

CYKLOSERVIS



Foto: David Vossáho

One-Five-0 3000D

MERIDA

Po představení modelů Merida AM, které disponují zdvihem 130 mm a jsou určeny na all mountain, na sebe nenechala dlouho čekat novinka se zdvihem 150 mm pro enduro - model One-Five-0.

V jeho nezvykle zřejmém jménu je anglicky zakódován zdvih zadní stavby jednočepového odpružení s přepákováním tlumiče. My jsme si do testu vybrali model 3000D, osazený sadou Shimano XT a brzdami Magura, na němž se o odpružení starají vzduchové jednotky Fox 36 Talas vpředu a RP23 vzadu.

Rám

Všechny modelové verze jsou postaveny na totožném rámu, jenž odpovídá svým zpracováním moderním trendům. Rámové trubky tvaroval hydroforming, jehož jedním z prvních průkopníků byla právě i Merida. Hlavová trubka spolu s mohutně rozšířenou spodní rámovou trubkou tvoří masivní celek, jenž by měl bez problémů odolat velkému náporu ve sjezdu. Trochu netradičně je nakloněna sedlová trubka, která má nezvyklý úhel 68 stupňů. Takže čím je sedlo níž, tím je blíže k řídítkům, a tudíž méně překáží při manévrování s kolem, zatímco po vytažení sedlovky pro delší přejezd se

posed prodlouží. Jak prosté, a přitom zcela funkční.

Přesmykač je pak uchycen na samostatné vzpěře za sedlovou trubkou, která nese i hlavní čep odpružení.

Jednočep s přepákováním

Zadní stavba je systémově jednočepová s přepákováním, neboť zadní kolo je uchyceno přímo na spodních řetězových vzpěrách, a tudíž se pohybuje po kružnici. Hlavní čep je zavěšen nad středovým pouzdem na úrovni středního převodníku, což má spolu s horizontální polohou vahadla přepákování při šlapání vliv na to, že zadní stavba nemá takovou tendenci se nechat stlačovat vlivem tahu řetězu. Hlavní čep je dostatečně naddimenzován a je uložen na zapouzdřených ložiscích, která nevyžadují údržbu.

Kotoučová brzda je uchycena ještě na patkách, které jsou součástí řetězových vzpěr, takže toto řešení by mělo být mnohem náchylnější na tuhnutí zadní stavby

pod brzděním, než kdyby kotoučovka byla oddělena od spodní kyvky, jako je tomu u čtyřčepu. Kované vahadlo přepákování je mohutnější než u modelů AM a jeho boční tuhost je podpořena trubičkovou spojkou. Přestože je čep vahadla upevněn v navěšce před sedlovou trubkou, je sedlová trubka průchozí pouze do tohoto místa, neboť se pak její tvar mění na plochý. Sedlo tak nelze zasunout až dolů, dosáhne se tím však obrovské tuhosti střední části rámu.

Odpružení

Vahadlo stlačuje svisle uložený tlumič Fox RP 23, jenž pracuje na bázi dvoukomorové vzduchové pružiny s olejovým tlumením. Jednočepový systém je slušně propružovat, takže se zadní stavba pro případ jízdy po rovině či do kopce nenáročným terémem může spolehnout na funkci tlumiče ProPedal, která jeho chod po otočení modré páčky výrazně přitvrdí. Pak se na kole dá šlapat skoro jako na pevném, tlumič si ponechává pouze ochranný zdvih pro případ nečekáného rázu. Na modré páčce je ještě samostatné kolečko s číslicemi 1, 2, 3, jímž je možné nastavit tvrdost propedalu.

→ Pokračování na str. 19

WHEELER



Čtěte na str. 13

Falcon 30

CA7700 www.AUTHOR.eu

velikost 480, 500, 520, 540, 560, 580 mm | rám AUTHOR HIGH MODULUS KARBON MONOCOQUE | vidlice 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 18 KARBONOVÁ | sedlo FIZIK ARIONE K.IUM | počet rychlostí 20 | hmotnost 6,30 kg / 540 | cena 109.990,- Kč

Profesionální tým PSK Whirlpool-Author registrovaný do skupiny Professional Continental týmu mezinárodní cyklistické federace (Uci) jezdí na kolech Author CA7700.

Deník prvního singletracku v ČR

ČeMBA už není jen přednášející, jednájíci a za bikery bojující organizací. Už nějakou dobu dobrovolníci upravují tradiční stezky ve svých lokalitách, ale od května bikerům ČeMBA přináší také úplně nové možnosti bikování, i když zatím pouze ukázkové.

900 litrů potu, 160 metrů, 28 čembistů, 3 dny, 1 singltrek. To jsou porodní míry májové práce dobrovolníků ČeMBy, kteří postavili v Jablonci pod vedením legendárního stavitele trailů, Velšana Dafydd Davise, první „opravdový“ singltrek v Česku. „Opravdový“ proto, že jako první u nás byl staven podle stejných pravidel, jaká jsou dodržována při vzniku těch nejlepších trailů po celém světě.

Jablonecký singl vznikl především jako ukáзка pro seminář o cyklistice v lesích, který 5. 6. pořádá Česká mountainbiková asociace spolu s Českou lesnickou společností pro lesníky, pracovníky ochrany přírody a samosprávu, jejímž cílem je nadále posilovat pozici bikerů. Témto klíčovým lidem by měl ukázat, že lze postavit legální, přírodě neškodící, přítomným bikerům zábavnou stezku. Zatím se u nás bohužel umí stavět jen z asfaltu. Singltrek by přitom ve vhodných lokalitách určitě prospěl ne jako nahrazení, ale chytře a navysovaně jezdivé doplnění stávající sítě cest.

Podoba jabloneckého singltreku byla navržena na míru dané příměstské lokalitě. Proto jsou jeho obtížnost, trasování a sklon relativně nenáročné a vhodné i pro méně zdatné bikery. Přesto jeden z mladých freeriderů při projíždě dokončeného singlu zahlásil: „Supr, takovej lehký frijrid, voe.“ Co by řekl, pokud by si projel technicky vyžnější verzi singlu, radši nechceme ani domýšlet.

Deník singltreku

Povolení

Nenechte se mýlit. Stavba singltreku neznačí první kopnutí do země, ale dlouho, dlouho před ní. Dříve než si začnete pěstovat první mozoly, musíte získat potřebná povolení. Vznik jabloneckého singltreku provázelo náročné vyjednávání a pečlivé přípravy. Nevyšly plány na delší stezku účelně zapojenou do stávající sítě cest v Jizerských horách, a tak ČeMBA zabrousila přímo do městských lesů, které jsou určeny pro sport a rekreaci. Singltrek tak vznikne v oblíbené lokalitě u jablonecké přehrady hned za městem, tři sta metrů za prvními domy, přímo nad asfaltovou promenádou.

Příprava

Vše ostatní je vedle zajištění potřebných povolení procházka růžovým sadem. Přesto



nepochybujte, že zajištění světového exper-ta Dafydd Davise a jeho příletu do ČR, zajištění nutného materiálu a nářadí na stavbu, příprava ubytování a zázemí pro třicet dobrovolníků ČeMBy a dalších tisíc organizačních nezbytností je obrovská zábava.

Den 0

Ještě než stavba singltreku vypukne naplno, do lokality přichází Dafydd Davis v doprovodu Tomáše Kvasničky. Z předchozích prohlídek a konzultací mají přesně znepořádaný terén, a proto mohou nyní vytýčit ideální trasování stezky. Trasování je základem. Jedině takhle dostane singl ten správný „flow“ [plynutí], který pumpuje endorfiny do hlavy. Dafydd vyměřuje inklinometrem sklon stezky tak, aby byla zajištěna její důležitá vlastnost – odolávání erozi. Malými praporky je vyznačeno vedení budoucí stezky, které bude zítra dobrovolníkům ČeMBy ukazovat, kde a jak kopat...

Den 1

Není pěknějšího způsobu oslavy svátku práce než práce. 1. 5. se slavnostně schází 25 dobrovolníků ČeMBy na místě stavby singltreku. Mrholí, ale je pohoda. Čembisté fasují nářadí, které symbolicky přivezly jablonecké technické služby. Pracovní prostor je ohraničen jasně zelenou páskou generálního partnera Meridy a můžeme začít. Nemůžeme. Někdo přes noc ukradl praporo-

ky vyznačující stezku. Čembisté se moc nedívají, ale Dafydd Davis vypadá, že moc nechápe, o co jde. Tomáš Kvasnička mu vysvětluje, ať se neznepokojuje, že jsme prostě v Česku. Malá exkurze do povahy českého člověka trochu mění plány. Dafydd, stále trochu zaskočený, se musí vrátit po inklinometr a praporky, aby stezku mohl znovu vytýčit. Mezitím skupina dobrovolníků s kázeňskými profěškami odjíždí do lomu, kde vybírá a nakládá vhodné kameny potřebné pro obkládání kořenů a zpevnění některých úseků stezky. To už Dafydd Davis dokončuje staronové vyznačení stopy stezky a pod jeho vedením se rozhybává nářadí v rukou dobrovolníků ČeMBy. Přestává pršet. Začíná se kopat. Startuje se na nejlépeším úseku stezky. Na louce se tvaruje táhla zatáčka. Dafydd přísně dohlíží na správné provedení, především na zářez do svahu a příčné vyskořování odvádějící vodu, kde je potřeba, okamžitě sám přikládá ruku k dílu. Takové nasazení byste od britského šlechtice nečekali. Vykopaná zemina se rozhrabuje pod stezku – kdyby se jen vyházel, voda jí brzy spláchne zpět přímo na singltrek. Den pomalu končí a za čembisty zůstává hotový první úsek stezky – zářez do louky mírně stoupá vzhůru a na zateplené pokračování dalšího dne mizí mezi stromy...

Den 2

Pátek. Dobrovolníci ČeMBy to sice ještě neví, ale je před nimi nejtěžší den. Zatáčka zařezaná do louky byla jen rozcvička. Prává zábava začíná, jakmile se singl dostává do lesa. Je třeba odstranit humusovou vrstvu, aby stopa stezky byla stabilní a po každém dešti se neproměnila na blátnivý tankodrom. V blízkosti stromů se tak musí odhalit jejich

kořeny, které čembisté následně pečlivě obkládají kameny a zaspou minerální zemínou, aby nedocházelo k jejich poškození. Když chcete vycházet s lesníky a ochraňáči, zkrátka se bez tohoto neobejdete. Biker přitom o nic nepřichází – vznikají tak totiž terénní vlny, které ho pěkně protáhnou. Tento „trik“ vychází z dlouholetých zkušeností Dafydd Davise z budování stezek po celém světě. Čembisté tak mají do večera o práci vystaráno. Končí se až skoro před tím. Ale nálada je výborná – udělal se pořádný kus práce a singltrek už láká k prvnímu projetí.

Den 3

Závěrečný den stavby se probouzí do slunečních paprsků. Singltrek vypadá už skoro hotový, zbývá dožádat klíčové pasáže a úpravy jeho okolí. Čembisté se pouští do stavby opěrné zidky na začátku singlu přes kořeny mocných smrků. Velení vzal do svých rukou Dafydd, který díky svým zkušenostem z kamenů kouzíl takřka uměleckou mozaiku. Tam, kde by biker musel zastavit, vzniká luxusně plynulý úsek těsně se promýkávající mezi stromy. Když konečně stojí zidky z kamenů, vypadá to, že singl je hotový. Ale zdaleka ne. Dafydd začíná procházet singltrek a zabudovává „dusítka“ – velké kameny opticky vytvářející a zachovávající úzkou stopu stezky, které vedou bikery. Dafydd stále kmitá tam a zpět. Za nim skupinka pomocníků. Věnuje pozornost každému detailu. Piluje vše, co se nezdá být ideální. Tohle posunout, tamto doladit. Tak a je to. Třetí hodina třetího dne. Dafydd se zastavuje a se stylem anglického gentlemana pronáší úsečné „Well done“. Tak a první opravdový singltrek v Česku je hotový...

Petr Slavík, ČeMBA



Kdo je Dafydd Davis?

Davis je překvapivě skromný, 44letý Velšan, jehož životopis zdobí vlezajímavé údaje. Reprezentant Walesu v horském běhu, poté profesionální biker. Dlouho se živil jako horský vůdce, až nakonec před patnácti lety zakotvil u projektování a stavby rekreačních stezek. Během těchto let získal reputaci jednoho z nejuznávanějších expertů. Jeho práci najdete od deštivého Walesu přes kanadský North Shore až po japonské Nagano. Za svou práci byl britskou královnou v roce 2004 vyznamenán šlechtickým titulem.



X základních pravidel pro singltrek

Singltrek je pouze jedním z bodů činnosti ČeMBy, přesto když už o něm píšeme, prozradíme vám několik důležitých tipů jeho stavby. Předchůdci singltreku jsou lovecké a turistické chodníky, které i u nás byly hojně budovány před více než stoletím. Jejich zbytky, které ještě nepohltily koleje po těžkých strojech, bikeri s radostí vyhledávají dodnes. Metodika stavby singltreku navazuje právě na osvědčené zkušenosti našich předků, ale přitom je důmyslně přizpůsobuje novým podmínkám. Cílem je užít perfektní bikerský zážitek, který zapadne do přírody a neškodí jí. Tady jsou tři nejdůležitější rady, jak se staví pořádný singltrek:

- Zářez stezky** – stopa stezky je zařezaná do svahu, ideální je odstranit humusovou vrstvu. Stezka tak nedrží vodu, její stopa je stabilní a odolná. Vykopaná hlína se nevyhazuje nad stezku, ale rozhrabuje se pod ní, aby jí voda nespálchla zpět.
- Zásada poloviny** – Stezka by neměla mít větší sklon, než je polovina sklonu svahu. Jinak voda nestáje přes cestu, ale po ní. A za chvíli z ní nemáte cestu, ale koryto potoka.
- Zásada 5%** – Stezka by měla být mírně příčně odkloněna, aby voda mohla přes cestu pohodlně odtéct. Louže a bláto jsou dobré pro žáby, ale cestám nesvědčí.

Author Cyclone

Cyklistický batoh Author Cyclone je svým provedením a vnitřním objemem devátý litrů ideálním společníkem pro celodenní bikové výjizdky a maratonské závody. Bez problému pojme dvovlitrový vodní rezervoár, a ještě zbyde spousta místa na nářadí, pláštěnku, svačinu či fotoaparát. Decentní design navíc nebude nijak rušivý, pokud si batoh vezmete k civilinacím oblečením do města. Model Cyclone se tak může stát vaším každodenním společníkem.

