lycra Salina, využívající vlákna DuPont. Osvědčený osmipanelový stříh je doplněn o zadní „podkovu“, jejíž grafika s výrazným logem Author přechází s nohavice. Švy kombinují klasiku s plochým provedením. Lacl je vyroben z pružné síťoviny a jeho o něco větší šířka eliminuje nepřijemný tah kalhot v oblasti ramen. Antibakteriální vložka je sešita z několika panelů a nepostrádá profilaci pro účinnější odvětrání a odvod potu. Jediné, co nás nenadchlo, byl jednodušší způsob jejího vstřížení do kalhot. Zde bychom pro vyšší životnost preferovali o něco hustší šev.

Stříhu kalhot a jejich usazení na těle není co výtknout, stejně tak příjemné jsou i použité materiály. Tenké provedení kalhot nahrává použití v rozmezí mezi patnácti a dvaceti stupni. Absence protiskluzového zakončení spodního lemu nohavice je u těchto kalhot záměrná a zcela opodstatněná. Díky použitému stříhu a vhodné délce nohavic drží lem stále na svém místě a jeho provedení není při šlapání jakkoli nepřijemné, což u modelů s protiskluzovým spodním zakončením nebývá pravidlem. Výborná je použitá antibakteriální vložka. Její zpracování zajistilo vhodnou tvarovou přizpůsobivost tělu a tenké bočnice nijak neprekážají při šlapání. Dostatečné postravení se také postaralo o optimální rozložení tlaku mezi sedací partií jezdců a sedlem. Vitány detailem je přítomnost reflexních pásků všitých do zadních svislých švů kalhot.

Cena tříčtvrtečních kalhot Author ARP-11 Golf je od 1699 korun. Totožné provedení, ovšem s klasickou krátkou nohavicí (model ARP-11) je o dvě stovky levnější. Nabízené velikosti jsou od S do XXL.

(kad)

- + vysoká kvalita materiálů, stříh, provedení vložky, reflexe
- způsob vstřížení vložky

Populární silniční topmodel Northwave

Aerator, jehož test jsme vám v minulosti nabídli, se pro letošní rok dočkal zásadního přepracování a nového názvu. Tretry Aerlite S.B.S. některými konstrukčními prvky, a především použitím charakteristické jemné kovové sítky vychází právě z typu Aerator, nabízí však lepší tvarovou poddajnost svrchních materiálů, a tedy i vyšší pohodlí uživatele.

Základem treter Northwave Aerlite S.B.S. je karbonová podešev vybavená vnitřním odvětráním Air Flow System. Její tuhost pro maximální přenos síly na pedál je zaručena použitým profilem. Označení této nejvyšší kvality je ST 10.4 Carbon. Jako se konstruktéři u některých rámu snaží dosáhnout vysoké tuhosti, a zároveň alespoň částečně eliminovat tvrdost, podobně bylo postupováno i při vývoji podešve nejlepších silničních treter Northwave. Zatímco předchozí topmodel kombinoval karbon částečně s titanem, zde je uhlí-

Northwave Aerlite S.B.S.

kovy kompozit doplněn o anatomicky tvarovaný plát z přírodního dřeva. Spojení těchto dvou materiálů se skutečně promítlo do maximální tuhosti při záběru, a zároveň do určité, i když pouze částečné, schopnosti vnitřní dřevěné podešve absorbovat otřesy. Ochranu karbonové podrážky při chůzi zajišťuje šroubovaná zadní podpatníka ve tvaru podkovy, která zároveň zlepšuje stabilitu paty při pohybu mimo kolo.

Svrchní část treter tvoří kombinace syntetické kůže a panelů z velice pevné, husté síťoviny. Na bočích a na špičce je pak použita jemná kovová mřížka, tedy prvek převzatý z původních aeratorů. Ideálně tvarovaná je pata s vnějším plastovým zpevněním. Její tvar a uvnitř použitý protiskluzový materiál zabraňují jakémukoli nežádoucím pohybu paty při tahu za pedál. Špička se v oblasti palce zdá být zpočátku spíš užší, tvarová přizpůsobivost boty je však bezproblémová a po několika delších výjezdách došlo v této partii k „vyšlapaní“. Na vnější straně chodidla je kolem prstu prostoru téměř nadbytek, takže si jezdec může užívat maximální pohodlí. Celkový tvar boty bude vyhovovat i jezdcům s vyšším nártem, čemuž je přizpůsobena také délka všech tří přezek. Horní, která je vybavena mikronastavitelným mechanismem s duralovou páčkou, nabízí posun



ve svém uchycení, takže variant pro nastavení je zde opravdu dostatek. Lehce polstrovaný jazyk s perforací a vhodná plocha přezek zajišťují nártu optimální stažení s vhodným rozložením tlaku.

Usazení na noze je již od začátku celkem příjemné. Maximální pochvalu zaslouží především již zmiňované provedení paty. Špička se sice nemusí zprvu zdát tvarovaná ideálně, oproti modelu Aerator však nabídne nesrovnatelně lepší postupnou tvarovou přizpůsobivost, a to jak v oblasti vnějších kloubů, tak i kolem palce. Použité materiály a jejich správné použití na konkrétní partii boty skutečně zajistí bezproblémové vyšlapaní. Připomínku tak máme pouze k vnitřní vložce, která by podle našeho názoru mohla nabídnout o něco lepší anatomické provedení. Uvítali bychom její výraznější vyklenutí ve středové partii a zároveň průhyb pod patou, tak aby plynuleji přecházela do bočních stěn. Odvětrání treter patří k průměru. Výrobce očividně preferoval především celkovou pevnost a odolnost treter. Pevná bílá síťovina výborně drží tvar boty, ovšem její o něco menší hustota by zvýšila ventilaci.

Jako skvělý si dovolíme označit design. Bílo-modré testované provedení vypadalo na noze skutečně bezchybně a totéž lze říci také o druhé nabízené, bílo-červené variantě. Itálové to zkrátka umí... Cena treter Northwave Aerlite S.B.S. je 6740 korun. Oproti předchozímu typu Aerator je tedy nový topmodel výrazně levnější.

(kad)



- + tuhost podešve, provedení paty, stažení nártu, design
- méně anatomický tvar vložky, odvětrání svrchní části

dirtparade

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

ZÁŽITEK Z JÍZDY

RAZZER Carbon Race D

Rám: PELL'S PG Ultralite
Racing Tubeset, Triple Butted,
Rhombus Biaxial, VFHS Carbon
Vidlice: Rock Shox Reba SL (80mm)
Řazení: Shimano Deore LX
Přesmykač: Shimano Deore LX
Měnie: Shimano XT
Klíky: Shimano Deore LX
Představec: PELL'S X67 DV

Brzdy: Shimano Deore LX hydr.
Kola: Mavic Crossride
Pláště: WTB Exwolf 1.95
Saddlovka: PELL'S XR11
Sedlo: PELL'S E-Fly
Pedály: Shimano SPD 520
Velikosti: 17/19/21"
CENA: 42 800 Kč
CENA rámu: 16 670 Kč

RAZZER Carbon Race

V Brake verze
Brzdy: Shimano Deore LX
CENA: 38 670 Kč

PELL'S
BICYCLES

pells.eu

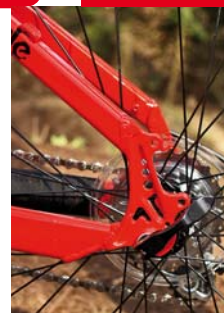


**NOVÉ MODELY
U VAŠEHO OBLÍBENÉHO
PRODEJCE**



www.sensor.cz

Dirt Parade Dragstar



Zaměření kola odpovídá i přední odpružená vidlice RST Launch se 100mm zdvihem ocelové pružiny, jejíž 32mm silné ocelové vnitřní nohy by měly dodat vidlici slušnou odolnost proti nárazům, kterých se kolu pod rukama mladých drsnáků jistě dostane až až. Vidlici je možné přitvrdit, takže si jezdec může upravit její chod podle toho, zda jde jezdit do lesa, a potřebuje citlivou vidlici, nebo jde skákat na dirtu, kde je výhodou spíše tvrdší pružina.

kačem, takže jezdec si na kole sám může po vysunutí 350mm dlouhé sedlovky kankolí dojet, v tom mu nic nebrání, tedy kromě vlastní lenosti. Také bohatě polstrované sedlo Active odpovídá nárokům letců, neboť umožňuje provádění triků bez držení řídítek, kdy se kolo stiskne stehny právě za sedlo.



za kterou by se nemusel v této cenové relaci stydět ani pevný stroj.

Ale zpátky k dragstaru. Celé kolo stojí 12 000 Kč, rám je vyroben z materiálu Al 7005 a dodává se ve velikostech 14" a 16". Nízká sedlová trubka a vidlice RST Launch RA se zdvihem 100mm dávají rámu velký sipping, jenž se kladně projeví spoustou prostoru nad horní rámovou trubkou. Rám je svařen z do hranata tvarovaných trubek, které budi svou mohutností respekt. Díky dlouhému svazu horní a spodní trubky u hlavy vzniká masivní blok materiálu, takže již není třeba spodní trubku podporovat ještě navářeným plátem. Obě hlavní trubky si svou mohutností drží skoro do konce, pouze u středového pouzdra a sedlovky přechází jejich profil na kruhový.

Zadní stavba cílí maximální možnou pevnost, a tak jsou trubky opět zploštěné, protože pokud by měly být při stejném průměru kruhové, zabíraly by příliš mnoho místa. Patky jsou klasického, osvědčeného tvaru a rozhodně zde není třeba hledat problémy. Horní vzpěry jsou připraveny pro ráčkové brzdy, což je zrovna u dragstaru výhodou, neboť je na něm kotoučková pouze vepředu, v zadu věčko stačí.

Skvělou práci odvádějí univerzální pláště Tioga Factory DH, které bezpečně a dobře drží na většině povrchů, do měkkého terénu se dobře zařezávají a drží i na kamenech a mokru. Ideální volba. Zajímavé je také použití kotoučových pouze vepředu, mechanický Avid patří ke špičce mezi mechanikami a brzdi také velmi slušně, navíc ve sjezdu se více využívá přední brzda, která brzdi celou energii kola a jezdeck. V zadu se hodí věčko hlavně na streetové triky, kde – pokud se dobře vyladí – dokáže jezdeck podržet na zadním kole stejně jako kotoučovka. V-brzda Logan na dragstaru však tak dobře, jako třeba brzdy od firm Avid nebo Shimano, nebrzdilo, a museli jsme si vyměnit špaliky za měkkí. Pak bylo vše v pořádku. Výborným tahem firmy je také příprava na následnou montáž kotoučovky – náboj již má centerlock ozubení, takže až si mladý jezdec s omezeným rozpočtem na letní brigádě našetří další dva tři tisíce, může skočit po druhé kotoučovce.

Kliky Truvativ mají rovnou kryt převodníků, ale namísto napínáku se na kole používají dva převodníky s přesmy-

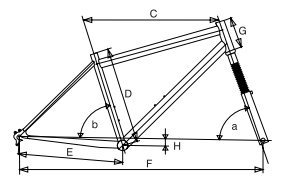
čím, takže jezdec vidí v obou kolech, kde se bude jezdit rychle z kopce, čemuž je nakloněná i hlavová trubka pod úhlem 69°. Vidlice má v sobě už olejevlivní tlumění, takže nekope při roztažení a s kolem se dá velmi slušně poletět vzduchem, protože jezdeck na odrazu nepraštil nic do řídítek. Točivost je na střední úrovni, ovladatelnost v prudkých klikáčích v malé rychlosti by byla opět lepší s kratší zadní stavbou.

V každém případě je však DP Dragstar velmi slušně osazeným strojem, jenž za částku 12 000 korun přinese hodně muziky.

- +** osazení, příprava na kotouč v zadu, robustnost, cena
- dlouhá zadní stavba, horší výkon V-brzdy

Technická specifikace:

Rám: DP Dirt Alloy 7005
 Vidlice: RST Launch RA
 Přehazovačka: Shimano Alivio
 Přesmykač: Shimano Alivio
 Řazení: Sram MRX Comp
 Kliky: Truvativ Blaze 2.org
 Ráfky: Exe Race DH 719
 Náboje: Formula CL
 Pláště: Tioga Factory DH
 Brzdy: Avid Bb5 / Logan
 Řídítka: Exerace 670 mm
 Představec: Exerace TDO
 Sedlovka: Truvativ XR 27,2 350mm
 Sedlo: Active FS
 Hmotnost: 15,6kg
 Cena: 12 000 Kč



Velikost	L
a Úhel hlavy	68,5°
b Úhel sedlové trubky	72,5°
c Horní trubka efektivně	625 mm
d Délka sedlové trubky	485 mm
e Délka zadní stavby	430 mm
f Rozvor	1121 mm
g Hlavová trubka	135 mm

INTERSPORT PRAHA – PEKSPORT
 přijme
 prodávče
 do oddělení cyklistiky
 Požadujeme orientaci v oboru
 a
 mechanika jízdních kol
 znalost oboru nutná
 Intersport-Peksport, Praha 10
 tel. kola: 271 723 423

Jihočeská značka Leader Fox už po mnoho let pro mladé jezdce vyrábí nízké rámy na free disciplíny dirt jump, street a freeride. Snaha o vývoj co nejlepších strojů vyplývala ve sponzoringu freeridové ikony Mañase Tomka, jehož jméno, asi crosscountrystovi nic moc neřekne, ale pubertální mládež, hlítající adrenalinové časopisy a videa jistě ví, co je jezdec značky HorseFeathers zač. Mañas svou účastí na nejlepších českých freeridových a dirtových závo-

dech propaguje nově založenou značku Dirt Parade, která je odnoží Leader Foxu, specializující se právě na skákačí disciplíny.
 V nabídce jsou pevná kola Cocain, Colapse, Drug a testovaný Dragstar, celopěra pak zastupuje nový Disident, jenž za necelých 20 tisíc přináší 100mm zdvih čtyřčepové zadní stavby s tlumičem Rock Shox Bar a je kromě odolných komponentů osazen hydraulikami Avid Juicy 3. To je velmi slušná výbava,

4 499 Kč
5 599 Kč
cena za pár

RAPID PROFI RACE

Verze: Splice SAPIM AERO CX-RAY, ploché, černé
 Ráfek: RAPID, 622x15, BA, GBS
 Náboj: NOVATEC silniční hliníkový černý, ořech Shimano, případně Campagnolo
 Výplet: klasický 20, 24
 Verze: Splice SAPIM AERO CX-RAY, ploché, černé
 Váha: 1 660 g (pár)
 Verze: Splice DT Champion, černé
 Váha: 1 765 g (pár)

Výjimečně rychlé závodní kolo

3 999 Kč
cena za pár

FASTDISC MTB Cross Country DISC

Ráfek: DHX 7330 FASTDISC 559x19, BA, SEE
 Náboj: NOVATEC MTB Disc hliníkový, černý, ořech Shimano
 Splice: neraz, černé
 Výplet: klasický 32 děr
 Váha: 2 110 g (pár)

dokonalé stabilní ALL mountain kolo

1 650 Kč
1 660 Kč
cena za pár

DRAGON, WELL MTB TREKKING

Ráfek: WELL 559x19 nebo 622x19 BA, GBS, SEE
 Náboj: Shimano RM30/40, černý, kazeta, rychloupínák
 Splice: neraz, černé
 Výplet: klasický 32 děr
 Váha: MTB 1 910; Trekking 2 040 g (pár)

elegantní MTB Trekking

Zapletená kola zakoupíte přes E-SHOP! Všechny modely jsou skladem!!! e-shop: www.remerx.cz , e-mail: prodej@remerx.cz

Prstové rukavice O'Neal Tapas Signature jsou vhodné jak pro techničtější disciplíny, tak i pro klasické cross-country v jarním či podzimním období.

Kombinace kvalitní syntetické kůže Chamude na dlani a tenčího perforovaného neoprenu na hřbetu zajistila rukavici odolnost a ruce dostatečnou ochranu.

Dlaně nepostrádá zesílení a prošití nejnamáhanějších partií, výztuha je přítomna i v místě mezi palcem a ukazovákem. Polstrování dlaně je spíše symbolické,

O'Neal Tapas Signature

aby nebyla zbytečně omezena citlivost ruky. Zakončení ukazováku a prostředníku je vybaveno protiskluzovou úpravou pro co nejlepší kontakt s brzdovou pákou. Na hřbetu rukavice je neopren kombinován s lycrou na panelech mezi prsty, z neoprenu je i zakončení rukavice kolem zápěstí a vrchní část palce. Určitou daní za dobrou odolnost použitých materiálů je zde přece jen o něco horší odvětrání. V horku může také trochu chybět froté pro utírání potu.

Usazení na ruce je u testovaných rukavic O'Neal bezproblémové, na čemž

ží. Gramáž použité syntetické kůže je zde podstatně vyšší než u běžných XC rukavic.

Testované rukavice byly v designu Andreu Lacondeguy, španělského jezdce Slopestyle. Drsné pojatá grafika má však nejen estetickou, ale i ochrannou funkci. Černo-bílý design, kdy je jedna rukavice negativem té druhé, je hodně povedený a jistě bude jedním z důvodů pro koupi tohoto modelu. Cena rukavic O'Neal Tapas Signature je 1250 korun. (kad)



- + životnost materiálů, stříh, design
- chybějící froté, nižší prodyšnost



PERFEKTNÍ OBUŤÍ...



LIZZARD S.B.S.
3499 Kč

Podrážka: MTB JAWS Zytel Dupont, vložka Anatomic performance >>> Svršek: Air mesh, airflow systém >>> Upínání: SBS - Step by Step 2 pásky na suché zipy + pletka >>> Pata: patentovaný systém ULTRA Y >>> Barvy: černá, stříbrno-černo-červená, bílo-červená-černá



MISSION
2570 Kč

Podrážka: VIBRAM >>> Zapínání: křaničky s posuvky+pásek na suchý zip. Vnitřní vyplošovaný jazyk s držákem křaniček. >>> Svršek: pro svršek byl vybrán nejkvalitnější materiál, který uspokojí požadavky MTBkařů, odolný proti prachu, bahnu... Struktura trety zaručuje ochranu, optimální upínání a zároveň dobrý komfort. Špička a pata jsou dobře chráněny a chodidlo je dobře stabilní. >>> Pata: Polyuretanová patní podpora ve spojení s podrážkou má anatomický tvar, který zaručuje dobré postavení chodidla v botě a zároveň chrání proti nárazům. >>> barvy: černo-šedá, zeleno-oranžová



lomtrading@lomtrading.cz >>> www.lomtrading.cz
tel./fax: 296 365 556 >>> tel.: 296 365 557



SPECIALISTA NA KOLA V SÍTI INTERSPORT

- ▶ Speciální akce
- ▶ Vše pro dámy, pány i děti

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

Každý má právo na kvalitní kolo...