Základem batohu se stala velice pevná nylonová tkanina, u některých panelů doplněná o nepromokavý záter. Hlavní komora je vybavena přepážkou pro vložení vodního rezervoáru, jehož hadička se vyvede jednoduše ven směrem k ramenním popruhům. Ty jsou k tomuto účelu vybaveny gumovými očkem a plastovou klipsou. Dále jsou uvnitř dvě menší kapsy a karabina na zavěšení klíčů. Ideální rozměr má čelní kapsa, která svým provedením umožňuje například uložení mapy a mnoha dalších věcí. Praktické jsou menší síťované boční kapsičky s pružným horním olemováním, do nichž je možné uložit vše, co potřebujete mít jezdec při ruce, od větrovky až po energetické tyčinky. Batoh je vybaven i odepínacím vnějším gumíčkem s trojúhelníkovým přítláčením panelem. Díky tomu se dá k batohu připnout například přilba, třeba při autopřesunu na závody. Při běžném použití ale zůstane gumíček zpravidla odemčený, neboť způsobuje nadsnadňující přístup do hlavní komory. Chválíme bohaté využití reflexních

prvků, a to nejen na těle batohu, ale i na levém popruhu vpředu. Funkční odrazky se může pochlubit i pouško pro zavěšení bikačky.

Maximálně promyšlené je provedení zad, které tvoří dva svislé polstrované panely. Mezi nimi je mezera umožňující dokonale rozložení tlaku po celé ploše zad, ovšem bez jakéhokoliv nežádoucího tláčení na páteř. I v případě plně naloženého batohu je tedy rozložení sil na záda zcela bezproblémové. Hlavní ramenní popruhy jsou tvořeny pevnou síťovinou s textilním olemováním. Sice jim tedy z hlediska konstrukce schází polstrování, to je ale bohatě kompenzováno skvělou ventilací. Navíc široká plocha popruhů zajišťují dobré rozložení tlaku, takže měkčení zad není potřeba. Správné usazení na zádech má na starosti bederní a výškové stavitelný hrudní pás. Levý popruh je také vybaven kapsičkou na mobilní telefon. Její stěna z tenké pružné síťoviny navíc nijak netlumí vyzvánění ton telefonu, takže i v kamenitěm sjezdu při skřípění kotoučů uslyšíte, že vás maminka nahání k nedělnímu obědu.



- + úložný prostor, usazení na zádech, ventilace popruhů, reflexní prvky
- nenalezli jsme

Úřadující olympijská vítězka
a několikanásobná mistryně světa
Gunn-Rita Dahle
na novém modelu NINETY-SIX.



Lehký hi-endový stroj Specialized Enduro letos dostal levnějšího bratříčka, model Pitch. Ve srovnávacím testu jsme se podívali na zoubek jednotlivým rozdílům mezi oběma stroji.

Vloni přišel na trh s velkou pompou zcela nový rám Enduro americké značky Specialized, jenž byl osazen vlastním odpružením Future Shock. Zdvih obou vzduchových jednotek 150 mm, možnost snížení zdvihu vidlice, přitvzení chodu vidlice i tlumiče či velmi přijatelná hmotnost okolo 13–14 kilo (podle vybavení) z endura činí univerzální kolo na všechno, tedy na celodenní putování jakýmkoli terénem, neboť stroj se nezalekne ani prakticky freeridových stezek. Je nasnadě, že takový stroj se ve vyspělých zemích, kde si kolo v přepočtu za 70–100 tisíc korun mohou dovolit i rekreační jezdci, stal



Pitch, nebo Enduro?

věšeny na úrovni středního převodníku a druhý čep ještě před patkami. To odděluje horní vzpěry, nesoucí brzdu, od předního rámového trojúhelníku, čímž se snižuje vliv brzdě síly na zamykání zadní stavby pod brzděním.

Přesné a stabilní řízení spolu s progresivním chodem zadní stavby udržuje kola v kontaktu se zemí kdykoli je to žádoucí. Bez ostychu se stačí pustit i do kamenitých pasáží, kam bychom se dříve rozmysleli vydat i s vyšším zdvihem, a přesto se jimi pitch proplete jak had, pokud mu jezdec dopřeje dostatek svobody.

Brzdy Avid Juicy 3 SL jsou zcela spolehlivé, jejich výkon navíc navyšují kotouče sjezdového průměru 203 mm vpředu a 180 mm vzadu. Mohutné pláště Eskar vlastní produkce jsou držáky, které nás nikde nenechaly na holičkách. Zkušenější a technicky zdatný jezdec, jenž by chtěl kolo pro celodenní vyjízdky odlehčit, je však může vyměnit za lehčí s menším průměrem, čímž se dá klidně ušetřit i půl kila. Velkou hmotností úsporu pro použití na lehké enduro bez nasazení v těžkém terénu lze zařadit i na



Pitch



bestsellerem. K tomu všemu se enduro moc povedlo i designově, což je další plus celého projektu.

O tomto stroji jsme již psali, vloni v čísle 10 byl první test a druhá zmínka se objevila v čísle 17 u článku z maratonu Sudety, jehož větší část jsme absolvovali právě v sedle endura. Dojmy byly vesměs příznivé, jedinou výtku dodnes máme ke dvoukorunkové vidlici vlastní výroby E 150, neboť i přes fakt, že se u ní hraje na maximální tuhost a minimální hmotnost, dvoukorunkové provedení podle nás částečně limituje rádius zatáčení v technických pasážích. Navíc vzhledem k použití nestandardní

širší pevné osy průměru 25 mm je nutné při případné výměně vidlice pořádit i jiné přední kolo a představec, jenž je zde součástí vidlice.

Cena nejlevnějšího modelu Enduro Comp, jehož rám je vyroben z nejlep-

ší slitiny hliníku M5, je 77 990 Kč, což je pro většinu bikerů spíš ve sféře ufo. Proto jsme vloni v létě velmi uvítali informaci o tom, že Specialized představil levnější verzi endura – model Pitch. Ten je osazen standardní vidlicí a tlumičem a cenově se dostane už k metě 50 tisíc korun. Hlavním rozdílem u obou kol je zpracování rámu, kdy Pitch je postaven z trubek z materiálu M4 tradičními postupy, zatímco trubky Endura jsou vyloučené „vymazlené“ a umělečky tvarované ze špičkové slitiny M5.

Hmotnostní rozdíl není až tak závažný. Porovnáme-li základní model Enduro Comp za 78 tisíc, jenž ve velikosti L i se pedály váží 14,05 kg s nejlepším modelem Pitch Pro za 59 tisíc korun, vázícím ve stejné velikosti 14,4 kg, jedná se zhruba o 350 gramů rozdílu. Komponentová skladba sice není zcela srovnatelná, zato jízdní vlastnosti rámu podobné jsou. To jsme si ověřili, když jsme otestovali pitche a enduro najednou. Rámy jsou konstrukčně a geometrií téměř totožné a oba mají odpružení FSR. Stěžejní rozdíl je ale v odpružení jako takovém. Pitch je osazen pružinovou vidlicí o zdvihu 140 mm a vzduchovým tlumičem dávajícím zadní stavbě 150 mm zdvihu (model Pro má Rock Shox Pike a tlumič Fox RP2, zatímco levnější Comp využívá služeb tlumiče X-Fusion). Naproti tomu všechny modely Enduro mají vzduchové jednotky vlastní výroby Future Shock se zdvihem 150 mm na vidlici i tlumiči.

Pitch Pro
Rám testovaného pitche za 58 990 Kč je osazen tlumičem Fox RP2 se dvěma polohami páčky systému Pro Pedal, jenž dokáže velmi výrazně přitvrdit zadní stavbu. To se hodí při jízdě do kopce, kdy se dá slušně zabrat i ze sedla a tlumič se skoro nehne. Dříve se u kol s tak vysokým zdvihem nepočítalo s tím, že by kolo mohlo i obstojně šplhat do kopce. Přitom stačí pro výjezd přitvrdit tlumič a upravit geometrii snížením zdvihu pružinového pikea až o čtyři centimetry, čímž se výrazně sníží předek a zabrání se zvedání předního kola. Jediným handicapem oproti pevným kolům je v případě pitche vyšší hmotnost, která je však naopak přínosem pro odolnost ve sjezdu. A nutno říci, že jsme ho vůbec nešetřili, naložili jsme mu i na alpských trailtech, které jsme dříve zdolávali pouze na sjezdových kolech.

Rám je středně dlouhý, díky velkému slopingu se vzpěry sedlové trubky je nad rámem dostatek prostoru, takže kolo je dobře ovladatelné a nechá si toho hodně líbit. Ostatně to by kolo se 150 mm zdvihem mělo. Přední vidlice se 140 mm je o centimetr nižší, než u endura, ale to je prakticky nezatelný rozdíl. Pike funguje špičkově, zcela bez problémů vymazává z cesty překážky odpovídající velikosti, zde problémy hledat netřeba. Sametová jemnost chodu ocelové pružiny je dodnes nepřekonaná (viz článek Pike vs. Lyrik v minulém čísle) a olejové tlumení Motion Control umožňuje jezdcům si nastavit vlastní chod pružiny.

FSR
Vidlici velmi zdatně sekunduje osvědčené a velmi aktivní odpružení čtyřčepo-



Enduro



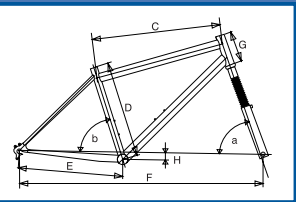
postu klik Shimano Deore či nábojů, kdy vzadu je obvyčejně Shimano 475.

Stačí Pitch?
Specialized Pitch je plnohodnotným konkurentem vlastního bratříka – Endura. Rozdíl v rámech jsou pouze v materiálu a kosmetických úpravách, celá kola se pak liší hlavně odpružením, které je u modelu Pitch ze standardní nabídky, zatímco všechny verze Enduro jsou osazeny vlastním odpružením Future Shock, přinášejícím nižší hmotnost, integruje vidlice a představec a mohutnější přední odpružení.

Díky tomu je také mezi Pitch Pro a Enduro Comp rozdíl 19 tisíc korun. Co se týče jízdních vlastností, obě kola se kromě sklonu půlkilových rozdílů v hmotnosti chovají velice podobně, pouze Enduro spoléhá na vzduchové odpružení na obou jednotkách, zatímco Pitch má vpředu ocelovou pružinu. Rozhodování mezi těmito koly tak bude záviset hlavně na finančních možnostech a touze po odlišení se, neboť po stránce geometrie jsou obě kola rovněž prakticky totožná.



	Enduro	Pitch
a Úhel hlavy	67,9°	67°
b Úhel sedlové trubky	72,8°	71,9°
C Horní rámová trubka	574 mm	574 mm
Horní trubka vodorovně	591 mm	586 mm
D Délka sedlové trubky	444 mm	444 mm
E Délka zadní stavby	421 mm	421 mm
F Rozvor	1147 mm	1144 mm
G Hlavová trubka	108 mm	108 mm





APACHE Totem



Apache Totem je v letošním roce lákadlem pro všechny, kteří zvažují pořízení hardtailu s celokarbonovým rámem. Ve srovnání s loňským modelem je svým osazením současně provedení o třídu výše, a to při zachování totožné, velice příznivé ceny. Karbonový rám s kvalitní odpruženou vidlicí jsou za částku 46 990 rozhodně více než jen adekvátním vybavením. V nejvyšší třídě závodně orientovaných a karbon využivších MTB hardtailů Apache je Totem vstupním modelem, pro čistokrevně závodní použití je ale připraven na sto procent.

Rám totému je totožný s vyšším modelem Shaman X.0 a charakterizuje jej konstrukční jednoduchost a čistota, což je podtrženo i decentní, ovšem velice zdařilou grafikou. Tři hlavní trubky předního trojúhelníku mají čisté kruhové průřezy a po celé své délce konstantní šířku.

Na rozdíly od nejvyšší postaveného typu Manitou zde nenalezneme jakousi ploutev vpředu u hlavy, naopak tvar vzpěr zadní stavby je u obou provedení karbonových rámu Apache velice podobný. Výraznější rozdíl je pouze v možnosti nastavení za sedlovou trubkou. Zatímco prestižní typ Manitou má možnost vzpěru plochou a značně širokou, testovaný model Totem zde sází na častěji vidané užší provedení s průřezem kapky. Sedlové vzpěry jsou již na první pohled hodně mohutné, a to především ve středové partii, tedy u nosníku čepů V-brzd.



Spodní ramena zadní stavby mají vyšší profil, i zde je ve středové části použit kapkový průřez a na vnější straně ještě jakási podélně zpevňující žebro. Svým tvarováním poskytuje zadní stavba velice dobrou světlost pláště. V případě sériově použitého obutí Schwalbe o šířce 2,1" zbyl mezi jeho vzorkem a vzpěrami dostatek místa pro nabalené bláto. Tvarové velice zdařilé jsou patky rámu i opěrky pro bowdeny. Pouze bychom se z estetických důvodů přikláněli k vedení lanek zespodu horní trubky.

Totální TEMPO

Apache Totem je jedním z kol, která takřkajíc „padnou rovnou do ruky“. Tedy za předpokladu, že jej osedlá sportovní jezdec cross-country či závodník, jehož hlavními požadavky budou dobrá ovladatelnost, tuhost a nízká hmotnost kola. Použitá, do jisté míry univerzální geometrie a ochota kola akcelarovat jsou záručenými prostředky, jak si naklonit jezdecke. Totem je zkrátka sázkou na jistotu, což naznačuje již konstrukce rámu a jeho jízdní vlastnosti to následně potvrzují.

Délka předního trojúhelníku spolu se 130mm představcem (v největší testované velikosti 20") dostávají jezdecke do závodně nataženější pozice, ovšem stále při dostatečné porci komfortu daného posedu. Reakce kola na podněty od řidiček jsou rychlé, nijak tím ovšem netrpí jízdní stabilita. V pomalejších rychlostech si totém „nestaví hlavu“ ani v hodně technickém terénu, naopak s přibývajícím rychlostí se jeho celkový projev zklidňuje. Nejlépe se tento bike logicky cítí na rychlé, technicky méně náročné trati. Tam se předve-

de v plné parádě. Ovladatelnost je výborná i při jízdě po klikatých pěšínách, pouze při vyloženém slalomu je již ryze cross-countryová délka kola trochu na obtíž. Bravurně si totém vede ve výjezdech, a to i v hodně prudkých. Délka představce a nižší poloha řidiček dostávají jezdecke více nad přední kolo. Správná jezdecká technika a skvělé univerzální pláště Schwalbe Racing Ralph se pak zaslouží o to, že s tímto kolem vyjedete takřka cokoli.

Rychlé sjezdy také nejsou pro testovaný Apache Totem žádnou překážkou. Pouze v těch hodně kamenitých se začne projevovat nízká hmotnost kola a čas od času je jezdec vyveden z míry odskočením kola od nerovnosti. Ale to je vždy určitá daň za nízkou hmotnost a tuhost konstrukce, které jsou ve všech ostatních případech jasným pozitivem. Jestliže se chcete ve sjezdech valit neohroženě „jako koule“, kupte si tank. Běžné rychlé sjezdy, které jsou charakteristické pro XC a maratonské tratě, zvládá však totém na jedničku. Pokud přijde něco výrazně drsnějšího, je zkrátka nutné přibrzdit a případně jít za sedlo.

Silnou stránkou kola je nadprůměrná akcelerace, která je dána nejen již zmiňovanou tuhostí rámu, ale také nízkou celkovou hmotností. Těch 10,7 kilogramu vystřílí po záběru dopředu jako stříla, což je logicky zásluhou i nízké obvodové hmotnosti předního a zadního kola. Z téhož důvodu není vůbec žádný problém odlepit kolo od země. Tuhost konstrukce rámu, přední vidlice i celku představce s řidičky umožňuje dokonale přenos síly, a to i pod těžším, případně silově zaměřen-

ným jezdcem. I při maximálním záběru, v prudkém kopci či při jízdě ze sedla, není zřetelně jakékoli nežádoucí kroucení. V tomto ohledu odvedli konstruktéři skvělou práci.

Jízdní komfort je v případě testovaného kola ležce zastíněn výkonem, jenž je zde dominantní. Rám však rozhodně nepatří mezi vyložené tvrdé, pohodlí je navíc ležce navýšeno použitím sedlovky průměru 27,2mm. Na rozdíly od širších variant umožňuje užší průměr sedlovce alespoň ležce pružit, být u duralového provedení v omezené míře.

Vyvážené osazení

Vidlice Rock Shox Recon Race LO se zdvihem 100mm využívá v této kategorii nejběžnější kombinace vzduchu s olejovým tlumením. K jejím charakteristikám patří slušná citlivost a především velice dobrá tozná tuhost daná robustní konstrukcí korunky a podkovy. V praxi je možné využívat takřka kompletního zdvihu, aniž by hrozil nepříjemný chod nadoraz. Seřizování odskoku se provádí zespodu pravé nohy. Na korunce je páčka pro nastavení kompresního tlumiče, jejíž koncová poloha směrem k jezdcovi zastává funkci lockoutu. Recon Race je pro totém vhodnou volbou, neboť svou tuhostí odpovídá rámu a neruší jezdecke, vyžadujícího maximální odezvu na šlapání, zbytečným pohupováním.

K osazení kompletní sadou Deore XT snad ani nelze mít připomínky.

Z hlediska životnosti jsou zde rozhodně velkým plusem i náboje z druhé nejvyšší sady Shimano. Kombinace řadičích páček Rapidfire s technologií 2-Way-Release a přehazovačky Shadow fungovala bezchybně. Přestože věčka dnes někteří zatracují, vzhledem k použití na závodní XC a maratony zde považujeme V-brzdy Deore XT za zcela adekvátní. Navíc jsou velice lehké a konstrukčně maximálně jednoduché, takže odpovídají celkové koncepci kola.

Ráfky Mavic XM317 jsou v této třídě klasikou, ovšem prověřenou a maximálně spolehlivou. Potěšující je použití nerezových drátů DT Swiss, které jsou rozhodně nadstandardní. Již zmiňované pláště Schwalbe Racing Ralph jsou XC ideálem, představují zdařilou kombinaci nízké hmotnosti, komfortu a přilnavosti téměř k jakémukoliv suchému podkladu.

V dobrém světle se ukázalo sedlo Ritchey Pro s „Wing“ zadním uchytením ližin. I přes útlý, ryze závodní tvar je toto sedlo překvapivě komfortní, a to i při několikahodinové výjezdce. Jediné minus jsme objevili v případě sedlovky Ritchey Pro, kterou u testovaného kola charakterizovala podprůměrná délka 300 milimetrů. Naopak fantastické jsou pěnové gripy Ritchey WCS. Tento komponent s téměř nulovou hmotností se dá považovat za nesmrtelný, neboť v nabídce značky Ritchey figuruje již mnoho let a stále úspěšně.

	torzní tuhost rámu, nízká hmotnost, funkce vidlice, kompletní sada Deore XT		kratší sedlovka																
Technická specifikace:																			
Rám: Full Carbon																			
Vidlice: Rock Shox Recon Race LO 100mm																			
Kličky: Shimano Deore XT 22/32/44, 175mm																			
Přehazovačka: Shimano Deore XT																			
Přesmykač: Shimano Deore XT																			
Řazení: Shimano Deore XT Rapidfire																			
Brzdy: Shimano Deore XT V-brake																			
Náboje: Shimano Deore XT																			
Ráfky: Mavic XM317																			
Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2,1																			
Kazetě: Shimano 11-32 (9)																			
Řidička: Ritchey Pro																			
Představce: Ritchey Pro																			
Sedlovka: Ritchey Pro																			
Sedlo: Ritchey Pro																			
Pedály: Shimano PD-M520																			
Hmotnost: 10,7kg (vel 20")																			
Cena: 46 990 Kč																			
		<table border="1"> <tr> <td>Velikost</td> <td>20"</td> </tr> <tr> <td>a Úhel hlavy</td> <td>71°</td> </tr> <tr> <td>b Úhel sedlové trubky</td> <td>73,5°</td> </tr> <tr> <td>C Horní trubka efektivně</td> <td>601mm</td> </tr> <tr> <td>D Délka sedlové trubky</td> <td>510mm</td> </tr> <tr> <td>E Délka zadní stavby</td> <td>425mm</td> </tr> <tr> <td>F Rozvor</td> <td>1080mm</td> </tr> <tr> <td>G Hlavová trubka</td> <td>145mm</td> </tr> </table>		Velikost	20"	a Úhel hlavy	71°	b Úhel sedlové trubky	73,5°	C Horní trubka efektivně	601mm	D Délka sedlové trubky	510mm	E Délka zadní stavby	425mm	F Rozvor	1080mm	G Hlavová trubka	145mm
Velikost	20"																		
a Úhel hlavy	71°																		
b Úhel sedlové trubky	73,5°																		
C Horní trubka efektivně	601mm																		
D Délka sedlové trubky	510mm																		
E Délka zadní stavby	425mm																		
F Rozvor	1080mm																		
G Hlavová trubka	145mm																		

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

Oblečeme vás!

ŠTĚRBA
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

Abyste lépe trefili

Přiznám se, že nejsem příliš velkým zastáncem toho uchytit si na řídítka jakýkoli větší přístroj, ať už ukazuje cokoli. Osobně mi postací běžný cyklocomputer, maximálně vybavený výškoměrem. Na ten se stejně po vyjíždce jen mrknou, abych už druhý den hodnoty zapomenul.

Přeci jen jsem ochotný jiným způsobem cyklistiky než neustálým sledováním údajů na různých displejích, které je možné navíc donekonečna přepínat. Mám rád umírněnou jízdu po krajině, kdy se kochám okolím a raději sleduji krajinu než čísla. A potom doma řízek, pivo, nohy u televize nahoru a prázdnou hlavu bez čísel, nedejbože napojení přístroje na počítač a rekapitulaci trasy v údajích. Ale každý jsme jiný. Někdo zase miluje, když si může celoročně zaznamenávat čísla a kamarádi ohromit numery, kolik za rok nastoupal kilometrů, v jaké teplotě, a případně i vysvětlovat souřadnicemi, kudy je trasa nejlepší. Nejen pro tuto kategorii je určen náš test, ale i pro ty, kteří zatím do tajů navigaci nepronikli a proniknout by trochu chtěli. Já se více méně zaměřil na pocity s používáním přístroje a možnosti využití podobné hračky na jízdním kole. To začátečníci, kteří uvažují o nákupu, určitě ocení. Technofílům, kteří vyžadují velmi podrobný test s grafy, doporučuji podívat se na stránky www.navigovat.cz. Tady si budou rochnit v mnoha údajích.

Věnujme se ale již vlastnímu přístroji. Nabídka navigačních přístrojů je dnes nepřehledná a začíná být pěkně dusná, kde že všude GPS najdeme. Dokonce by se dalo říci, že navigace se za chvíli nacpe snad do všeho. Možná i do dna porcelánového talíře, abychom si mohli zjišťovat, zda již výše zmíněný řízek máme otočený severovýchodně a skleničku s plzeňským severozápadně od osy vidličky. Navigace nás bude provázet čím dál častěji.

Mapa na Garminu nás bude nejlépe zajímat. Bez problému lze měnit její měřítko nebo podrobnost.



Pro náš test jsme si vybrali přístroj Garmin eTrex Legend HCx. Znalci vědí, že tento přístroj je mezi etrexovou řadou nejvyšší a nejdokonalejší. Také si možná někdo povzdychne, proč nestetujeme speciální model pro cyklistiku, třeba Garmin Edge, který je pro kolo vhodnější a především menší a navíc s cyklistickými funkcemi. Ale podle mého názoru pořízení takového přístroje je pořád poměrně nákladná záležitost a pro toho, kdo bude přístroj používat nejen na kole, ale například i při pěším putování krajinou, nebo dokonce i jako autonavigaci, je univerzálnější model výhodou s větší použitelností. Movitější si jistě poradí třeba dva různé přístroje. A ti ještě zralejší se možná podívají, proč jsme si nevybrali některý model Garmin GPSMAP 60 v jedné z variant, protože se domnívají, že je přesnější. Tento všeobecný názor při porovnání je mezi lidmi zakotvený z minulosti, kdy tomu tak opravdu bylo. Dnešní etrexy, které jsou menší než GPSMAPy, jsou však osazeny zcela novým a citlivějším

šším čipem, který se zcela vyrovná citlivosti GPSMAPu, ne-li ho mnohdy předčí. Holt, technologie postupuje milovými kroky dopředu, a co je malé a bez výčuhující antény, je stejně kvalitní jako větší bráskové z jiného vrhu. Náš lehod se vejde opravdu do dlaně. Jeho boky jsou pogumované, takže v ruce krásně sedí a při ovládání nekouže. Ovládá se šesti tlačítky. Tři jsou vlevo na boku a dva vpravo. Hlavní joystick je vlevo na čele nad displejem, umístěný krásně pro palec. Je tedy jasné, že přístroj se nejlépe ovládá levou rukou. Pravá ruka tak zůstává volná třeba na

lese, mezi skalami nebo zástavbě. Potom už jen stačí zaměřit se na tlačítka. Jedním se přepínají uživatelem navolená zobrazení. Například mapa, kompas, údaje o pohybu, převýšení, tlak vzduchu apod. Při každém zmačknutí se předem navolené údaje mění podle naší volby dokola. Příjemná funkce.

Dalšími tlačítky měníte velikost mapy a dalšími nejrůznější funkce. Joystickem potom posouváte mapu, vybíráte písmena pro označení vybraného bodu nebo si jím jednoduše označíte bod, kde se právě nacházíte. Po zvládnutí přístroje je vše intuitivní a automatické. Ovšem pouze

nás čeká, jak to bude do kopce při našem stoupání asi bolet. To je opravdu skvělé a nedostizné.

Označte si, kde jste

Jak jsem se již zmínil, lze si jednoduše pomocí joysticku označit bod, kde právě jste. Zmačknete a pomocí nabídnuté abecedy bod popíšete. Třeba, že někde je hřib, pro který se vrátíte, až povyroste, na jaké myšlince jste nechali auto nebo kde jste si schovali trenyřky, případně kam jste si zakopali peníze před manželkou. Potom už jen stačí si zobrazit zaznamenaný bod a na místo se neomylně vrátit. A navíc, zapnutím zvukové funkce vám přístroj dá znamení, že se k bodu blížíte. Vzdálenost od bodu, odbočky (v tomto případě zvláště výborná funkce) apod. si pro zaznění zvukového signálu opět můžete nastavit sami. Funkce také napovídá, že si během jízdy můžete takto označit více bodů a potom se podívat, kudy jste to vůbec jeli. Automatické zaznamenání projeté trasy je také samozřejmostí,

ce milovat. Ovšem až po jeho kalibraci, kterou musíme provést především pro zapnutí přístroje. Nastavíme funkci kalibrace, nekliká s přístrojem otočíme a je to. Kompas bude naprosto přesný, pouze s minimální odchylkou uvedenou výrobcem. Žádné drama. Další výbornou funkcí kompasu je, že digitální „čára“ v jeho ruzíci nám ukazuje vždy směr k určitému bodu, který si nastavíte. Něco podobného jako busola, ale v dokonalejší formě. S busolou musíte jít vždy k viditelnému bodu a navíc s mapou v ruce. S etrexem ne. Nemusíte vidět nic, a vždy dojdete. I v noci. Možnosti je i nastavení kurzu, ale to už je trochu jiná liga, pro náruživce. Tak akorát pro zálesáky.

Ach ta výška

Pro mnohé je důležitým údajem výška, ve které se zrovna pohybuje, případně další odvozené údaje. U etrexu je samozřejmostí, že nám opět výšku ukazuje, nebo nám ji dokonce graficky zaznamenává. Můžete se tak podívat, jestli jdete

tehdy, jestliže přístroj používáte častěji. Při delší výluce se dá předpokládat, že něco zapomenete a budete trochu tápat. Zvláště tehdy, když budete chtít využívat všechny funkce a ne jen číčet na mapu na displeji, kde právě jste.

Mapa je dokonalejší

Tento Garmin je, jako mnoho dalších přístrojů, předem vybaven nahranou mapou TOPO Czech (běžná turistická mapa 1:50 000 jak ji znáte v papírové formě) a méně podrobnou mapou Evropy. Mapa je předehraná na SD kartě v přístroji, a jak je dnes běžné, nelze ji použít s jiným přístrojem. Lze ji ale zálohovat do počítače přes USB kabel, kdyby se vám náhodou z karty ztratila. Nevýhodou je, že pokud chcete mít TOPO Czech i v počítači a pracovat s ní (označit si body, trasy a nahrát do přístroje), nezbude vám nic jiného než si ji zakoupit ještě na CD a teprve v této formě s ní v počítači pracovat.