Pro 59
MTB



Rám	Alu 6061d.b.	Převod.	Shimano M442	Ráfky	ALEX DP17
Vidlice	Suntour SF-Raid RL LO 100 mm	Sřt. osa	Shimano ES25	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano LX	Náboje	Shimano M495	Velikosti	17,5; 19; 21"
Přesm.	Shimano Deore	Vícekol.	Shimano HG50		
Rázení	Shimano Deore	Brzdy	Sh. Deore hydr. kot.		

19 990 Kč

Buddy 04 20"
Buddy



Rám	Alu 6061	Převodník	Lasco 42x34	Ráfky	Jalco
Vidlice	Suntour SF-XCU 40 mm	Sřt. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	12
Měníč	Shimano TX31	Náboje	Wheeler Alu	Velikosti	12"
Přesmykač	Shimano TZ30	Vícekol.čoko	Shimano 14-28		
Rázení	Shimano SL-RS31	Brzdy	Alu, V"		

6990 Kč

Cross 6.3
Cross



Rám	Alu 6061	Převod.	Shimano FC-191	Ráfky	ALEX ACE-18
Vidlice	RST Neon MLT8 LO 50 mm	Sřt. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	24
Měníč	Shimano Deore	Náboje	Shim. RM30/Alu	Velikosti	48, 52, 56, 60 / 44, 48, 52 cm
Přesm.	Shimano CO50	Vícekol.	Shimano HG30		
Rázení	Shimano Alivio	Brzdy	Alu, V"		

11 990 Kč

1600ZX „CZ“
Cross



Rám	Alu 6061	Převodník	Shimano M 151	Ráfky	Jalco
Vidlice	RST SQT178 50 mm	Sřt. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	21
Měníč	Shimano Acera	Náboje	Wheeler Alu	Velikosti	50, 54, 58 / 44, 48 cm
Přesmykač	Shimano COS1	Vícekol.čoko	Shimano ZH37		
Rázení	Shimano Altus	Brzdy	Alu, V"		

8490 Kč



světlo přední

28 100 010 / ALT-2702
2funkční, 1 vysoce svítivá dioda

550 Kč



lahev na nářadí/pláštěnku

37 000 036 / ATL-2619 šedá malá
37 000 037 / ATL-2619 modrá malá

79 Kč



dress Wheeler

38 100 099 krátký rukáv

1190 Kč



nosič na sedlovku

30 100 004 / ACR-2401 Alu černý, nosnost 10 kg

399 Kč



VELO CZ s.r.o.

Pospíšilova 314
Hradec Králové
500 03

www.wheeler.cz



zámek spirála

35 100 009 / ACL-2801
8/1500mm kódový

199 Kč

Ďáblovy rukavice

Rukavice Chiba El Diablo představují svým zpracováním absolutní špičku, ať už po stránce stříhu či použitého materiálu. Nepřehlédnutelný je rovněž design s graficky zdařilým „dáblicem“. Dlouhoprsté provedení je optimální nejen na jaro a podzim, ale díky výborné ventilaci i na léto. Řada MTB jezdců totiž preferuje dlouhoprsté rukavice celoročně pro lepší ochranu prstů. Model El Diablo osloví především XC jezdce, odolná konstrukce a gumová vrchní ochrana prstů však rukavice předurčuje i pro drsnější ježdění ve stylu enduro.

Na dlani použitá syntetická kůže Clarino je velice odolná proti mechanickému poškození. Její gramáž je vyšší, než bývá běžně u klasických letních rukavic. Nejtěžovanější partie dlaně nepostrádají ještě výztuhu ve formě zdvojení materiálu. Promyšlené je i zpevnění spodního okraje dlaně pod zápěstím, neboť se za tento lem rukavice obléká na ruku a materiál dlaně zde často dost trpí. Na bříšcích prostředníčku nechýbí silikonový potisk s názvem modelu, díky čemuž prst nekluže po brzdové páce.

Hřbetní část rukavice kombinuje pevnou nylonovou tkaninu AirVent, jejíž výhodou je dobrá odolnost proti zatřetí, a především solidní prodyšnost. Na kloubech prstů je pro tvarovou přizpůsobivost použit neopren, stejně tak na lemu rukavice před zápěstím. Výhodou



je nadprůměrně velký froté panel na palci a především výztuha v partii mezi palcem a ukazovákem. V oblasti mezi prsty je použita vysoce pružná a zároveň jemná síťovina, díky níž je ventilace dlouhoprstého provedení velice dobrá. Zapínání na suchý zip se provádí útým páskem, s nímž se jednoduše manipuluje.



Detailní lehkost

Novinkou v produkci karbonových sedlovek firmy Pell's je typ CR4, který v sobě snoubí technickou propracovanost a nízkou hmotnost.

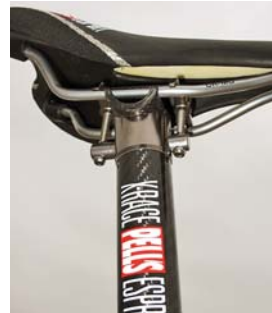
Většina karbonových sedlovek totiž využívá dozadu zahnutý vlepěný duralový zámek sedla, který jistí kolíčku jedním šroubem. Typ CR4 je vlastovkou s přímým zámkem, jehož provedení doslova číší geniální jednoduchostí a zároveň působí velmi „technologickým“ dojmem. Základem sedlovky je trubka z karbonu s vyznačenou stupnicí vysunutí. Je zakončena duralovým osazením, tvořícím základ celého upínacího systému. Duralová výztuha je spojena s materiálem sedlovky a zakončení je zabroušeno společně, aby oba díly byly perfektně souběžné. Skrz výztuhu je veden čep, jímž prochází dvojice imbusových šroubů, jističích sedlové ližiny pomocí duralových nosníků, nahrazujících vrchní část klasické kolíčky. Spodní část kolíčky je vyrobena z karbonu, což má podíl na celkové nízké hmotnosti. Dostatečná tloušťka materiálu je zárukou odolnosti a během testování se nám nepodařilo najít nějaké poškození.

Celý systém má za úkol umožnit velmi přesné nastavení sklonu sedla. Pro jeho upnutí je třeba trochu více trpělivosti, než jak je tomu v zámku s jedním šroubem. Je důležité dobře nastavit vrchní nosíky do kolmé police, aby se při dotahování neposouvaly po ližinách, a zároveň si pohladit spodní kolíčku, aby byla na středu sedlovky. Čep vedený skrz výztuhu má také možnost se posouvat, takže i na něj pozor, aby došel na své místo, než začneme dotahovat oba šrouby do finální police. Nastavení sklonu je jednoduché a přesné, není třeba hledat žádné drážky, jen povolovat a dotahovat. Pozor na přetáhnutí, mohli bychom šroub utrhnout.



Sedlovka CR4 se vyrábí v průměrech 27,2 a 31,6 mm a délce 350 mm. I ve větším průměru je znát velmi dobrá absorpce vibrací, která by díky přímému zámku měla být vlivem jiného působení hmotnosti jezdce nižší než u modelu s dozadu zahnutým zámkem. Hmotnost 173 gramů (31,6 mm) patří mezi vynikající hodnoty. Ještě lepší zprávou je příznivá cena 1690 korun. Kdo touží po karbonu a bojí se klasického zahnutého zámků, je pro něj Pell's CR4 lehkou, cenově přijatelnou a technicky velmi zdařilou volbou.

(už)



Easton Havoc



Havoc a Vice jsou freeridovo-sjezdové řady komponentů amerického Eastonu. Vlastovky Havoc Mid 711 vozí například Greg Minnaar, vítěz mnoha závodů světového poháru i majitel titulu mistra světa ve sjezdu. Vlastovky tvarově vychází z oblíbeného modelu EA70 MonkeyBar, ale provedením jsou určeny pro maximální odolnost a tuhost v adrenalinových disciplínách. K přesnému navržení tloušťky trubky v jednotlivých místech pomáhá počítačová analýza konečných prvků, na jejímž základě se vlastovky vyrábí s využitím technologie TaperWall™. Šířka 711 mm odpovídá dnešním trendům na co největší šířku řídítek pro sjezd a dodává kolu maximální ovladatelnost. Vlastovky se vyrábí se středovým průměrem 25,4 mm a oversize 31,8 mm a váží 295 gramů. Cena je 1490 Kč.

(mig)

Stříhu rukavice není co vytknout, optimálně kopíruje zakončení prstů a na dlani se materiál zbytečně nekrabátí. Dlaně sice postrádá jakékoli výraznější polstrování, v praxi se ale ukázalo, že zde skutečně není potřeba. Neoprenové panely na kloubech prstů a pružná síťovina zajistily vynikající tvarovou přizpůsobivost. V oblasti mezi prsty byla poddajnost materiálu jednoznačně výhodou, neboť zde rukavice ani při delší jízdě neležaly.

Cena rukavic Chiba El Diablo je 1089 korun. V nabídce jsou velikosti od XS do XXL.