Přýč jsou také doby, kdy na této mapě byly turistické trasy označeny čarou v jednotné barvě a u každé byl popis, o jakou barvu se jedná. Dnes jsou trasy barevné. Na přístroji si lze nastavit, jestli chceme mít mapu nastavenou čelem nebo k severu. Když k „severu“, musíme si pomocí kompasu přístroje najít sever a přístroj k němu otočit čelem. Potom například les, který je za námi, bude svou polohou odpovídat mapě přístroje. Výhodnější je ale nastavit na položku „čelem“. V tomto případě je přístroj jedno, jakým směrem je otočen, a mapa přístroje se vždy sama natáčí podle světových stran a vždy odpovídá okolní krajině. Jednoduché, názorné a praktické.

Lze samozřejmě nastavovat nejrůznější rozlišení, posouvání a podobné záležitosti. Dnešní elektronika je mocná a udělá si s údaji doslova, co chcete. Pokud to samozřejmě výrobce umožní. Pro větší viditelnost lze samozřejmě displej osvětlit, ale musíme počítat s kratší výdrží baterií. Ale automatické vypínání podsvícení po nastaveném intervalu nám umožní, abychom přístroj použili jako svítilnu a vytloukli si brzy baterku. Garmin se tak o nás stará, abychom přístroj brzy nevybili a nezůstali uprostřed lesa nepaspos divoženkami. I když by to leckterý biker určitě uvítal. Ale to by už byl článek o něčem zcela jiném.

A vynikající je, že na mapě u vrstevnic nalezneme metry nad mořem. To na papírové mapě chybí. Můžeme se tedy při plánování trasy podívat, jaké převýšení



Na displeji si můžeme zobrazit nejrůznější číselné údaje podle našeho přání.



Pogumované boky zabrání vyklouznutí z ruky

takže mačkat nemusíte nic. Potom stačí dát revers a po stejné trase se vrátit zpět. Možnosti je ještě více, ale jejich popsaní by zabralo možná celý Cykloservis.

Magnetický kompas

Na rozdíl od nižších modelů má tento k dispozici magnetický kompas. Pokud by ho neměl, ukazovala by jeho ruzička správně pouze v případě, že se pohybuje. Garmin ve statické poloze potřebuje k načtení údajů několik družic, které vyhodnotí, a teprve tehdy nám ukáže správně světové strany. Když budeme na místě, bude zmaten a začne stávkovat. Jeho elektronický kompas zkrátka zdechne. Magnetickému kompasu je zcela jedno, jestli jdeme nebo sedíme s Mařenkou u jezera. Mařenka bude samozřejmě jedno, kde je západ a kde východ. Ta bude chtít především cítit vaši ruku kolem svého boku. Garmin ale vždy ukazuje správně. A z toho bude možná Mařenka nadšená a bude vás ještě ví-

nebo jedete do kopce. Zdánlivě samozřejmá záležitost, v podrobeném stavu už tak ne. To se někdy špatně rozlišuje, jestli jdete z kopce nebo do kopce. Ale musíme vidět na displej. Po deseti pivech nevidíte ani garmina. Můžete si také na výškoměru grafu kliknout na nejvyšší bod a následně odsčítat další kliknutím na mapu, abyste viděli, kde že ten nejvyšší bod byl. Nebo si jednoduše odsčítat na zobrazení tlaku vzduchu, a zjistit tak, jestli se náhodou nekazí počasí. Tim jsme nazvali i na vestavěný barometr, který nám umožní přesnější určení výšky. Levnější navigace barometrický výškoměr nemají, a jsou tak méně přesné. Je ale potřeba opět občas výškoměr nakalibrovat podle známé výšky bodu. S tím nic neuděláte, jinak to dnes nejde. Měníci se tlak vzduchu je pro výškoměr pěkná mrška.

Čísla, samá čísla

Pro milovníky všemožných údajů bude etrex doslova pastvou. Jednou



AUTHOR MARATON TOUR 2008

AUTHOR 50 ČESKÝ RAJ

26. 4. 2008
WWW.50CESKYRAJ.CZ

AUTHOR ŠELA MARATHON

3. 5. 2008

DĚTSKÝ AUTHOR ŠELA MARATHON

4. 5. 2008
WWW.SELASPORT.CZ

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY MTB

31. 5. 2008
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

AUTHOR CYKLO MAŠTÁLE

14. 6. 2008
WWW.MASTALE.CZ

AUTHOR 50 BEZDĚŽ

21. 6. 2008
WWW.50BEZDEZ.CZ

AUTHOR ZNOVIM CUP

28. 6. 2008
WWW.VINARSKA50.CZ

VELKÁ CENA VINNÝCH SKLEPŮ LECHOVICE

30. 8. 2008
WWW.MTB.LANCOV.CZ

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY ROAD

13. 9. 2008
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

CYKLOMARATON BRDY 2008

20. 9. 2008
WWW.AARCHA.CZ

NOVA AUTHOR CUP

11. 10. 2008
WWW.NOVAAUTHORCUP.CZ

www.author.eu



eTrex můžeme použít také jako autonomní navigaci, pouze nemá hlasový výstup. Držák na mobilní telefon a kabel do autozapalovače, obojí po dvou stovkách, nám ušetří dost.

keré nejsou označeny turistickými značkami. Nejsou vlastně označeny nijak. Na rozdíl od běžných cyklistických tras a turistického značení. Najdete je prostě jen a pouze na jeho mapách. To není záhada, naopak, to je od Shocartu chválné, že nenabízí jen turistické trasy, ale i trasy svých najatých trasérů, aby nám všem ukázal další cesty pro kola. Problém však může být na rozcestí, kde by zhruba měla být odbočka na správnou neznámou cestu. Malíčky garmin v kapse nám v tom případě ukáží, jestli to je ta správná cesta, na kterou mapa od Shocartu ukazuje. Tady může být spojení mapy a navigace nedostupné. Ale jinak pro ty, kteří nepohrdají jakýmkoli přístrojem na říditkách, firma Garmin nabízí speciální držák na kolo. Je už na vás, kam si přístroj strčíte a jak často na něj budete koukat. Ale pozor na díry. Abyste se neustálým sledováním čísel neprobudili v nemocnici. Ale i do té si dojedete sami, pokud nebudete v bezvědomí, neboť databáze mapy nabízí i tato nemilá zařízení.

A samozřejmě je potřeba zmínit i o jeho odolnosti. O zem jsem s ním se netřískl, abych vyzkoušel jeho nárazuvzdornost. Ale při pádu byl měl něco vydržel. Také vás určitě napadá jeho vodotěsnost, neboť kdo z nás na kole nikdy nezmočí, že? Do vody jsem drahý přístroj také raději neponořil, ale výrobce uvádí jeho vodotěsnost při ponoření do hloubky jednoho metru až na 30 minut. Když tedy vjedete omylem do rybníka, máte půlhodinku na to, abyste našel pod vodou hráz.

Co napsat na závěr?

Já osobně řadím navigace do oblasti drahých hraček pro dospělé. Nepohrdám jí v případě autonomní navigace ve městech, kde hledám třeba hotel nebo místo schůzky. Tam je navigace skvělá a skoro potřebná, pokud nechcete dlouhé minuty nebo hodiny bloudit. Na kole, v neznámých oblastech, používám běžnou mapu v kapse dresu. Občas jako navigaci použiji babku s nůši sena pro králiky, které se zeptám na cestu. Taková babka má pořádně nabitou baterku a občas jí funguje i kompas. Pokud bych ale chtěl jet na kole neznámenými cestami, určitě navigaci nepohrdnu. Zvláště v případě, kdy by mi docházely síly a mozek velel „nejkratší cestou domů“ (aby mi nevystydnul ten řízek). Může to být i určitá forma zábavy sledovat některé údaje, protože zábava může být různá. Záleží opravdu na každém, co ho baví. eTrex se mi líbí, protože je malý a kapsa dresu ho skryje. Nemusí být od věci si ho zasunout do kapsy batůžku, pokud někdo vozí na zádech náklad. Hraju si s ním asi měsíc a neustále mě překvapuje jeho funkčnost a možnosti. Je velmi přesný, až se člověk diví. Ukáže mi dokonce, kdy v jaký den v roce přechází a zapadá slunce. To kdybych se pozdě vracel domů a chtěl to stihnout za světla. Dokonce ukáže rybářům, kdy je

z možností nastavení displeje je zobrazení množství číselných údajů. Několika najednou. Opět záleží jen na vás, jaké si vyberete. Napočítal jsem celkem nabídku 34 údajů. Dost silné číslo na tak malý přístroj. Nastavíte si třeba ujetou vzdálenost, čas do cíle (podle průměrné rychlosti vašeho pohybu), čas v cíli, délka trasy do cíle, maximální rychlost, průměrnou rychlost apod. Nebo i údaje pro paraglidění, kdyby vás kolo a chůze přestala bavit. Zkrátka, o svém pohybu krajinou budete vědět naprosto vše. Doma se potom v číslech můžete hrabat donekonečna.

máte právě nacházet. To v žádném případě. Ve většině případů kurzor ukazuje vaši polohu na mapě naprosto přesně. Až člověka mrazí, když si uvědomí, že ho s garminem v ruce sledují družice a s přístrojem si o něm povídají.

Otvéstav si přenosnost můžete sami, když projedete stejnou trasu několikrát tam a zase zpátky a zapnete automatické nahrávání trasy. Rozhodně se vám nestane, že zaznamenané čáry trasy budou vždy stejné. Vždy budou lehce, velmi lehce, rozdílné.

Jak dlouho s přístrojem?

Tak dlouho, jak máte nabitou baterku a jeho kvalitní používáte. A také, jak často podsvětlujete displej. Má zkušenost říká, že na běžné nabíjecí baterky o kapacitě kolem 2000 mAh při běžném použití vy-

Najdi si svou hospodu

Samozřejmější dnešních kvalitních přístrojů je i nalezení nejrůznějších významných bodů, jako jsou hospody, ná-



Garmin eTrex je opravdu malý. Do kapsy dresu se vejde bez problému.

kupní centra, benzinové pumpy, muzea a podobně. Databáze mapy jich nabízí více než dost. Nejdůležitější jsou samozřejmě hospody. Ty potřebujeme nejčastěji. Kliknete a databáze vám jich v okolí nabídne nepřehledně. Dokonce vám řekne, jak je která daleko. Kliknete podruhé a přístroj vás zavede až k pipě. Jaké pivo se tam točí a jak má hostinská velká prsa, ale v přístroji nenaleznete. To zjistíte až na místě. Když se stane, že hospoda v databázi není, ale vy znáte její adresu, také žádný problém. Adresu do přístroje vylukáte a k pipě se dostanete také. Možnosti je tedy nepřehledně a zdá se, že přístroj umí v oblasti navigace opravdu vše. Až moc pro naše běžné potřeby.

A jak je citlivý?

Citlivost přístroje je základním parametrem. Jak jsem se již zmínil, přístroj je zásluhou nové generace čipu velmi citlivý a nebrání mu dobře navigovat i ve ztížených podmínkách. Výrobce uvádí přesnost 15 metrů při 95 procentech měření. Ta lze ale zvýšit zapnutím WAAS/EGNOS až na 3-5 metrů. V tomto případě ale přístroj pracuje pomaleji.

Při mém testování se stalo, že bod, znázorňující mou polohu na mapě, byl lehce mimo cestu, po které jsem se pohyboval. To může být způsobeno třeba přesností vyhodnocení údajů dle podmínek nebo nepřesností mapy. I to je možné. Ale opět žádná dramatická odchylky. Spíše se jednalo o metry než o to, že byste se pohybovali mimo dohled cesty, na které se

drží přístroj pracovat kolem dvaceti hodin nepřetržitě. To je doba více než dostatečná, nebo se nedá předpokládat, že na kole pojedete dále. Doma vás už určitě v zásuvce čeká nabíječka, neboť dnes si kupovat obyčejné baterie je nesmysl.

Kam s ním a co vydrží?

Jak mnozí pochopili, na říditka bych si ho já nedal. Místo toho jsem ho zasunul do kapsy dresu. Jen jsem musel dávat pozor, abych se do něj omylem nezakoušl místo do tatranky. Kdybych ho na kole opravdu používal, mrknul bych se na něj jen občas, na sporných místech. Napadá mě také, že je výhodné ho použít ve spojení se speciálními cyklistickými mapami Shocartu. Proč? Shocart totiž na svých mapách uvádí i své(!) cyklistické trasy,

Parametry:

- Velikost:** 105x55x31 mm (v x š x h)
- Váha:** 155 g (s bateriemi)
- Displej:** 3,5x4,5 cm (š x v), 256 barev, vysoké rozlišení, transreflexivní TFT (176x220 pixelů), podsvíceny vestavěná (nikde nevyčuhuje)
- Anténa:** přesnost ± 5 stupňů, rozlišení 1 stupeň
- Kompas:** přesnost ± 10 stop, rozlišení 1 stopa
- Výškoměr:** přesnost ± 10 stop, rozlišení 1 stopa
- Čas výpočtu polohy:** teplej asi 15 sekund, studený asi 45 sekund
- Obnova načítání:** 1 sekundu, kontinuální
- Záloha dat:** neomezená, nejsou vyžadovány baterie
- Zdroj:** dvě 1,5V AA baterie, kabel s adaptérem nebo 12V adaptér
- Cena:** 9990 Kč (cena se samozřejmě může u jednotlivých prodejců o nějakou tu stokorunu lišit)
- Cena mapy TOPO Czech na CD:** 1990 Kč, upgrade 690 Kč

nejpříhodnější doba pro lov ryb. Uvidím, jestli mi vydrží do důchodu, kdy možná budu sedět na břehu a s bambusovým prutem čekat celé dny na kapra, žmoulat housku, hledat na zemi umělý chrup a rekapitulovat svůj rozverný život. Pro ty, kteří podobnou věc potřebují, je tento model nedostupný. Rozhodně se vyplatí si něco připlatit a nekoupit si nižší, méně vybavený model. Jediné, co mi vadí, je, že v návodu se píše o funkci budíku, a já ho v přístroji nenašel. Přitom mám domem, že ze začátku, když jsem ho dostal poprvé do ruky, tam budík byl. Na to se musím zeptat u dovozce. To je fakt záhada. Takže teď budu zaspávat. Ale neza-bloudím!

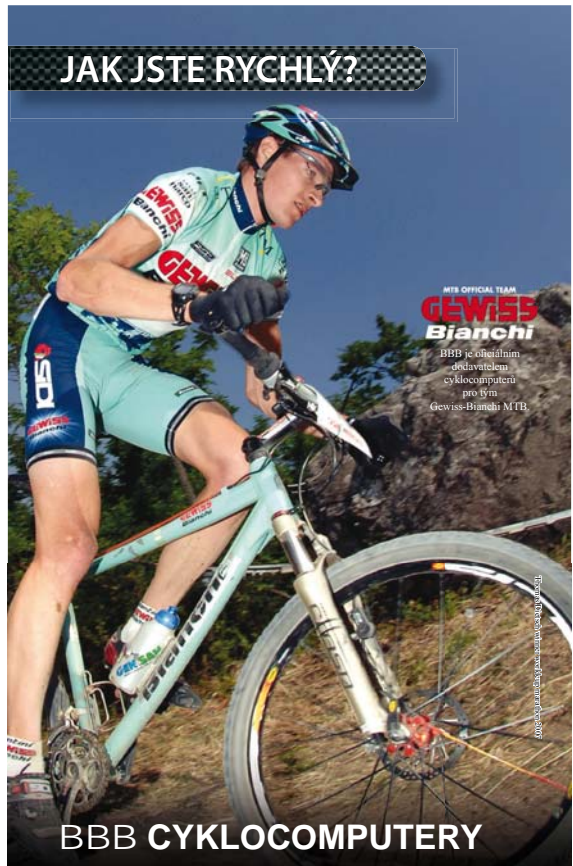
Tento model lze samozřejmě použít i jako autonomní navigaci. Jen je trochu problém s poměrně drahým držákem s přísavkou na sklo auta (900 Kč) a kabelem na externí napájení (1100 Kč).

V jedné prodejně mě prodáváč přesvědčoval, že originál kabel je speciální, protože má v sobě čip, který rozpozná, zda je přístroj připojen na počítač nebo v autě na zdroj. Když si přý koupím levný kabel (autozásuvka – USB), přístroj pře-

stane fungovat. Tak jsem lehce zariskoval a takový kabel jsem si v Halfordu za dvě stovky koupil. A ehle, funguje bez problémů. Prodáváč lehce „kecal“. Bud bych namaslovaný vedoucím prodejny, co má prodávat (to draží, přece), nebo tomu nerozumí. Dělal na mě ale dojem, že obě varianty jsou správné. Navíc jsem přikoupil, také za dvě stovky, držák na mobilní telefon a i v něm drží Garmin v autě na skle jako přibitý. Jako by byl pro etrex dělán. Ušetřil jsem šestnáct stovek. Co si asi za ně koupim? No přece pouzdro (opět na mobilní telefon, které bylo jako pro Garmin dělané), a ještě mi zbude. Zase jsem ušetřil minimálně tři stovky za originál. I když to má okénko, které však klidně oželím.

A teď jste začali tušit, že mě (lehkého odporce podobných zařízení pro pohyb krajinou, zvláště na kole) přístroj celkem nadchnul, že občas zapomenou na papírovou mapu a přístroj budu používat i dále. Podlehl jsem. Nechám se sledovat družicemi. Jak slastný pocit, že o mně ty mašiny na nebi vědí. Jen ať mi závidí, jak si jedu po lese a po louce.

(kany)



BBB CYKLOCOMPUTERY

- :: Snadno čitelný velký displej.
- :: Jednoduchá obsluha jedním tlačítkem.
- :: Cyklocomputer může být namontován na říditka nebo představec.
- :: Voděodolné tělo.
- :: Velmi odolná a pevná kabeláž (drátové modely).
- :: Magnet je možno namontovat na klasické i ploché špiče.
- :: Baterie je součástí balení.
- :: K dostání v černé nebo stříbrné barvě. Chromová barva k dostání u modelů BCP-03, BCP-04C a BCP-13W.



www.BBBparts.com

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

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



AVENTIS

15.660 Kč
20.560 Sk

velikost pánské 57cm, 53cm, 48cm dámské 53cm, 48cm, 44cm rám DURAL 6061 28" vidlice SR SUNTOUR NEX 4510 nebo CR-8R brzdy MACH1 V duralové nebo bubnová, zadní bubnová nebo s torpédem náboje přední SHIMANO DYNAMO zadní SHIMANO NEXUS 7 ráfky PACHNI 240 62x19C pláště SCHWALBE ROAD CRUISER 700x35C paprsky DT SWISS sedlo VELO držátka HERRMANS ERGOGRIP sedlovka ODPRUŽENÁ představec NASTAVITELNÝ BEZ NÁRADI osvětlení AXA BASTA počet rychlostí 7 hmotnost 18,6 kg

Pro noční jízdy

Čelovka **Author X-Head 1W** se díky své univerzalitě může stát pomocníkem nejen při jízdě na kole, ale třeba i při Kempování či při ne zrovna příjemné nucené noční opravě auta.

Její 1W LED dioda společně s velkou plochou parabolou nabízí vysoký výkon s mimořádně dlouhou životností baterií. Kompaktní tvar světla s jednoduchými a plně funkčními stavěcími popruhy umožňuje připevnění nejen na hlavu, ale s trochou šikovnosti i na cyklistickou přilbu. Pro tento účel je však nezbytné zajistit boční popruhy vzadu za spodní lem přilby a vepředu je ideální jejich instalace pod uchycení štítku, jenž pak předejde nežádoucím posunům světla směrem vzhůru.

Baterie jsou na zátylku umístěny v samostatném plastovém pouzdře, které slouží zároveň pro uchycení stahovacích popruhů. Trojice malých tužkových baterií typu AAA je k světlu standardně přiložena. Kabel je ve zdroji uchycen malým konektorem a na popruhu je přichycen plastovými držáky. Díky konektoru lze v případě použití akumulátorů připojit nabíječku, aniž by bylo nutné samostatně baterie vyndávat. Světlo spolu s nastavitelným mechanismem pro naklopení lze z předního plastového nosníku vysunout. Stejně tak je možné jednoduše vyjmout veškeré gumové



popruhy ze všech spojovacích částí, takže nic nebrání jejich samostatnému vyprání.

Po stránce funkce nemáme k světlu Author X-Head výhrady. Jeho výkon je mezi konkurenčními čelovkami nadprůměrný. Hlubší a vhodně široká parabola dokáže po této stránce hodně, a to s jedinou LED diodou. Kužel světla je dostatečně široký s výrazným středem, bez jakýchkoli rušivých bodů v okolí hlavní osvětlené plochy. Přesto nedoporučujeme na kole používat čelovku jako jediné přední osvětlení. Ideální bude její kombinace s klasickým světlem

umístěným na řídicích, které nabídnou konstantní osvětlení dané plochy v neměnné vzdálenosti před kolem. Čelovka bude vhodná jako jakési „dosvícení“ pro zlepšení vidění.

Ovládací tlačítko je výborně přístupné a uživatel ho na světlo nahmatá zcela intuitivně. Zapnutí či vypnutí světla se provádí jednoduchým stiskem tlačítka, dalším kliknutím se přepíná svícení z plného na snížený výkon. Výrobce uvádí, že na plný výkon svítí světlo s novými kvalitními alkalickými bateriemi až patnáct hodin a náš test potvrdil, že toto tvrzení není nijak přehnané. Celková doba svícení, tedy do úplného vybití baterií, by se měla pohybovat v rozmezí 100 až 130 hodin.

Cena čelovky Author X-Head 1W je od 450 korun. (kad)

- + univerzalita, výkon, dlouhá životnost baterií
- složitější upnutí na přilbu

Dokonalá nýtovací mašinka

Nýtovač řetězu je tak potřebná věc, že ji musí mít snad každý, kdo to s kolem myslí opravdu vážně. Nemusí ho mít snad jen ti, kteří na kolo sednou občas a mezi tím si ho nechají jednou za pět let seřídít a opravit v nějakém cykloservis.

Nýtovačů je na našem trhu nepřeberně množství. Od malých pohotovostních, které se nehodí na běžnou a pravidelnou práci, až po pořádné, masivní dílenské kusy. Každý však vyžaduje určitou zručnost při rozpojování a spojování řetězu.



Firma Tacx přichází na trh s poměrně zajímavou novinkou, se kterou nebude problém pracovat i pro toho nejnešikovnějšího „vědatora“, pro něhož vrcholnou technickou dovedností je zapnutí počítače správným knoflíkem a naklopení displeje a který by si při práci s běžným nýtovačem mohl přivodit těžké zranění.

Tacx T4210 je výjimečný v tom, že řetěz do něj vložíme jako do krabíčky a přiklopíme, takže je v dokonalé poloze pro práci s ním. Nehrozí tak poškození nýtovacího hrotu ohnutím nebo dokonce ulománím, jak se to některým občas přihodí. Hrot se nekompromisně zabíjí do absolutně správného místa. A navíc, nýtovač slouží jako malá zásobárna náhradních čepů řetězu všech typů, kterými se spojí. Kdo už někdy po zemi upadlý čep hledal, určitě tuto skutečnost ocení. Nechybí ani jeden náhradní článek řetězu. To pro případ, kdyby se nám přece jen podařilo článek zničit, což však při práci s tímto skvělým nářadím není snad ani možné.

Nýtovač je určen pro všechny druhy devítkových a desítkových řetězů. Všechny ocelové díly jsou kalené a vlastní tělo nýtovače je ze skelného vlákna potaženého nylonem. K nám se tento nýtovač zatím nedováží. (kany)

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

RACE SS 1390, Kč

Efx JERSEY 1290, Kč

PERFORMANCE JERSEY 1390, Kč

HIGH FREQUENCY 2490, Kč

SERGEANT SHORT 2790, Kč

MID RANGER 1790, Kč

SIDEWINDER GLOVE 1290, Kč

DIRT GLOVE 990, Kč

INCLINE GLOVE 690, Kč

TAHOE GLOVE 590, Kč

FLUX HELMET 2790, Kč

FOX

N DISTRIBUTION S.R.O. WWW.NDISTRIBUTION.CZ
TEL: 244 402 795, WWW.FOXRIDERS.CZ

INTERSPORT

Objevte volabu!

GENESIS

CROSSOVÉ KOLO ATLANTA Toto crossové kolo nabízí všechno vybavení, které je nutné pro jeho každodenní použití, jako např. 21- převodová přehazovačka Shimano, odpružená sedlovka a seriózní představec. Rám: Alu 7005 bi-axial; vidlice: Suntour NEX4110 63mm; Highlights: Shimano new Acera 21-převodů; Shimano Revoshift.

**místo 9.999,-
6.999,-**

Nabídka platná od 12. 6. 2008 do 12. 7. 2008 nebo do vyprodání zásob. Barevné odstíny se mohou lišit. Za chyby vzniklé v tisku neručíme.
www.intersport.cz



RIDLEY Scorpion



MTB model Scorpion je v nabídce belgické značky Ridley nejvyšším zástupcem s duralovým rámem, kvalitativně výše se mezi hardtaily nachází již pouze celokarbonový typ Ignite. A jak je pro tohoto výrobce charakteristické, rám modelu Scorpion nese výrazné tvarování trubek s proměnlivým průřezem nazvané Sharp Edge Design. V případě horní a spodní rámové trubky plynule přechází trojúhelníkový profil do kosočtverce či šestiúhelníku. Tento rám působí jako oslava hydroformingu, a je proto nepřehlédnutelný. Tvarování tlakem horkého oleje však na rozdíl od některých jiných rámu nepřineslo v případě typu Scorpion navýšení hmotnosti. Stěna trubek připomíná spíš plechovku od kokakoly, o čemž informuje již lehké poklepání nehty. Udávaná hmotnost samotného rámu je 1,6 kilogramu.



příliš blízko sebe na středové pouzdro napojené řetězové vzpěry. Sice se hned za nimi nachází bytelný můstek, ale větší rozestup napojení obou ramen by rámu zajistil vyšší boční tuhost této partie. Ne každému se může líbit vedení lanek řazení a hadičky zadní brzdy pro vrchní straně horní trubky, kde díky její profilaci působí trochu rušivě. Lehkou výtku máme také k příliš nízkému umístěným závitům pro košík na sedlové trubce.

Akční Scorpion

Ze bude toto kolo akční, se dá předpokládat z jeho čistě crosscountryového zaměření. Akční je však také jeho cena. Značka Ridley se rozhodla, že musí být více vidět, a tomu také přizpůsobila cenovou politiku u některých modelů. Samostatný rám Scorpion stál původně 16 990 korun, prostřednictvím dovoze, firmy CykloSport Kern, jej však nyní můžete vlastnit za hodně lákavých 6490 korun. Námí testovaný bike není sériovým továrním produktem, v této podobě jej staví a nabízí již zmiňovaný dovoze na český trh. Cena kompletního kola s osazením Shimano XTR a Deore XT je 49 990 korun.

A co za necelých padesát tisíc tento bike nabídne? Jedním z nejdůležitějších komponentů je samozřejmě vidlice, zde Rock Shox Reba SL. Tu doplňu-

ji v současnosti populární kola Mavic CrossRide Disc, která jsou vydařenou kombinací ceny a kvality. Téměř kompletní ikstěčko „narušuje“ pouze zadní měnič XTR. Pokud by někdo namísto dualů preferoval raději klasické rapid-firy, tato varianta je rovněž k dispozici. Nadstandardními komponenty jsou v této cenové kategorii sedlovka a sedlo Ritchey WCS. Trochu netradičně působí řídítka WCS v představci ITM s přední karbonovou půlobjímku. Na jistotu se vsadilo v případě obutí, pláště Maxxis Ignitor jsou výbornými univerzály. Potěší i standardně dodávané nášlapné pedály Shimano PD-M540. Ze sady Deore XT je použita i kazeta a řetěz.

Superrychlý škorpion

Geometrii kola nelze označit jinak než jako „čistokrevně závodní XC“. Použité úhly 71 a 72,5 stupně i délka předního trojúhelníku, stejně jako delší představec, usadí jezdce do hodně sportovní pozice a zároveň zajistí odpovídající ovladatelnost. Celkový projev kola je po stránce řízení klidnější, kolo dobře drží přímý směr a není zbytečně hravé. Pro náhle zatočení vyžaduje o něco výraznější pobídnutí, což však v terénu, do něhož je scorpion určen, není na škodu. Jakási nedotáčivost se však s větším vychýlením řídítek, a především se stupňu-

jić se náklonem jezdce pozvolna mění téměř v mírnou přetáčivost. Scorpion není kolem, na které by si nezkušení jezdce okamžitě zvykli. Pokud ho však do ruky dostane závodník, použitou geometrii dokáže výborně zužitkovat. V hodně technických a točivých pasážích je Ridley logicky trochu nespůsobilý, ovšem tam, kam patří, tedy na rychlých tratičích, se předvede v tom nejlepším světe.

Vývedy zvládá bike na jedničku. Není nutné příliš laborovat s těžištěm, pouze stačí lehce přitlačit špičku sedla a o ten zbytek se postarají níže umístěná řídítka a delší představec. A samozřejmě také výborné pláště. Hodně prudké sjezdy už jsou trochu více o jezdecké technice a často přinutí jezdce jít za sedlo.