(kad)

- + odolnost materiálu, prodyšnost, stříh
- nenalezli jsme

TAK CO, BIKERŮ A BIKERKY!
KOLIK UŽ MÁTE NAJETO?
KDO ZASPÍ ZAČÁTEK SEZÓNŮ,
BUDE V ČÍLI LITOVAT!!!

superlite od Amuletu

kdo zaváhá, nejede.....



Rám - Alloy 7005 T6 Superlite Carbon Vidlice - FOX FRILC 100 mm
Ménice - SRAM XO/X9 Brzdy - Avid Juicy Car Řazení - SRAM XO Twist
Ráfky - Mavic CrossMax SLR Sedlo - WTB Shadow V Stealth
Pláště - Schwalbe Furious Fred Velikost - 17"/19"/20.5" Hmotnost - 9,6 kg
DOP. MOC - 79.999 Kč



Rám - Alloy 7005 T6 Superlite Vidlice - Rock Shox Sid Race 80mm
Ménice - Shimano XT Brzdy - Shimano XT Disc hydraulic
Řazení - Shimano XT Ráfky - Mavic XM 717 disc 32H
Sedlo - WTB Shadow V Race Pláště - Schwalbe Furious Fred
Velikost - 17"/19"/20.5" Hmotnost - 10,3 kg DOP. MOC - 43.999 Kč

amulet-bike.com

cannondale

FEEL IT.®

Moto 1 Carbon

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

WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ

CB Acid 1



Vyznavačům systému nášlapných pedálů americké značky CrankBrothers, kteří vyžadují větší plochu pro oporu treter s méně tvrdou podrážkou, připravila firma pedály Malet a Acid s širší platformou. Zatímco malety připomínají BMX pedály s durlovým tělem a piny, acidity mají jemnější tvar. Vnější tvar udává kovová klec, která je kvůli hmotnosti i designu vyplněna kompozitovými vložkami.

Na trhu jsou dvě verze – Acid 1 za 2190 Kč a Acid 2 za 3990 Kč. Rozdíl je hlavně v hmotnosti, u jednoho pedálu se u jedničky blíží 200 gramům, zatímco u lehčí dvojky je to 177 gramů. To je na široké pedály velmi příznivá váha. Osa pedálu je u obou modelů z kované Cr-Mo oceli, vyplněné z karbonu, ale rozdíl je

v materiálu těla pedálu, kdy dražší dvojky šetří hmotnost díky použití lehčího magnézia. Upinací systém využívá již tradičně pružin z nerezové oceli a součástí balení jsou samozřejmě i kufr v provedení Premium, což označuje ultra odolné mosazné kufr. Ty je případně možné po opotřebování dokoupit za 449 Kč.

Po zkušenosti se šlehačí Egg Beater i nejlevnějšími pedály Smarty jsme po nasazení acidity usoudili, že funkce se blíží spíš k dražšímu provedení šlehačů, než volnějšímu upnutí turistických smarty. Zpracování je díky možnosti dosáhnout na větší plochu pedálu rychlejší a jistější a v případě, že se například netrefíme, nehrozí tolik sklouznutí boty z pedálu, jako třeba u šlehačů.

Vyčvaknutí je pak stejné snadné, ale bod, do kdy ještě pedály kufr drží a kdy je již uvolňují, je pocitově mnohem jemnější než třeba u systému SPD. V řeci čísel pedály umožňují výkyvy boty 6° a úhel vypnutí 15 nebo 20°, to podle jeho nasazení na levou nebo pravou botu.

V nabídce firmy jsou pak také i náhradní osy či sady těsnění, takže pedály jsou i po dlouhodobém používání snadno servisovatelné.

Pokud bychom si pedály kupovali se záměrem, že je budeme moci využívat i při jízdě v „kečkách“, tedy v civilní obuvi bez kufrů, není to úplně nejlepší nápad, neboť pera upínacího systému vystupují nad povrch platformy, takže bota je stejně primárně na perech a ohradky se dotýká minimálně. V takovém případě bude třeba obětovat zhruba 100 gramů na každém pedálu a sáhnout po modelu Malet, jehož tělo je díky pinům vystouplější.

Celkově jsou acidity velmi povedené, a to jak systémově, tak hlavně designově. Pedály CrankBrothers přináší oproti systémům kompatibilním s technologií SPD vyšší odolnost proti zanášení blátem a nečistotami a příznivou hmotnost. Cena testovaného modelu Acid 1 je 2190 Kč. (mig)



CHAIN MACHINE KIT

PEBROS

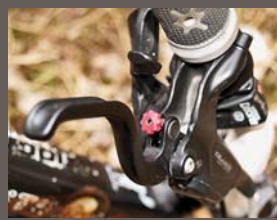
Cena 802,-

www.pells.eu

Pražský Katmar se pro letošní sezonu vytasil s cenovou bombou na poli hydraulických kotoučovek pro XC, maraton a enduro Sting Pro anglické značky Quad. Ta u nás nebyla donedávna moc známá, ale ve světových médiích sbírá jednu pochvalu za druhou, takže není divu, že po ní skočil i český dovozce.

V sortimentu jsou dva dvoupístkové modely – zmíněný Sting Pro a sjezdový Deuce Pro. My jsme si do testu vybrali lehčí Sting Pro, který se podle informací dovozce stal vítězem mnoha testů kotoučovek, což je u brzd za 2650 Kč za kus docela překvapující.

Ale po osahání, a hlavně nasazení na kolo jsme záhy zjistili, v čem ona výjimečnost tkví. Jednak je to bohatá výbava, čítající dostatečně velké expanzní nádržky v pákách, regulaci vzdálenosti páček rukou pomocí červeného kolečka, v této cenové relaci nevidané opletení hadiček kovovým ochranným potahem, ale hlavně brzda ohromuje svým vysokým výkonem a velmi slušnou modulací síly brzdění. V ceně jsou dokonce i kotouče Pulse, speciálně tvarované pro co nejlepší odvod tepla od třmenů. Uvnitř krabice pak najdeme kromě naplněného setu páka, hadička, třmen a kotouč i jeho velikosti odpovídající adaptér a sadu olinek a šroubů pro zkrácení hadiček. Brzdy jsou rovnou použitelné, stačí je jen nasadit a vyrazit. Montáž páky na řídítka usnadní rozdělená objímka, třmen se díky uzpůsobení na postmontování velmi dobře centruje, takže vyladění přesné pozice je u nové brzdy otázkou několika sekund.



Quad Sting Pro

V terénu

Zajištění semimetalických destiček zabraňuje pár kilometrů opakovaného přibrzdění a přerušovaného brzdění ve sjezdech, což je běžný postup. Neustále byl cítit nárůst brzdícího účinku, až se dostal výkon srovnatelný s konkurenčními brzdami vyšší cenové hladiny. Ladění vzdálenosti páčky od řídítek pouhou rukou, a klidně za jízdě, je vítaným plusem, neboť jezdec si může velmi rychle a snadno upravit chod páky podle svých představ, sil v prstech a také jejich délky. Chod brzd je jemný a po dosažení plného výkonu velmi mile potěší citelný chod páky, což se projeví na funkci brzdy – nástup brzdící síly je pozvolný a jezdec si rychle zvykne na její průběh. Automaticky hned ví, kolik síly je třeba pro přibrzdění a kolik pro blokáci kola. Na tom se významnou měrou podílí kovové opletení hadiček.



Proto tyto brzdy budou vhodné pro technicky založené jezdce, kteří si rádi ve sjezdu hrají s kolem. Například zavřené vracečky projíždí s přehozením zadního kola vzduchem, čemuž pomůže právě citlivé přibrzdění přední brzdou, nebo se vyzývají v parádických, jako je jízda po zadním či trnitých kousky před slečnami.

V době testování ještě v horských výškách ležel rozbředlý sníh, což negativně ovlivnilo rychlost kola. Ovšem i tak se nám při stálém přibrzdění podařilo dosáhnout pořádného zahřátí kotouče do fialova. Místy se projevilo mírné poddání páky, ale některé dražší brzdy v takovém stavu trpí na daleko větší fadeout, takže i v tomto testu stingy obstály.

Brzdy výborně brzdí, jsou skvěle vybaveny a málo stojí. To však není jen tak,

druhou stranou mince tedy musí být logicky nějaký kompromis. Ten spatřujeme ve vyšší hmotnosti sady páka-hadička-třmen 370 gramů a set s kotoučem 180 mm a adaptérem pak váží 510 gramů. To je na XC brzdu docela dost, takže zájemce si musí zvážit, co je pro něj prioritou – zda nízká cena a vysoký výkon s dobrou modulací, nebo si připlatí za srovnatelný výkon, ale chce ušetřit na hmotnosti. U nejlehčích brzd se může jednat o úsporu přes 200 gramů, ale cenový nárůst v řádu tisíců korun. (mig)

- + výkon, vybavení brzdy
- hmotnost

ACSTAR BICYCLES

TRX-PRO

Plynulé nastavení velikosti, odnímatelný štítek, síťka proti hmyzu, 22 větracích otvorů, bezpečnostní blikačka. Velikosti - M (53-57 cm), L (58-62 cm) Váha - 285 - 295 g

€ 645,-

TRX-COMP

Plynulé nastavení velikosti, odnímatelný štítek, síťka proti hmyzu, 22 větracích otvorů. Velikosti - M (53-57 cm), L (58-62 cm) Váha - 285 - 295 g

€ 575,-

MM S.R.O. • BRNO • tel.: 541 24 24 24 • e-mail: acstar@acstar.cz

www.acstar.cz

XC PROGRAM NEW GENERATION KENDA

KARMA

universální 26 x 2.0", 60 TPI, patka-drát, lehký plášť pro XC MOC od 390,-Kč

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

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

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

L3R

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

www.CYKLOMAX.cz

Dovozce: CykloMAX a.s. | Elstřánský 306, 530 02 Píseňka, Tel.: 466 944 023, fax: 466 944 022, Email: info@cyklomax.cz

SRAM 2009

Jak jsme již informovali v minulé pavlači, na kalifornském festivalu Sea Otter Classic odhalila firma Sram novinky pro příští sezonu. Ačkoli novinek bylo víc, nás pro začátek nejvíce zaujala inovace crosscountryové vidlice Rock Shox Reba a její sestřičky pro all mountain – Revelation a pak zcela nové brzdy Avid Elixir. Truvativ představil kliky Stylo, vyrobené vlastní technologií OCT s dutou klikou a dvě desítky nových řídek pro všechny styly jízdy.