Po stránce akcelerace patří testovaný model Scorpion rozhodně k lepšímu průměru své kategorie. Jeho hmotnost, včetně pedálů 11,2 kilogramu, zcela odpovídá kvalitám rámu i použitým osazením. Rovněž obvodová hmotnost kol není při náhlém zrychlení překážkou. I přes malý rozestup řetězových vzpěr za středových pedálem se rám nepo-tykal se sklony ke kroucení, a to ani při

silové jízdě. Stejně tak celková torzní tuhost rámu byla i přes jeho velikost 21" na dobré úrovni.

Po stránce jízdního komfortu scorpion nepřekvapil, ani nezklamal. Rám není extrémně tvrdý a nevytřese z jezdce duši, ovšem duralová sedlovka o průměru 31,6mm a sedlová trubka 34,9mm mnoho pohodlí nenabídnou. Naopak sedlo WCS patří mezi konkurenčními superlehkými modely jednoznačně k těm pohodlnějším.

V případě vidlice byla volba rozhodně správná, typ Reba SL nabízí přímo sametových chod. Výrazné přítvrdění ke konci zdvihu dovoluje použití o něco nižšího tlaku, takže se jezdce z obavy před chodem na doraz nemusí zbytečně připravovat o jízdní komfort. Rovněž lockout ovládaný z řídítek u tohoto kola přijde vhod.

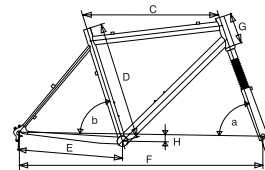
Ridley Scorpion ve verzi přímo určené pro náš trh je zkrátka dobře vyváženým kolem, ať už po stránce použitých dílů či z hlediska jízdního projevu. Výhodou je i již zmiňovaná možnost výběru typu řazení. Dualy jsou pomalu na ústupu a klasické páčky pravděpodobně osloví větší procento potenciálních zájemců.

+ vyvážené osazení, poměr tuhost/nízká hmotnost, cena

- nízké umístěné závitů pro druhý košík

Technická specifikace:

Rám: Ridley FluidForm 7005
Vidlice: Rock Shox Reba SL, 80 mm
Klíčky: Shimano Deore XT 22/32/44, 175 mm
Přehazovačka: Shimano XTR
Přesmykač: Shimano Deore XT
Řazení: Shimano Deore XT Dual Control
Brzdy: Shimano Deore XT Disc
Kola: Mavic CrossRide Disc
Pláště: Maxxis Ignitor 2,1
Kazeta: Shimano Deore XT 11-32 (9)
Řídítka: Ritchey WCS
Představec: ITM Forged Lite Luxe
Sedlovka: Ritchey WCS
Sedlo: Ritchey WCS
Pedály: Shimano PD-M540
Hmotnost: 11,2 kg (vel 21")
Cena: 49 990 Kč
Samostatný rám: 6490 Kč



Velikost	21"
a Úhel hlavy	71°
b Úhel sedlové trubky	72,5°
c Horní trubka efektivně	620mm
D Délka sedlové trubky	535mm
E Délka zadní stavby	425mm
F Rozvor	1103mm
G Hlavová trubka	160mm

FESTIVAL CYKLISTIKY 2008

ÚPICE | 20. - 22. ČERVNA

BAJKOVEJ MEJDAN, KTEREJ ODSTARTUJE LÉTO!

APACHE JESTŘEBÍ HORY

MTB MARATÓN - 3. ZÁVOD ČESKÉHO POHÁRU

ORIENTAČNÍ ZÁVOD DVOJIC

KING KONG BMX JAM SESSION

SILNIČNÍ ČASOVKA | MTB SPRINT

DĚTSKÉ CROSS COUNTRY

BMX EXHIBICE MONKEYBIKES TEAMU

SLIČNÉ TANEČNICE A MAŽORETKY

KING KONG FASHION SHOW

SOUTĚŽE O CENY

PROGRAM PRO DĚTI

www.festivalcyklistiky.cz

DOPROVODNÝ PROGRAM FESTIVALU CYKLISTIKY

BOJARAŮ ÚPICE

NÁMĚSTÍ | 20. - 22. ČERVNA 2008

POLEMIC (SK)

STO ZVÍŘAT

VYPSANÁ FIXA

ŠVIHADLO • VLADIMÍR MIŠÍK & ETC

SKAPOLLO • HEBBIE JEBBIES

HEBAND • GROTESKA

PEPA LÁBUS A SPOL.



Přihlaš se na maratón nebo orientační závod dvojic a získáš vstupné na doprovodný program zdarma! Zároveň můžeš objednat vstupenky pro doprovod za zvýhodněnou cenu 190,- Kč. (vstupné na místě je 290,-)

KAM S NÁKLADEM

Blíží se prázdniny a leckdo plánuje vyrazit na kole někam dál, třeba na vícedenní putování. Někdo chce jet třeba jen na jednodenní výlet, ale všichni mají jedno společné. Kdo nechce jet na švih či na ostrou vyjíždku, vybavený pouze batohem s vodním rezervoárem, řeší problém, kam s náhradním oblečením, fotákem, případně svačinou. Problém s převozem materiálu a vybavení na kole je stejně starý, jako cyklistika sama.

velikosti vůči košíku s bidonem. Do menších rámu s košíkem se prostě větší brašna nevejde, protože se její nejdlejší strana nevyměňuje nad košík. Vozit brašnu vychýlenou na stranu je nesmysl. Kdo však bidon nevozi, může použít brašnu zcela vyplňující

Nejjednodušší řešení pro sportovní vyjíždku je batoh, ten může pojmut takřka cokoli, a ještě nás při pádu ochrání. Navíc nenavysuje hmotnost kola, ale „pouze“ jezdeck. Ovšem ne každý chce mít záda obtěžkaná nákladem, a ještě řádně propocená, takže to řeší různými brašnami, kapsami či nosičem. Podívejme se ale postupně na všechny možnosti převozu pro cyklistu nezbytných potřeb, jaké skýtají výhody, či naopak v čem nás jejich použití bude při jízdě omezovat.

Kapsičky a brašničky

Začneme tím nejmenším doplňkem, a tím jsou rámové či podsedlové brašny. Jejich účelem je pobrat ty základní potřeby, tedy náhradní duši, nářadí, lepení, případně větrovku. Tyto brašničky vozi hlavně závodníci či sportovní jezdci většinou celoročně a jejich obsah je opravdu přehledem toho nejnnutnějšího pro návrat domů v případě defektu. Abychom však malým brašním nekřivdili, musíme přiznat, že vnitřní obsah je přímo úměrný jejich objemu. Vše musí být uvnitř dostatečně namáčkáno, aby nás to při jízdě nerušilo řinčením a zároveň se pohybem uvnitř obsah nepoškodil. Duše



Malé provedení podsedlové brašny je ideální pro sportovní jízdu. Pojme jen to nejnnutnější nářadí a duši, tedy vše pro návrat domů.



U některých podsedlových brašniček lze zvětšit jejich vnitřní objem. Nutné je potom prostor vyplnit, aby se věci uvnitř nepohybovaly.

vnitřní prostor rámu. Ta pojme kromě nářadí klidně i svačinu a větrovku. Tyto velké brašny mají navíc i členěný vnitřní prostor, takže krom hlavní kapsy mají i kapsu na doklady či větší síťovou kapsu pro lehčí drobnosti.

Při výběru je důležité hlavně poměřit kapsu vůči rámu, aby nám pasovala, a také zkusit uchycení. Dostatečná délka suchých zipů pro upevnění k trubkám je v době hydroformingu a masivních průměrů trubek také důležitá. Zip by měl mít co největší délku pro snadný přístup do vnitřních prostor. Krátký zip kdesi vprostřed boční strany není příliš ideální, nejlepší je dlouhý zip přímo pod horní trubkou.

Majitelé celoodpružených biků jsou odkázáni vesměs jen na podsedlové brašny, i když se najdou výjimky, záleží na systému uchycení zadní stavby a tlumiče.

U rozložení nákladu platí totéž co u turistických batohů, tedy těžší věci na dno. Pokud vozíme nářadí, duši či hustliku, jejich hmotnost níže v brašně je blíže k těžišti kola, a nebudou tak při jízdě ze sedla tolik „zlobit“ při náklonu kola do stran. U obouhohlo provedení brašen však nedoporučujeme vozit v nich třeba foták, protože jejich stěny nejsou tolik polstrované, aby jej při pádu byly schopné výrazněji ochránit. Pro ➔



Malá rámová brašna pojme jen to nejnnutnější, ale díky umístění v rohu nijak neomezuje a dobře zvolená velikost koresponduje i s bidonem.



Příliš velká rámová brašna by sice pojala hodně zavazadel, ovšem boční vychýlení kvůli bidonu překáží, a tudíž tato kombinace nepřichází v úvahu.

proředená o imbusový klíč není nic neobvyklého.

Podsedlovky

Brašničky pod sedlo vybíráme tedy s ohledem na to, co v ni máme v plánu vozit. Nejmenší provedení je jen na duši a montpáky, větší verze umožňují často zvětšit svůj objem rozepnutím druhého zipu, takže toho pojmu daleko víc, třeba i větrovku. Uchycení k sedlovým ližinám je provedeno buďto stahovacím páskem s přezkou, nebo na suchý zip. To znamená sice univerzalitu vůči všem sedlům, ovšem pokud jdeme od kola pryč, tak i složitější demontáž, pokud se strachujeme o vnitřní obsah.

Brašničky s bajonetovým či jiným provedením plastového držáku jsou, co se demontáže týče, ve výhodě. Pouze je třeba vyzkoušet, zda plastový držák pasuje na ližiny a jestli brašnička nedře o spodní hranu sedla nebo jestli šrouby držáku při zatížení sedla nerují do jeho plastového skeletu. U dražších sedel s pružným skeletem by to mohlo vést i k jeho poškození a znehodnocení celého sedla. Pokud má brašnička pojistný pásek pro stažení k sedlovce, musí pasovat i jeho délka, nejlépe pokud brašnička dosedá stěnou přímo k sedlovce. Pevné spojení je základem proti nechtěnému rámušení a rachotě kdesi pod sedlem.

Na paměti musíme mít i to, že cokoli budeme pod sedlem převažet, je vystaveno průměrnému účinku vody a bláta stíkáajícího od zadního kola. Voděodolné materiály sice zadržují nečistoty venku, ovšem vlhkost jejich postupně pronikne dovnitř. Zip by měl mít jezdeck s poučkou pro snazší ovládání, dobře přístupný vnitřní prostor je základem. Pozor na velikost brašny, příliš objemné provedení může tláčit na vnitřní strany stehén či překážet při jízdě za sedlem v prudkých pasá-žích.

Rámovky

Rámové brašny jsou dnes trochu méně univerzální, protože geometrie rámu významněji výrazný sroping horní trubky. Brašna, která musí pasovat do rohu mezi horní a sedlovou trubkou, by tak měla dosedat k oběma trubkám. Dalším omezením velikosti tohoto provedení je kompatibilita její

Sport Arsenal



Brašna na řídítka od specialisty na vybavení pro cyklistické cestování má vyztužené dno a čelní i zadní díl. Boky jsou pro regulaci objemu částečně pružné. Na bocích jsou vnější síťované kapsy na drobnosti, nechybí popruh pro nošení brašny přes rameno a ochranná plástěnka. Na čelní straně je uzavíratelná kapsa s vnější sítkou. Horní víko je vyztužené, takže celek po uzavření tvoří pevnou krabici. Pod víkem je kapsa na doklady, stejně jako hlavní prostor uzavřená zipem s dvěma jezdy.

Vrchní strana má dva pásy suchého zipu, k němuž je uchycen velký mapník, který lze jednoduše sundat. Součástí vnitřního prostoru je vyjímatelná vložka pro fototechniku. Navíc ji lze rozčlenit přepážkami na suchý zip.

Uchycení k řídítkům je zajištěno plastovým držákem s dvojitým objímkem s gumovými vložkami. Montáž je jednoduchá, pouze je třeba kromě imbusu č. 5 použít ještě imbus č. 3 pro uvolnění ocelového lanku, které se podvlečne pod představecem, a tvoří tak pojistku pro případ uvolnění brašny z držáku. Lanko je potažené plastem, takže nepoškrábe materiál představec. Brašnu o objemu sedm litrů a nosnosti 4kg nelze v držáku naklápět. Pouze po jeho povolení ji natočit i s ním. Její cena je 730 korun.

- + vnitřní vložka, plástěnka, mapník
- absence reflexe, montáž držáku

Author A-H721



Brašna Author je vyrobena z vodoodpudivého polyesteru. Má výrazné vyztuženou pouze zadní stěnu, do níž je integrován plast pro upevnění k držáku na řídítkách. Boky, stejně jako dno a vrchní část, jsou pružné, takže v prázdném stavu je brašna dobře skládná. Na bocích jsou kapsy na drobnosti a stahovací kapsa na bidon. Na čelní straně je kapsa na zip, která je překryta širokým pruhem reflexního materiálu.

Na vrchní straně je průhledné pouzdro na mapu, které je však díky umístění pod stahovacím gumíčkem hůře přístupné. Vrchní uzávěr má zevnitř síťovinou kapsu na doklady. Vnitřní prostor je jednoduše proveden, obsahuje volně umístěnou výtžhu dna nebo čelní stěny pro vyšší odolnost.

Plastový držák na řídítka je upevněn dvěma šrouby a objímkami s plastovou vložkou. Spodní díl má navíc pojistný „U“ profil pod představecem proti případnému protažení na řídítkách. Montáž je jednoduchá, navíc lze stiskem dvou bočních pojistek brašnu v držáku výrazně naklápět nahoru a dolů. Objem brašny je sedm litrů, nosnost výrobce neudává, ovšem my doporučujeme do pěti kilogramů. Cena je 799 korun.

- + reflexní pruh, naklápěcí držák
- přístupnost mapníku



Stačí rozdvíjet spodní trubku, zapomenout na láhev a hned se do rámu vejde takováhle „brašnička“.

► jednodenní či odpolední vyjížďku stačí jejich kombinace s malým batohem, nebo pokud máme větší provedení, které pojme pláštěnku i nářadí a do rámu se nám košík vejde, pak může být tato varianta dostacující. Ceny podsedlových a rámových brašen začínají zhruba na sto korunách, takže jde zároveň o nejlevnější variantu.

Brašny na řídítka

Pokud potřebujeme převážet více věcí a neobjedeme se třeba bez fotáku, poslouží nám dobře i brašna na řídítka. Předem však upozorňujeme na to, že není vhodná pro ježdění v těžším terénu.

Jestliže předchozí dvě varianty, tedy podsedlová a rámová brašna nijak neovlivňovaly stabilitu či manévrování kola, pak řídítková brašna už dokáže trochu zavčít s rovnováhou. U brašen na řídítka zapomeňme na poutka pro přímou montáž. Moderní provedení mají plastový držák, který se napevno našroubuje k řídítkům a brašna se do něj jednoduše nacvakne. Toto elegantní a rychlé řešení má několik výhod. Zaprvé lze brašnu okamžitě demontovat a vzít s sebou, pokud jdeme pryč od kola. Navíc v naší zemi by jí na kole bez dozoru nechal jen blázen, a brašny mají pro tento účel vět-



Na uchycení řídítkových brašen stahovací pásky zapomeňme. Zcela sklopená poloha je nejen hůře přístupná, ale mapnik zcela ztrácí smysl, stejně jako kapsy na bidon.

šinou i ramenní popruh. Druhá výhoda je v nízké hmotnosti držáku, který na středu řídítek nijak výrazněji nepřekáží, takže jej tam můžeme vozit prakticky neustále.

Některé brašny využívají držák z drátu, který se podvlekně pod představecem, ovšem toto spojení není v terénu tak stabilní jako předchozí varianta.

Většina brašen na řídítka má objem kolem sedmi litrů a jejich nosnost je do pěti kilogramů. Ačkoli by možná unesly více, hmotnost situovaná lehce před řídítka působí při každém zatočení trochu jako setrvačnick, takže příliš těžká brašna by s námi mohla v terénu „zavčít“. Doporučené čtyři kilogramy však nejsou nijak výrazně nebezpečné a jezdec si brzy zvykne.

Co však vyžaduje také jistý návyk, je omezení výhledu pod přední kolo. V terénu tak musíme sledovat vhodnou stopu trochu více před kolem, protože přímo pod kolo není přes brašnu vidět. Umístění brašny na očích má výhodu v možnosti připnout na ni mapnik. Tahle průhledná fólie je buďto přímo součástí horního víka brašny, nebo je samostatná a lze ji upevnit suchým zipem. Celé tělo brašny je pořádně vyztuženo a je třeba mnohem tvrdší než u brašen na nosič. Hlavní výhodou tohoto provedení je v možnosti převážet uvnitř křehčí věci. Odolnost stěn brašny je jedna věc a druhá je přední

odpružení, které také tlumí rázy jdoucí do řídítek. Navíc vnitřní prostor bývá možné dodatečně rozdělit přepážkami, nebo ještě vložit další ochrannou vložku pro vyšší bezpečí převáženého nákladu.

Zatímco tedy rámové a podsedlové brašny jsou spíše pro nářadí a nejnужnější doplňky, na řídítka lze umístit vše od svačiny přes elektroniku až po doklady či mapy. Vše je velmi dobře přístupné a ihned po ruce. V případě pádu hrozí nebezpečí pouze při čelním střetu, jakmile lehne na bok, brašnu chrání řídítka či rohy a také předsunutí předního kola. Na řídítkách je tedy relativně bezpečno.

Při výběru bychom měli dbát hlavně na vhodnost držáku, protože objímky pasují většinou na řídítka průměru 25,4 mm a pro moderní oversize provedení je třeba mít odpovídající držák s větším průměrem. Dále je

důležité, zda nepojedeme i v noci, protože brašna omezuje kužel světla z řídítek. Na čelní straně by brašna měla mít co nejvíce reflexních prvků. Pokud budeme používat i velkou rámovou brašnu, bylo by dobré, aby ta měla na řídítkách kapsu na bidon. V neposlední řadě je důležitý výběr kvalitního materiálu v závislosti na náročnosti plánované cesty. Většina materiálů je voděodolných, ovšem nikoli nepropukavých. Pro extrémní použití lze ale koupit i nepropustnou variantu. Ceny brašen s plastovým držákem na řídítka se pohybují od sedmi set korun výš.

Pro názornost jsme otestovali dvě provedení brašen na řídítka, kde jsou dobře patrné jednotlivé výhody či nevýhody obou provedení. Další varianty převozu nákladu na kole nás čekají příště.

(už)

INTERSPORT
PRAHA - PEKSPORT

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



GT Force. Ať jedeš kamkoli...

Na zemi není mnoho překážek, které by nový Force nedokázal pokořit. Nová řída od mountain stroje využívá patentovaný systém F-Drive, který eliminuje vzájemné působení odpružení a pohonu. Nízká hmotnost, 150 mm zdvih. Cross country, Trail riding, Single track – nahoru či dolů. Ať jedeš kamkoli, Force je silný společník.

GT
BICYCLES
BIKECENTRUM.CZ

Force 1.0 13,7 KG / 72.999 Kč

Otestuj si kolo GT
INFO NA BIKECENTRUM.CZ



GALERIE KOL

Jelikož jsme si v naší rubrice Kategorizace vzali na paškál freeride a sjezdová kola, i Galerie bude tentokrát zaměřena na vyšší zdvihy. Nepůjdeme ovšem hned do extrémů, ale podíváme se na all mountain biky, což jsou stroje o zdvihích 100–130 mm a hmotnostech přijatelných pro celodenní ježdění. Někteří výrobci sice nabízejí stroje na vyšším zdvihy, které spadají spíše do kategorie enduro a jsou bytelnější, ovšem jejich podobnost je díky mnoha variantám zdvihů hodně výrazná.

Na postech odpružení s přehledem vedou zadní vzduchové tlumiče Fox Float, vpředu je to pak hlavně značka Rock Shox, za ní v těsném závěsu Fox a Marzocchi. Ačkoli jsme avizovali zdvihy do

130 mm, pestrá paleta systémů přepákování a nejednotný výklad jednotlivých kategorií mnohými výrobci nám nakonec poskytly hodnoty až o 20 mm vyšší. Zajímavá je i kombinace osazení, kdy řazení většinou kombinuje díly Sram, ovšem vzhledem k systému přepákování zadní stavby je z důvodu přístupu či lepší montáže použit přesmykač Shimano. Brzdy jasně vedou s modelem Juicy od značky Avid. Všechna kola však mají společně jediné, poskytnout jezdcovi dostatek zdvihů pro jízdu těžkým terénem a zároveň jej díky sofistikovaným systémům pružení a kvalitním tlumičům neokrádat zbytečně o energii.

(už)

Author Era Plus



Era má duralový rám ze slitiny MU9/6061 a tlumič Fox Float RP2 dává zadní stavbě zdvih 130 mm. Vpředu mu sekunduje uzamykatelná vzduchová vidlice Rock Shox Recon se stejným zdvihem. Klíky FSA Afterburner doplňuje osazení Sram X.9 a brzdy Hayes Stroker Trail. Kola jsou na nábojích Author, ráfících Author Helium a pláštích Maxxis Ignitor. Velikosti kola jsou M, L a XL, cena je 52 990 korun.

Cannondale Rize 5



Novinka s jednočepovým zavěšením zadní stavby s přepákováním k tlumiči je z trubek Optimo. Tlumič Fox Float R dává zdvih 130 mm, stejně jako přední vzduchová vidlice Rock Shox Tori. Osazení kombinuje klíky a náboje Shimano s komponenty Sram X.9, X.5 a přesmykačem Deore. Ráfky jsou Mach1, pláště Schwalbe a brzdy Avid Juicy 3. Velikosti jsou S–XL a cena 53 900 korun.

Dirt Parade Disident



Jediný celoodpružený stroj této značky má čtyřčepově řešený rám z duralu 7005. Vzadu pruží tlumič Rock Shox Bar 2.1 dávající 95 mm zdvihů, vpředu je to RST Launch RA se 100 mm. Osazení kombinuje sady Shimano Deore LX a Alivio, brzdy jsou Avid Juicy 3. Kola tvoří ráfky EXE Race DH s pláští Tioga, napletené na nábojích Shimano M 475. Velikosti jsou 17, 19 a 21", cena 19 950 korun.

Ellsworth Moment



Kulturní značka má rám vyrobený v USA a jde o čtyřčepový systém zavěšení zadní stavby. Tlumič Fox Float RP 23 dává zdvih 150 mm, vpředu je to 140 mm zdvih vidlice Fox Talas RLC s pevnou 20 mm osou. Verze s osazením X.9 spoléhá kompletně na tuto sadu na postech řazení. Klíky jsou Truvativ Holzfeller, brzdy Avid Juicy 5, kola nesou logo Ellsworth. Velikosti jsou 15, 17 a 19", cena 120 990 korun.

Felt Compulsion 2



Rám z duralu 6061 využívá vlastní mnohočepový systém přepákování ReEquilink, dávající zadní stavbě přes tlumič Fox Float R zdvih 145 mm. Vpředu sekunduje se 140 mm Rock Shox Pike s pevnou osou. Klíky jsou Truvativ Firex, řazení je Sram X.9 s přesmykačem Shimano Deore XT. Brzdy jsou Avid Juicy 5, kola jsou na ráfících WTB a pláštích Maxxis Ignitor. Velikosti 15,5 až 21,5", cena je 52 990 korun.

Giant Reign 1



Rám z duralu AluX nese vlastní virtuální zavěšení Maestro, dávající zadní stavbě zdvih 150 mm, zde s tlumičem Fox Float RP 2. Vpředu je to Fox 32 Float RL se zdvihem 140 mm. Řazení kombinuje sady Sram X.7, X.9 a Shimano Deore LX. Klíky jsou Race Face Evolve, brzdy Hayes Stroker Trail. Ráfky WTB jsou napleteny na nábojích DT Swiss. Velikosti XS až XL, cena 59 990 korun.

Kona Dawg



Rám z materiálu scandium využívá jednočepové zavěšení zadní stavby s přepákováním k tlumiči. Tlumič Fox Float RP 2 tak dává zdvih 130 mm, vidlice Marzocchi XC 600 TST2 má zdvih 140 mm. Klíky FSA Moto doplňuje sada Shimano Deore s přehazovačkou Deore XT. Brzdy jsou Hayes Stroker Trail, ráfky Sun EQ jsou zapleteny do nábojů Shimano a Kona. Velikosti 15 až 22", cena 49 990 korun.

Merida AM 300-D



Enduro věrná řada AM s jednočepovým zavěšením zadní stavby a mohutným vahadlem přepákování má zadní zdvih 100 nebo 130 mm. Zde díky tlumiči Fox Float RP 23, vpředu je Fox 32 Talas RL se zdvihem 100–140 mm. Osazení kombinuje kompletní sadu Shimano Deore XT, včetně nábojů, s brzdami Magura Louise BAT a ráfky DT Swiss s pláští Schwalbe. Velikosti S až XL, cena 67 990 korun.

Mongoose Teocali Super



Rám z duralu 6061 využívá vlastní freeride přepákování, kombinující plovoucí střed s oddělením klik od zadní stavby. Díky tlumiči Fox Float RP 23 má zdvih 145 mm, přední vidlice Marzocchi XC 600 ATA2 má zdvih 100–140 mm. Osazení je kompletní sada Shimano Deore XT, včetně kotoučků. Ráfky jsou WTB Laser Disc, pláště Kenda Small Block. Velikosti M a L, cena 59 999 korun.

Rock Machine Blizzard 70



Rám z duralu Alpine 7005 má čtyřčepové zavěšení zadní stavby a díky tlumiči Fox Float R dosahuje zdvihů 130 mm. Přední vidlice je vzduchová Rock Shox Recon se stejným zdvihem. Osazení kombinuje sady Shimano Deore, Deore LX a XT s klikami Truvativ Firex a brzdami Formula Oro K 24. Ráfky jsou Mach1, náboje Shimano M475, pláště Schwalbe. Velikosti jsou 16,5–20,5", cena je 51 990 korun.

Rocky Mountain Slayer SCX 30



Slayer s jednočepovým zavěšením zadní kyvky má díky tlumiči Fox Float RP 23 zdvih 152 mm. Vidlice Marzocchi 55 R má zdvih 160 mm a pevnou osu. Řazení je ze sad X.9 a X.5 s přesmykačem Deore LX. Klíky jsou Race Face Ride, brzdy Avid Juicy 3. Ráfky WTB kombinují náboje Shimano 525 a RMB, pláště jsou WTB Prowler. Velikosti biky jsou 15 až 20,5", cena 87 690 korun.

Specialized Pitch Pro



Mladší bratr vzoru Enduro má zadní zdvih čtyřčepové FSR stavby 150 mm zajištěn tlumičem Fox Float RP 2. Vpředu je Rock Shox Pike 351 se 140 mm zdvihů a pevnou 20 mm osou. Osazení kombinuje řazení Sram X.9 a X.5 s přesmykačem Shimano LX. Klíky jsou Shimano, brzdy Avid Juicy 3, ráfky DT Swiss kombinují náboje Shimano a Specialized. Velikosti jsou S až XL, cena je 58 990 korun.

Trek Fuel EX 7



Trek kombinuje jednočepové zavěšení s čepem přepákování umístěným přímo do osy zadního kola, to vše navíc s plovoucím uložením tlumiče. Zdvih 120 mm je dán tlumičem Fox Float RP2, vpředu pruží vzduchová Rock Shox Recon se 130 mm zdvihem. Komponenty jsou Shimano Deore a XT, ráfky, náboje a pláště Bontrager, brzdy jsou Avid Juicy 3. Seženete jej ve velikostech 15,5 až 21,5", a to za cenu 54 990 korun.



jako poměrně vnímavý i k malým nerovnostem a v sedle zadní kolo perfektně kopírovalo terén. **Jakmile jsme se ale postavili do pedálů, odpružení pod tahem řetězu částečně přitáhlo a pobíralo jen větší nerovnosti. Zádne zbytečně ponořování do zdvihu a ztráty energie, maximální výkon jak v sedle, tak ze sedla.** To vše s maximální tuhostí všech prvků přepákování zadní stavby a celého rámu. Ve výjezdech jsme tedy jen minimálně sahalí po páčce lockoutu tlumiče.

Přední vidlice ukázala mnohem vyšší citivost díky zdvihu, ovšem obě jednotky spolu skvěle spolupracovaly ve vzájemné harmonii. Ze sedla jsme vidlici občas přitvrdili dobře ovladatelnou páčkou komprese, ale v terénu byla většinou zcela otevřená. Tuhost vidlice je díky novému můstku na slušné úrovni, takže jen doplňuje charakterové vlastnosti kola.

Jestliže jsme chválili souhrnu odpružení a perfektní lehkost jízdy se skvělým zrychlením, pak ovladatelnost v zatáčkách je na tom stejně. **Bike je hravý a naprosto poslušný. Změna směru je okamžitá a je radost proplétat se na kole úzkými stezkami. Ve sjezdových pasážích není problém si odskočit hranu po zadním kole a zároveň udržet kolo na uzdě i ve vyšší rychlosti.** Navíc v rozbitých pasážích je vyšší zdvih

vidlice přínosem. Vyváženost ovládání je perfektní a totéž platí i pro stoupací schopnosti kola. Ty lze navíc umocnit posunutím představce níže na vidlici, ale není to nutnost. Projev kola prostě nutí jezdce šlapat na maximum a doslova si užívat rychlosti a komfortu odpružení.

Na rychlosti se ale kladně projeví i pláště Hutchinson Python, které na suchém povrchu nabídnou vysoký výkon a navíc solídní tlumičí schopnosti. Párové výplety ráfků Alex jsou u značky Wheeler tak nějak tradicí a i zde se projevíly stabilitou a odolností. Celkové osazení sadou Deore LX je ideálním kompromisem pro rozumnou cenu a bezproblémovou funkci. Vše fungovalo spolehlivě a brzdy se po zajetí také předvedly dobrým výkonem.

Jasný důkaz

Kdo váhá, jestli pro něj není vzadu odpružené kolo zbytečný luxus a požírač energie, pak model Falcon je přesně tím pravým argumentem, proč jít do celoodpruženého kola. V tomhle případě je to i pro ostré XC určité trefa do černého.

Jestliže většinou chválíme jízdní vlastnosti pevných biků Wheeler, pak testovaný celoodpružený Falcon 30 od nás získal na svoji adresu řadu superlativů.

Promyšlený základ

Rám z duralu řady 6061 má spodní rámovou trubku většího profilu, který se směrem ke středovému pouzdru zplášťuje a výrazně rozšiřuje. Horní trubka má u hlavy kruhový průřez, ovšem u sedlové trubky je výrazně zplášťelá, aby pod sebou schovala tlumič. Hlavní čep zadní stavby je umístěn v duralovém bloku, jehož součástí je i středové pouzdro a celý je navařen k sedlové a spodní trubce. Toto provedení zaručilo výbornou tuhost celé středové partie i nesouměrně spodní kyvků zadní stavby.

Pro optimalizaci pružení je čep umístěn na úrovni malého převodníku, takže tah řetězu působí při šlapání proti propružení. Tento efekt je podpořen i umístěním zadního čepu výrazně před a pod osu zadního kola, podobně jako u legendárního XC biku Giant NRS. Patky jsou protaženy v mohutný spodní profil trubky sedlových vzpěr, navíc pravou vzpěrou prochází bowden přehazovačky. Sedlové vzpěry jsou spojeny masivním odřezávaným můstkem a přenášejí sílu na kovaně vahadlo k tlumiči. To je uchyceno do návarku



na sedlové trubce, ten však nijak nebrání její plné průchodnosti.

Všechny detaily rámu jsou pečlivě zpracovány a tuhost konstrukce je směrována hlavně ke středovému pouzdru a zadním patkám, kdežto horní, méně zatěžované partie, jsou už odlehčovány.

Tlumič X-Fusion O2RL dává zadnímu kolu zdvih 93mm, což je ideální pro závodní XC či maraton, zajímavé je, že tento zdvih bez problémů koresponduje s zdvihem 120mm přední vidlice Marzocchi XC 600 TST2. Obě jednotky bylo možné ovládat páčkou lockoutu, přičemž u zadní se zároveň s lockoutem ovládal i odskok, takže chod tlumiče nejen přitvrdil, ale zároveň se i výrazně zpomalil. Přední vidlici není proti tlumiči možné zcela uzavřít, protože si ponechává ochranný zdvih v rádech centimetrů.

Raketa

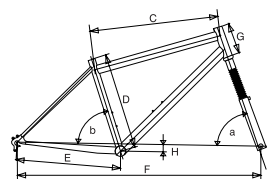
Posed lze tradičně naladit posunutím představce po sloupku vidlice. S představcem nejvýše jsme cítili optimum pro delší trať i pro ostré tempo, bez toho, že by byl posed nějak výrazně vzpřímený. Bike díky tuhému rámu naprosto skvěle akceleroval a skoro se ani nechtělo věřit, že máme pod sebou zadní odpružení. Takový výkon by mu mohli závidět i leccajky pevný XC special. Navíc v tomto případě jsme ihned po nájezdu do terénu pocítili bonus zadního odpružení. Tlumič se ukázal

+ tuhost, ovládání, akcelerace, komfort

- tvar sedla

Technická specifikace:

Rám: Alloy 6061 T4/T6
 Tlumič: X-Fusion O2RL 93mm
 Vidlice: Marzocchi XC 600 TST 2120mm
 Kličky: Shimano Deore LX
 Brzdy: Shimano Deore LX
 Řazení: Shimano Deore LX
 Přehazovačka: Shimano Deore LX
 Přesmykač: Shimano Deore LX
 Ráfky: Alex DP 17
 Náboje: Shimano Deore
 Pláště: Hutchinson Python 2.00"
 Sedlo: Wheeler
 Sedlovka: Ritchey Comp
 Řídítka: Ritchey Comp
 Představce: Wheeler Pro
 Hmotnost: 13,4kg
 Cena: 44 990 Kč



a	Úhel hlavy	70,5°
b	Úhel sedlové trubky	73°
C	Horní rámová trubka	565mm
D	Horní trubka vodorovně	593mm
D	Délka sedlové trubky	480mm
E	Délka zadní stavby	430mm
F	Rozvor	1085mm
G	Hlavová trubka	120mm

Průvodce pitným režimem

Dostatek tekutin je jedním z nejdůležitějších faktorů kvalitního sportovního výkonu. Při fyzickém výkonu organismus ztrácí vodu, což má negativní vliv na metabolické pochody a dochází tak k celkovému snížení fyzického výkonu (už např. 3% dehydratace vede k výraznému poklesu sportovní výkonnosti).

Pravidla pitného režimu při fyzickém výkonu:

PŘED

1. Doplňte cukerné energetické zásoby v organismu
 Pro dokonalé zavodnění organismu je důležité optimalizovat energetické zásoby ve svalcích a játrech, a to ve formě glykogenu. Zásobní glykogen je nejen zdrojem energie pro sportovní výkon, ale je také zdrojem vody. Jeden gram glykogenu totiž váže tři gramy vody.

2. Pijte 2 - 3 hodiny před vlastním výkonem
 V této době je vhodné zavodnit organismus větším objemem tekutin, např. 500 ml. Nicméně nápoje, které budete před výkonem pít, by rozhodně neměly obsahovat alkohol a kofein. Tyto látky působí diuretický (močopudný) a jejich použitím byste mohli dosáhnout opakovaného efektu, tedy odvodnění organismu.

3. Nezapomenejte pit krátko před zahájením výkonu
 V průběhu posledních 30 až 20 minut před začátkem samotného výkonu je vhodné vypít 1,2 - 3 dcl tekutin, které by ovšem neměly obsahovat příliš vysoké množství minerálů (tzv. hypertonické nápoje), „bublinky“ nebo vysoké množství jednoduchých cukrů (maximálně přijatelné množství je 30 gramů, při větším množství dochází k rozkolísání hladiny krevní glukózy). Optimální je konzumace stejného nápoje jako při následném sportovním výkonu.

PŘI

Hydratace organismu při fyzickém výkonu
 Doplňování tekutin, elektrolytů a energie je základním faktorem kvalitního sportovního výkonu, a proto je třeba dodržovat několik pravidel. Nesprávným pitím nevhodných nápojů si totiž můžete přivodit nejen nepříjemné pocity, ale také se může podstatně zhoršit váš vlastní výkon.

TEKUTINY. Kapacita organismu pro vstřebávání tekutin. Maximální množství tekutin se pohybuje v rozmezí 0,7 - 0,8 l za hodinu výkonu. Vysoká koncentrace cukrů a přítomnost plynů (oxid uhličitý v sycených nápojích) zhoršují vstřebávání nápoje. Naopak malé množství cukrů a sodíku vstřebávání zlepšuje. Na rychlost vstřebávání má vliv i velikost jedné „porce“ tekutin. Zde platí nepřímá úměra - čím větší jednorázový objem tekutin, tím pomaleji vstřebávání. Vhodná je tedy konzumace 1 - 1,5 dcl tekutin každých 10 - 15 minut výkonu. Také teplota nápoje má na vstřebávání vliv. Za optimální se považuje teplota v rozmezí 10 - 14 °C, kterou ale není možné v mnoha případech technicky dosáhnout.

PAMATUJTE - tekutiny je třeba přijímat v průběhu výkonu i v případě, kdy nemáte žízeň a nečítíte potřebu pít.

SACHARIDY. Fyzický výkon je limitován také množstvím přijímané energie. Různé sporty mají různé velké požadavky na množství energie. Čím je výkon intenzivnější nebo delší, tím více energie je třeba. Tuto „extra“ energii lze „naskladnit“ jen v omezeném množství. Její další část je třeba doplňovat v průběhu vlastního výkonu, a to formou sacharidových roztoků. Toto množství sacharidů by se mělo pohybovat v rozmezí **60 - 80 gramů na jednu hodinu výkonu.** Větší množství může zhoršit vstřebávání a způsobit rozkolísání hladiny krevního cukru, což pak může vést ke zhoršení sportovního výkonu.

ELEKTROLYTY. Pocením dochází ke ztrátám minerálních látek. Pot, který ochlazuje tělo v průběhu zátěže, s sebou odvádí i některé minerální látky, především sodík.

SLOVAKIA
Olympic Team

NUTREND

UniSport - Nízko-energetický hypotonický sportovní nápoj ve formě sirupového koncentrátu, který je obohacený funkčními látkami L-Carnitin, glycin a taurin. UniSport je sportovní nápoj s nízkým obsahem sacharidů a sníženým obsahem minerálů. Je proto vhodný nejen pro rekreační sportování, jako je např. aerobik, kondiční posilování, cyklistika či jogging, ale také pro vrcholové sportovce v méně náročných tréninkových fázích.

ISODIRINX - Sředně-energetický iontový sportovní práškový koncentrát vhodný pro přípravu isotonického nebo hypotonického nápoje, který se vyznačuje středním obsahem energie ve formě rychle využitelných cukrů a optimálním poměrem minerálů. ISODIRINX je vhodný pro náročné rekreační a profesionální výkony vytrvalostního a rychlostně-vytrvalostního charakteru. Výhodou produktu je možnost dvojího ředění, a to na isotonické a hypotonické nápoje.

PROFDIRINX - Profesionální sportovní nápoj ve formě práškového koncentrátu pro přípravu hypotonického středně-energetického nápoje s podílem peplidů. PROFDIRINX obsahuje unikátní sacharidovou směs Palatinosu, která snižuje výslednou osmolalitu nápoje, a revoluční peptidovou směs PeptoPro, díky které dochází v průběhu výkonu k ochrání svalové nitiny a také k urychlení regenerace po ukončení výkonu. Produkt je vhodný pro náročné profesionální sportovní výkony, a to především pro rychlostně-vytrvalostní typy sportů.

Poznámky pro uživatele výrobku - vhodné pro sportovce.

www.nutrend.cz

Funkce cyklocomputerů bývají v určitých cenových hladinách podobné, ne-li stejné. Máme možnost vybírat z klasických tachometrů, které informují pouze o cyklo funkcích, pak jsou tu počítače v kombinaci s pulsmetrem a v neposlední řadě i tachometry s funkcí výškoměru. Computer německého výrobce VDO MC 1.0 patří právě do poslední skupiny.

Výškoměr ale není jedinou zvláštností tohoto modelu. Vedle okamžitě nadmořské výšky vás totiž dokáže informovat o nastoupaných metrech během vletu, maximální a průměrné výšce a jako bonus vás seznámí s procentuálním stoupáním, okolní teplotou nebo servisními intervaly pro vaše kolo. Cyklistické funkce jsou zde všechny od průměrné rychlosti přes stopky až třeba po čas jízdy a najeté kilometry pro dva obvoody kol. Možná trochu tajemně zní název funkce navigátor. Jedná se však o klasický druhý měřený úsek, který lze nulovat, nebo dokonce přednastavovat.

MC 1.0 nezapře svůj původ a designově následuje své předchůdce. Computer celkově vypadá velmi robustně. Hranatý tvar je ozvláštěn naddimenzovanými bočnicemi se šroubky. Ty mají za úkol svým vystupujícím tvarem chránit hlavní displej. Na obou těchto bočnicích se nachází po jednom pogumovaném tlačítku. Třetí centrální tlačítko je na vrchu pod displejem. Je také pogumováno, navíc nese název modelu.

Displej působí jednoduchým a přehledným dojmem. Na pravé straně jsou tři řádky, kdy na prvním je aktuální rychlost, na druhém výška a na posledním momentální zobrazená funkce. Zato na levé straně je řádků asi sedm. Vedle aktuálního obvodu kola je zde procentuální stoupání, teplota a název zvolené funkce. Vše je dobře čitelné, nikdy jsme nemuseli složité hledat ve zmeti písmen a číslic. Malou výtku si zobrazuje přesně jen zaslouží – podle nás je řádek s výškoměrem zbytečně velký na úkor aktuální rychlosti. Tento model se vyrábí v elegantní černosedé kombinaci barev a pouze v drátovém provedení. Cena na našem trhu je 2190 Kč.

Montáž probíhá klasicky, snímák je připevněn pomocí stahovacích pásek. Držák

VDO MC 1.0

zase jistí plastová objímka s integrovaným vrutem. Nastavit tento tachometr není tak jednoduché, přece jen je tu hodně funkcí. Takže vedle změnění obvodu musíme před první jízdou provést kalibraci výškoměru. To se provádí třeba podle nivelačních značek nebo mapy. Pro tento fakt je důležitý malý otvor na zadní straně. Ten nesmí být nikdy zaslepen, protože jak se píše v návodu, měří výškové hodnoty pomocí tlaku vzduchu.

Ovládání tachometru nám zpočátku dělalo trochu problém, ale s přibývajícím kilometry jsme si velice rychle zvykli. Systém je logický a po chvíli hraní a přepínání by ho zvládlo ovládat i malé děcko. Každé z tlačítek má svoje funkce i vlastní nulování, nás však zajímal hlavně výškoměr a ten se ovládá hlavním tlačítkem navrchu.

Předem bychom měli říci, že náš test se zaměřil především na výškové funkce, ty ostatní byly spíše druhotné. První vyjíždka vedla na