Avid

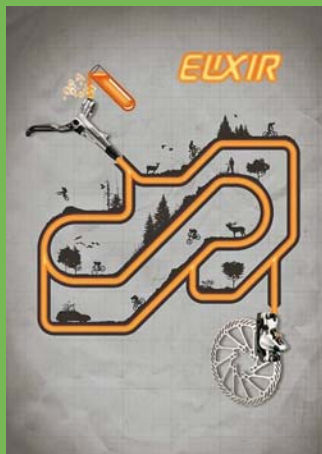
XC brzdy Juicy a sjezdové Code patří k absolutní špičce, ale oba systémy jsou již dvě a více let staré, a tak se logicky pracovalo na jejich dalším vylepšení. Výsledkem je zcela nová brzda Elixir R, která by měla být výkonem mezi oběma brzdami, a tudíž být univerzálně použitelná na všechny možné styly ježdění od XC až po freeride a sjezd.

Vylepšeno bylo mělo být dávkování brzdění síly, tzv. modulace, kterou má na

svědomí nová technologie označená Taperbore. Pozice čepu brzdové páčky byla upravena tak, aby byla potřeba co nejnižší síla na aktivaci páčky. Jezdec by tak měl mít daleko jednodušší ovládání brzdy, z čehož vyplývá i ještě citelnější průběh nástupu brzdění síly.

Brzdová páčka připomíná vzhledem brzdě Ultimate, ovšem jsme zvědaví, jak se opticky miniaturní vyrovnávací nádržka vypořádá s rozpináním přehrátké kapaliny. Brzdové páky mají zcela nově zabudovaný otočný ovladač vzdálenosti páčky od řídek, ale kolečko ovládající bod kontaktu destiček s kotoučem zde chybí. V nabídce bude i provedení páčky z karbonu.

Na větším výkonu by se měly podílet hlavně větší písky v dvoudílném třmeni. Destičky jsou v základu sintrované. Významnou novinkou, která ukazuje, že



Avid je stále o kousek napřed, je velký otvor na třmeni, v němž jsou uloženy destičky. Ty by mělo být totiž možné vyměnit shora, což zase o kousek usnadní údržbu brzd.

Ačkoli se pro letošní sezonu objevil nový SID, jenž se právě začal prodávat. Ten primárně vycházel z modelu Reba, ovšem disponuje již zesílením kluzáků v nejmáhanějších místech

Power Bulges a také kratšími vnitřními nohami. Proto není divu, že řada přišla nyní i na model Reba, který pro sezónu 2009 dostane zcela novou konstrukci.

Kluzáky logicky také dostaly zmíněné Power Bulges, které významně zvyšují odolnost a tuhost vidlice, s nimiž jde ruku v ruce i vyšší životnost. Úchyt brzdy má nové horizontální závit typu Postmount, k němuž postupně přešli všichni významní výrobci vidlic. Podle výpočtu má postmount 25krát vyšší životnost a odolnost proti silám, vznikajícím při brzdění, než tomu je u stranového international standardu.

Novinkou u reby je také možnost pořídit ji ve verzi s pevnou osou, pro niž byl inovován, a hlavně o 50 gramů odlehčen systém rychloupínací osy Maxle,

nyň s přídomkem Lite. Nejvyšší zdvih vidlice povyskočil na 120 mm, nejnižší je 80 mm.

Kovaná dutá korunka je vyrobena z materiálu Al 66 TV, jenž se má opět projevit vyšší tuhostí a pevností. Šavle mají již standardně průměr 32 mm a jsou vyrobeny z trubek z materiálu Al 7000. Jejich povrch je anodizován pro co nejmenší tření.

Verze SL, Race a Team zůstávají zachovány, ale změny doznal jak systém tlumení Motion Control (nejvyšší verze Team bude mít BlackBox Motion Control s titanovou pružinou), tak i systém pružení Dual Air. Ten by měl být poladěný pro co nejnižší odpor těsnění, a tudíž

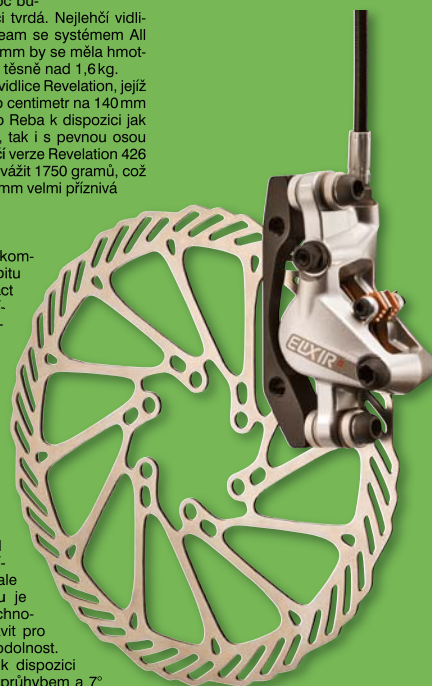
co nejméně chod při zachování lineární křivky chodu. Dual Air jezdcí umožňuje nastavit obě komory, a sám si tak určit, jak moc bude vidlice citlivá či tvrdá. Nejlehčí vidlice v řadě Reba Team se systémem All Travel 80/100/120 mm by se měla hmotnostně pohybovat těsně nad 1,6 kg.

Změn doznala i vidlice Revelation, jejíž zdvih poposkočil o centimetr na 140 mm a bude stejně jako Reba k dispozici jak s rychloupínákem, tak i s pevnou osou Maxle Lite. Nejlehčí verze Revelation 426 Dual Air pak bude vážit 1750 gramů, což je u vidlice se 140 mm velmi příznivá hmotnost.



Truvativ

Výrobce klik a komponentů kokpitu představil osmnáct nových druhů řídek, přičemž ne-



chybí ani superširoké vlašťovky BooBar šířky 740 a 780 mm. V USA je trend rozšiřování řídek populární, ale pro takovou páku je třeba stávající technologie výroby upravit pro mnohem vyšší odolnost. Vlašťovky budou k dispozici s 20mm a 30mm průhybem a 7° zahnutím s 5° zvednutím.

Další modely řídek ponese jména odpovídající klikám Noir a Stylo, přičemž materiálům klik bude odpovídat i provedení řídek – Noir budou z karbonu s vysokým modulem pevnosti vláken, zatímco Stylo z duralu. Obě řady budou nabízet velké množství verzí různých řídek a vlašťovek.

Velmi důležitým krokem ve zpracování klik je technologie Open Core

Technologie, která má za úkol snížit hmotnost při nárůstu pevnosti klik. Dutá kovaná klika Stylo tak oproti stávajícímu modelu šetří osmdesát gramů. Také převodníky jsou nově frézovány pro další hmotnostní úsporu a budou k dostání v několika barevných variacích. Greg Herbold dokonce na prezentaci předvedl fialovo-zelenou kombinaci.

(mig)



Rock Shox

Na podzim byl představen nový SID, jenž se právě začal prodávat. Ten primárně vycházel z modelu Reba, ovšem disponuje již zesílením kluzáků v nejmáhanějších místech

Power Bulges a také kratšími vnitřními nohami. Proto není divu, že řada přišla nyní i na model Reba, který pro sezónu 2009 dostane zcela novou konstrukci.

Kluzáky logicky také dostaly zmíněné Power Bulges, které významně zvyšují odolnost a tuhost vidlice, s nimiž jde ruku v ruce i vyšší životnost. Úchyt brzdy má nové horizontální závit typu Postmount, k němuž postupně přešli všichni významní výrobci vidlic. Podle výpočtu má postmount 25krát vyšší životnost a odolnost proti silám, vznikajícím při brzdění, než tomu je u stranového international standardu.

Novinkou u reby je také možnost pořídit ji ve verzi s pevnou osou, pro niž byl inovován, a hlavně o 50 gramů odlehčen systém rychloupínací osy Maxle,

PITNÝ REŽIM



UNISPORT**
Hypotonický iontový nápoj pro hydrataci organismu. Dodání energie a minerálů. Obohacený o L-Carnitin, glycin, taurin. 1 l = až 70 l nápoje



ISODRINX**
Profesionální instantní isotonický nápoj s optimálním poměrem minerálů. Porádná dávka energie (sacharidy 93%, z toho jednoduché 85%). 525 g = 7,5 l nápoje. Nově i jako hotovka 750 ml.



PROFIDRINX**
Speciálně vyvinut pro české a slovenské olympioniky. Unikátní hypotonický nápoj s vysokou dávkou kaskádovitě uvolňovacích sacharidů. Obsahuje jedinečný mix minerálů a revoluční regenerační formuli PeptoPro. 40 g = 750 ml nápoje.

ENERGIE



CARBOSNACK**
Energetický gel pro rychlé dodání energie.



ENDUROSACK**
Energetický gel s dlouhodobou energií, postupně uvolňování.



CARBONEY**
Energetické tablety obohacené BCAA, kofeinem, taurinem, L-Tyrosinem a kreatinem.



TURBOSNACK*
Energie pro finální fázi výkonu. Okamžitě rychle vstřebatelné sacharidy s kofeinem, taurinem, chromem a vitaminy.

POWER BIKE BAR**
Energetická tyčinka s vysokým obsahem rychlé energie. Snížený obsah bílkovin. Netradiční konzistence umožní mit zásobu energie vždy po ruce.

DOPLŇKY



ANTICRAMP**
Protikřečový kapsle. Vynikající i jako prevence přehřátí organismu.



MAGNESLIFE*
Vysoký obsah hořčičku s B6 v tekuté rychle vstřebatelné formě. Prevence i akutní řešení křečí.



REGENERACE
REGENER**
Instantní hypertonický nápoj pro nastartování maximální rychlé regenerace. Užít jen po výkonu.



SLOVAKIA
Olympic Team

www.nutrend.cz



ENDURO DRIVE

Komplexní specializovaná řada produktů zaměřená na rychlostně-výtrvalostní a vytrvalostní sporty.

NUTREND

Apache®Bicycles MTB Gent-Line 2008
 Jedno kolo a spousta zážitků. XC závody, maratony, sportovní nasazení, celodenní vyjíždky... Indiánští bojovníci s rudou tvář.



Hawk Disc dravec – velikost 16,5" · 19" · 21,5" **Kč 32.490,-**
 rám Alloy U6 Ultralight – vidlice Rock Shox Tora 318 Air 100 mm – specifikace LX + XT



www.apache-bike.cz
 Spirit Of The Victory

Vítěz poháru konstruktérů

Tým Galaxy GS Jistebnice letos obhajuje 1.místo v soutěži týmů v GALAXY SÉRII i v KOLE PRO ŽIVOT opět na kolech GALAXY.

Triton
 Cena: 18 990 Kč

Rám	Al 7005 Triple butted
Vidlice	Suntour XCR-10 100mm, Lockout
Přesmyk	Sh Deore
Měnič	Sh Deore LX Top Normal
Razení	Sh Deore Rapidfire Plus
Brzdy	Sh Alivio hydraulic disc
Klíčky	Truvativ FiveD
Ráfky	Mach MX disc
Pláště	Kenda K-917 Karma 60TPI

Písek, Sedláčkova 472, tel.: 382 206 440, obchod@cyklosvec.cz
www.galaxy-bike.cz

GT Marathon. Svořen pro vítězství.

Už nemusíte přemýšlet, které kolo je tím pravým pro maratony. Rám vytvořený pomocí Force Optimized Carbon Monocoque technologie z exkluzivních TR30 a TR80 karbonových vláken se cítí jako doma v závodech XC a maratónů. Spolu s patentovaným systémem zadního odpružení i-Drive, který eliminuje vzájemné působení odpružení a pohonu je vytvořeno unikátní kolo, které bojí zaběhané stereotypy. Má jediný cíl – vyhrávat.

Marathon Carbon Pro 11,80 KG / 109.999 Kč

BIKECENTRUM.CZ

Otestuj si kolo GT
 INFO NA BIKECENTRUM.CZ

ŠÍŘER 702 Carbon



702 Carbon

Rámy Šířer všeobecně charakterizuje výrazný, v současnosti hodně moderní sloping, typ 702 Carbon není výjimkou. Oko potěší lehce začištěné housenky svarů, a především kvalita laku. Bílá perleť v kombinaci s rudě červenou a stříbrnou vypadá po nasvícení opravdu hezky. Jediné, k čemu máme připomínku, je nepřilíhající pěkná objímka přesmykače, která svým zpracováním za rámem i kvalitním osazením pokulhává. A totéž lze částečně říci také o tvarově příliš jednoduchých opěrkách brzdového bowdenu na horní trubce.

Přední vidlice má karbonové nohy, korunka a sloupek jsou z duralu. Celkovou torzní tuhost vidlice navyšuje použití podobných profilů, jaké najdeme i na vzpěrách zadní stavby.

Jaká je sedm set dvojka?

Geometrii rámu není co vytknout, neboť nabízí výbornou ovladatelnost společně s dostatečnou jízdní stabilitou. Tato geometrie je již maximálně ověřená a značka Šířer ji převzala takřka beze změny z loňské kolekce. Délka rámu a použitý výraznější sloping dovolí majiteli kola, aby si přesně nastavil posed odpovídající konkrétnímu jízdnímu stylu. Zatímco ubráním podložek pod představcem lze docílit natenženější polohy jezdce, a tedy nekompromisního závodního posedu, standardní výška představce společně s lehkým „V“ tvarem středové partie řídítek nabízí spíše komfortnější nastavení, ovšem stále dostatečně sportovní.

Ovladatelnost kola ocení především závodníci a technicky vyspělejší jezdci. Jeho chování je velice čitelné a reakce na podnět jezdce okamžitá. Přestože není třeba ve sjezdech řízení nijak neklidně, ke změně směru jízdy dochází bezprostředně



Akcelerace kola je velice dobrá, což má na svědomí nejen dostatečná torzní tuhost rámu a přijatelná celková hmotnost 8,6 kilogramu, ale také tuhost karbonových klik sady Centaur. Systém Ultra Torque je v tomto ohledu s předchozími generacemi sad Campagnolo nesrovnatelný. Po stránce tuhosti nemáme ke kolu připomínky. Sice se rozhodně nedá označit za nějak extrémní, ale její poměr hmotnosti k nabitelnému pohonu je dobře vyvážený. Zrychlení výrazně pomáhají skvělá zapletená kola Campagnolo Zonda, která se v loňském roce dočkala kompletního přepracování a ve své třídě patří k tomu nejlepšímu. Pláště Hutchinson Equinox sice nenačnou hodnotu TPI, ovšem použitou směsí a hmotností 250 gramů jsou i ony tím správným kamikem do mozaiky nazvané Šířer 702 Carbon.

Centaur a PZ Racing

Sada Campagnolo Centaur se pro letošní rok opět posunula o kus dál, neboť nabízí po vzoru vyšších modelů také karbonové kliky. Ty jsou navíc oproti vyššímu chorusu o pouhých třicet gramů těžší. Viditelný rozdíl je pouze v převodnicích, které tvarově vycházejí ze sady Veloce, mají ovšem luxusní povrchovou úpravu pokovením, totožnou s tou, jakou nabízí i nejvyšší record. Na karbon v přípa-

dě přehazovačky a pák Ergopower jsme si u centauru již zvykli.

Čistota chodu a preciznost řazení je pro italské komponenty charakteristická, některým pravověrným „kampistům“ však může ovládání připadat až příliš jemné s menší zpětnou vazbou od měničů. Vše je ale pouze otázkou zvyku a centaur je i přes svou určitou jemnost sadou plně použitelnou pro závodní účely. Tomu samozřejmě odpovídá i funkce brzdových čelistí s čitelným dávkováním brzděného účinku.

Maximální pochvalu zaslouží komponenty PZ Racing. Ty díky svému karbonovému opláštění výborně ladí s kolem jako celkem, a zvláště v případě řídítek si designéři vedli vyloženě mistrovsky. Tvar řídítek se nebojíme označit za ideální. Padnou skvěle do ruky a skryté vedení bowdenů umožnilo pohodlné seřízení prstů. Stejně tak tuhost kompletního řídítek a představce je nadprůměrná. Zdařilou volbou je i sedlo Fizik Pavé Sport, které nabídne dostatek pohodlí i při delších závedech.

Model 702 Carbon začíná cenově na částce 31 290 korun, a to se sadou Xenon a s koly Khamsin. Námí testovaná varianta na centauru s koly Zonda vychází na 52 990 korun. Totéž osazení kombinované se základními koly Khamsin by pak znamenalo cenovou úsporu téměř devíti tisíc korun.



Avid
SAM HILL
CODE SMALL DETAILS
Průmyslové ložisko páčky
Magnesiové tělo páčky
Nastavení délky kroku páky
Matchmaker kompatibilní
Čtyři pístky
Dot 4 Standard
449 gramů

small details.
BIG DIFFERENCE.
CODE 5
POWERED BY SRAM
CYKLO TATNY.cz

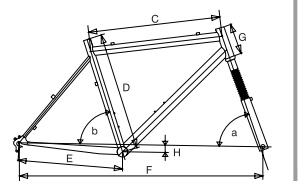
po daném impulsu. V položení do zatačky si Šířer 702 Carbon docela libuje a průjezd zatačkou je plynulý. Stejně tak při jízdě ze sedla je chování kola odpovídající pro sportovní a závodní účely, jezdce se nemusí nijak prát se řízením, a kolo celkem ochotně drží přímý směr.

Po stránce komfortu jízdy je přítomnost karbonu na zadní stavbě rozhodně znát. Při jízdě po nekvalitním povrchu nepůsobí rám nijak tvrdě a skutečně zmírňuje ostrost rázů, které by jinak v plné míře přešly do sedla a potažmo do zad jezdce. Zadní část kola se při jízdě zdá být dokonce komfortnější než ta přední, na čemž má zásluhu i průměr sedlovky 27,2 mm kombinující dural s karbonovým opláštěním. U přední vidlice oceňujeme její tuhost, z níž pramení dobré vedení směru a nulová tendence k vibrování při brzdění. Její konstrukce samozřejmě pochytá určitou část otřesů od vozovky, nicméně tato vlastnost pravděpodobně nebyla při její konstrukci primární.

➕ ovladatelnost, kombinace tuhost/komfort, kola Zonda, tvar řídítek, pohodlné sedlo

➖ nepřilíhající pěkná objímka přesmykače

Technická specifikace:
Rám: Alu U6 Double Butted + Carbon
Vidlice: Carbon FCS
Kliky: Campagnolo Centaur 34/50
Přehazovačka: Campagnolo Centaur
Přesmykač: Campagnolo Centaur
Řazení: Campagnolo Centaur – ErgoPower
Brzdy: Campagnolo Centaur
Kola: Campagnolo Zonda
Kazeta: Campagnolo 10s 12-25
Pláště: Hutchinson Equinox 23
Řídítka: PZ Racing CR 5.2
Představce: PZ Racing CR 2.2
Sedlovka: PZ Racing CR 2.2
Sedlo: Fizik Pavé Sport
Váha: 8,6 kg (bez pedálů)
Cena: 52 990 Kč



	Velikost	M
a	Úhel hlavy	73,5°
b	Úhel sedlové trubky	73°
c	Horní trubka efektivně	562 mm
D	Délka sedlové trubky	518 mm
E	Délka zadní stavby	405 mm
F	Rozvor	1003 mm
G	Hlavová trubka	160 mm

„CO NEUBRZDÍŠ, TO NEUKEČÁŠ!“

A NAME YOU CAN BRAKE ON

VELKOBOCHOD CYKLO A SPORT

Oficiální zastoupení pro ČR:
BP Lumen velkoobchod cyklo a sport
Puškinova 546, Úpice 542 32,
Tel.: 499 881 327, 499 882 793,
info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

Produkty KoolStop zakoupíte také zde:

V-BRAKE
náhradní gumičky:
černá, červená, stříbrná, modrá, žlutá,
losos, dual compound, ceramic
od 219,- Kč

TECTONIC
náhradní gumičky:
černá, losos, carbon, ceramic,
multi compound
od 249,- Kč

THINLINE
barvy:
černá, červená, stříbrná, modrá, žlutá,
losos, dual compound, ceramic
od 399 Kč

CAMPA / DURA
náhradní gumičky:
černá, losos, ceramic,
carbon, dual compound
od 269,- Kč

BMX
barvy:
černá, losos, stříbrná, bílá,
fialová, dual compound
419 Kč

DESTIČKY
na 30 typů kotoučových brzd
Shimano, Magura, Tektro, Avid,
Sram, Hope, Hayes, Formula,
Coda, Promax
od 499 Kč

Narozen 24. 3. 1980 v Mostu

Čerstvě ženatý, dítě na cestě

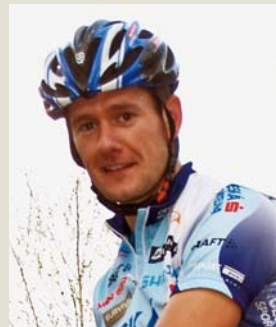
Největší úspěchy: 3. místo na mistrovství Evropy v XC, kategorie Junior
2. a 3. místo na mistrovství světa v cyklokrosu, kategorie do 23 let
1. místo v maratonu Salzkammergut 2007 – 209 km

V současnosti jezdí za tým Česká Športitelna MTB

Cíle pro letošní sezonu: obhájit Salzkammergut, účast na MS MTB, Crocodile Trophy

Tady jezdím já

Tomáš Trunschka



Po zimní odmlce se vracíme se seriálem Tady jezdím já, jenž představuje naše přední závodníky, a hlavně místa, kde žijí a trénují. Tentokrát se seznámíme s Tomášem Trunschkou, rodákem z Mostu, který vloni zazářil na 209 km dlouhé trati maratonu Salzkammergut. Ačkoli nebyl v domácím prostředí a většinou se tyto alpské maratony stanou kořistí místních ultramaratonců, Tomáš si dokázal po celou dobu závodu udržet čelní postavení a závod vyhrát.

Začátky

„Trunda“ začal závodit v 15 letech v týmu KL sport Most. První závody dopadly dobře, a na prvních závodech toho taky hlavně hodně zničil, ale jak říká, pak se naučil přehazovat, a už to šlo lépe.

Splněným snem mladého závodníka se stalo angažmá v Author Teamu. Jen škoda, že Author odešel z crosscountryové scény. Tomáš tedy potom hledal nějaký tým, ale marně. Ačkoli nějaký čas jezdil u Honzy Slavička, nakonec se rozhodl využít nabídky odejít do Itálie na cyklokros. Tam vydržel tři roky, ale jak říká – stále to nebylo ono. A tak se vrátil zpět do KL sportu Most, kde se opět přizpůsobil českým podmínkám.

V současnosti je po boku Terezy Huříkové páteří MTB týmu Česká športitelna, kde jej čeká nabitá sezona v českém poháru XC a maratonu. Krom toho se Tomáš chystá i na několik maratonů v zahraničí, včetně zmiňovaného Salzkammergut Trophy.



Most

Mezi jedny z nejdůležitějších příčin toho, proč je Tomáš na takové technické a výkonostní úrovni, patří i jeho tréninkové terény. V Mostě nám totiž ukázal svůj oblíbený okruh, kde se skoro nedá odpočinout. Když se jede do kopce, musí to jezdec prakticky rvát na nejlehčí převod, když se jede z kopce, skoro všude jsou prudké, sypké singletracky mezi stromy, kde každá jezdecká chyba „smrdí“ pádem a nekontrolovaným sesunem po břiše jehličkami. To pak není divu, že když někdo vyrostle v takových podmínkách, příliš ho neberou dlouhé rovinaté závody. Naštěstí je však Tomáš přírodnák, který se díky svému výkonostnímu fondu dokáže přizpůsobit různým podmínkám, ale nejvíce mu přý delší maratony. Jak sám říká, zpočátku se mu jede hůř, ale jakmile

se rozjede, dokáže si své tempo udržet velmi dlouho bez ohledu na terén.

V dobách totality bylo prakticky nemyslitelné si zajet na výlet do Podkráňského, a hlavně do Mostecké uhelné pánve. Špatné ovzduší, které měl na svědomí chemický průmysl a povrchová těžba uhlí, budily spíše nezájem, než aby lákaly houfy turistů.

Doby se ale změnil, Evropská unie straší sankcemi za nedodržování limitů znečištění ovzduší, průmysl se očisťuje



a těžba ustává, takže dříve neprobádané končiny dostávají přátelštější tvář a lákají návštěvníky k prozkoumání.

Přesně takovým místem je Most, město automobilového závodního okruhu, hor a dolů, a také bezpečně kilometrů stezek pro horská kola. Když jsme do Mostu zavítali poprvé někdy v polovině devadesátých let na závod českého poháru v XC, poznali jsme místní kraj velmi zvrubně, neboť při závodě není moc času na kochání krajinou, jezdec většinou bojuje sám se sebou a nástrahami terénu. Ale jedna vzpomínka zbyla – na velmi prudké výjezdy a ještě těžší sjezdy. Ty zde patří k tomu nejnáročnějšímu, co lze u nás najít.

Oblíbený okruh

Ovšem když jsme vyrazili osobně projet oblíbený tréninkový okruh Tomáše Trunschky, netušili jsme, jak moc nám dá dvacetikilometrová stezka zabrat. Od teď se již nedivíme, že Tomáš patří mezi nejlepší české závodníky a že třeba dokázal vyhrát Salzkammergut Trophy, neboť jeho tréninkový rajon skýtá superprudké a supernáročné výšlapy bez oddychu a ještě brutálnější sjezdy.

Není od věci připomenout, že právě v tomto městě se 7. června pojede 7. ročník maratonu Extrém Bike Most, jednoho z nejnáročnějších maratonů u nás, zařazený do Maratonu Cupu 2008.



„tenhle sjezd je příliš prudký a támhlela zatáčka klouže“. Všichni to tak prostě berou, že příroda je taková a že se s jejími nástrahami musí vyrovnat. A třeba v Itálii byl Tomáš svědkem toho, jak 12–13letí závodníci přijeli k prudkému sjezdu, nad nímž Tomáš sám chvíli přemýšlel, a prostě ho sjeli a nefišli to.

U nás lidé nejsou zvyklí na extrémní podmínky a většinou si jezdci vynutí zjemnění trati. V zahraničí se samozřejmě také padá, ale většinou jsou horší pády v místech, kde dochází ke kolizím mezi jezdci ve vyšších rychlostech než v prudkých technických úsecích, kde jezdci jedou minimální rychlostí, a tudíž následky případného pádu nejsou tak vážné.

Na čem jezdí?

Při vyjízdce jsme samozřejmě nemohli opomenout prohlédnout si i zcela nový celoodpružený prototyp XC kola dvorního dodavatele kol pro tým České športitelny, domácí značky Superior. Zevňí zadní stavby je pro XC plně dostatečných 100 mm, tlumič Manitou Radium RL má vyveden lockout na řídítka, takže je možné jej za jízdy v mížku zablockovat. Také vidlice Manitou R7 je zablockovatelná, ovšem tu musí Tomáš zavřít kolečkem na korunce. Kolo se díky plnému zablockování chová jako pevné, což je vhodné do šlapavých výjezdů po hladšímu terénu, kdy se do něj Tomáš může pořádně opřít. Pro otevření chod je zadní jednotka ponechána spíše měkká, aby bylo kolo v terénu co neaktivnější a nejpohodlnější, což se pozná hlavně při dlouhých maratonech. Vidlice však Tomáš fouká trochu tvrdší, aby nedocházelo k propadání zdvihu v nějakých techničtějších sjezdech a aby nešel přes řídítka. Do bezdušových pláštíků si Tomáš dává mezi 1,8 a 2,2 atmosférami, podle konkrétní trati.

Ačkoli jsou na závodním stroji namontována rovná řídítka s rohy, Tomáš má pro běžné ježdění raději vlašťovky. Jak sám říká, jsou pohodlnější, a větší šířka dává pocit jistoty ve sjezdech. Jenže pro závodní cross-country a maratony jsou mnohem důležitější rohy, za něž je možné pořádně zabrat, a také nabízí změnu úchopu pro odlehčení rukám. A montovat rohy na vlašťovky nevypadá moc esteticky, takže proto rovná řídítka.



Závodní tratě u nás a venku

Tomáše jsme se během vyjízdky vptávali, jak je spokojen se stavem českých pohárových a maratonových tratí. Vzhledem k tomu, že jezdí odmla v tak náročných terénech, je si v technických pasážích dost jistý a jezdí je hodně rychle. Na českých závodech mu tak občas chybí náročnější úseky, kde by se teprve ukázala technická vyspělost jezdce. Jak nám sám řekl, hlavní rozdíl mezi našimi závody a podniky v zahraničí je v tom, že v cizině jsou jezdci už od začátku zvyklí na tvrdý terén a nikdo si nedovolí nějak remcat kvůli tomu, že

Vzhledem k tomu, že je Tomáš vysoký, používá představec délky 120 mm. Hlavová trubka nemá klasický XC úhel 71°, ale je o něco položenější, aby bylo kolo kličnější.

Tento prototyp Superior je tedy určen pro jezdce se závodními ambicemi a bude ideálním strojem na XC a maratony. Tomáš nám prozradil, že rám je velmi tuhý a nekrouťe se ani pod brutálním záběrem, což se projeví dokonalým přenosem síly při šlapání. Kolo mu výborně padne do ruky, a i když má k dispozici i pevný stroj, stejně celou sezonu hodlá závodit na fullu. Rozdíl ve váze obou kol je



Čerstvý ženáč Tomáš Trunška do toho praštil letos 26. dubna

► totiž pouhých 700g, což nestojí za omezení pohodlí na kořenech a kamelech a jistotu v rychlých sjezdech.

Obľíbené okruhy

MTB 0

Okruh začíná u obchodu KL Sport který se nachází u koupaliště Aquadrom, pokračuje se kolem Magistrátu města Mostu, na kruháci rovně do kopce k tenisovým kurtům až k hotelu Pohádka, kde se stezka začíná prudce zvedat do kopce. Jede se převážně po trati mosteckého maratonu, který je značen žlutými šipkami na stromech. Na stránkách www.klmst.cz je k vidění podrobná mapa tratě. Nejzajímavější místa jsou v mapě pod názvem v pořadí, v jakém jsme je jeli – Pohádka, Věbr, směr autodrom, ale po sjezdu k rybníčku zatoučit do Malé Moiry vyjet jí v protisměru. Dále opět po značení směr Pařískáč, koupaliště, Hvězda, Lesáci, hospoda, Kaskáda, divadlo, Moira a z ní přejít na Hněvín a opět po trati na Široký Vrch. Trasa končí u autodromu.

Cílem je opět ten samý obchod, kde se dá případně doladit kolo, které pravděpodobně zažije nějakou tu lehkou újmu.

Silnice

Pokud však Tomáš trénuje na silnici, nejčastěji vyrazí na dva okruhy. První o délce zhruba 140km, který trvá 4,5 hodiny, vede po hřebenech Krušných hor. V Českém Jiřetíně, nedaleko přehrady Fláje, se dá sjet do Německa

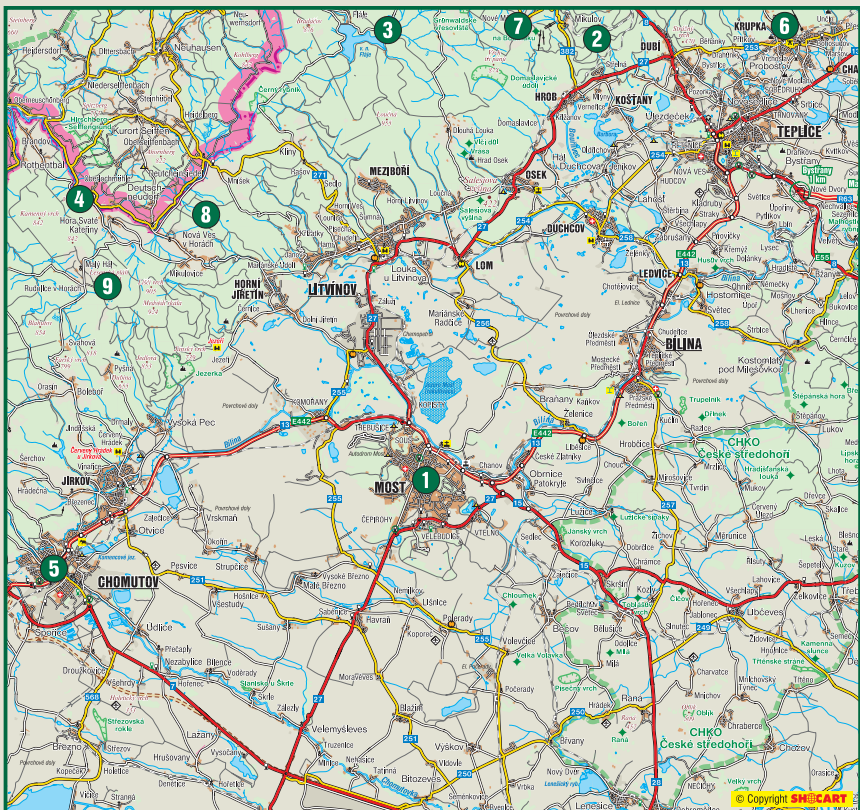


a pokračovat až na přechod Hora Sv. Šebestiána, neboť u sousedů je lepší stav silnic. Po naší straně hranic se jinak jede z Mostu na Braňany, Lom, Osek, Hrob, Mikulov 2, Nové Město, Fláje 0, Klíny, Mníšek, Novou Ves v Horách, Hora Sv. Kateřiny 4, Malý Háj, Svahová, Boleboř, Orasín, Kálek, Načetín, Hora Sv. Šebestiána a Chomutov 0. V Chomutově se Tomáš zastavuje na benzince OMV za Globusem ve směru na Most, kde mají luxusní výběr pečiva, a dobré kapučino. Někdy si však dá raději kolu. Mimochodem většinu delších tréninků směřuje na OMV Chomutov. Po dodání energie se vydá po silnici č. 13

z kopce po větru domů směr Most, což je ideální trati na vyjetí.

Druhý okruh vede do kopců a kombinuje asi šest kopců v rozmezí 20 km. Mezi ty nejznámější patří Komáří vížka 6 u Teplic, kde se jezdí sjezdový pohár, odkud se dá pokračovat na horu Cínovec. Z ní se sjeďe do Moldavy 7 a opět stoupá na horu Dlouhá Louka. Dále lze z Klínů zjodlat horu Mníšek a sjet do Nové Vsi 8. Nakonec následuje výjezd nad Malý Háj 9 a odtud opět do Chomutova. Občas si Tomáš některý z kopců vyjede dvakrát, to podle nálad a toho, jak se cítí.

(mig)



MALOOBCHODY

Kola ŠÍŘER www.sirer.cz

BRNO tel. 547 212 482
BEROUN tel. 311 621 355
Č. BUDĚJOVICE tel. 386 359 259

Oficiální dovozce
Činnyapark

Horská a krovová 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 měsíční záruka + 36 měsíční garance požaručního servisu = 5 LET PROVOZU

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



AUTHOR

CYCLESTAR bicycles

Sídlíště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín

Telefon: +420 251 566 780

emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

axit

Axit CZ, s. r. o.

prodej a servis kol Merida, Author, Specialized, Maxbike a dalších
prodej snowboardů, vázání a přílehy
internetový prodej po celé ČR a SR

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

www.axit.cz

Kola Štorek
Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ dětská
■ platební karty
■ splátkový prodej bez navýšení

po-pá 8-18
čt 8-20
sob 8-12
ne 14-17 (duben-vápen)

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

AUTHOR MERIDA SPECIALIZED SHIMANO

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

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

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

soboty od listopadu
do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ
značková prodejna
servis kol

KOLA NA STATKU
Pod Žvahovem 7/37, Praha 5 – Hlubočepy
Mobil: 721 142 465, E-mail: info@kolanastatku.cz

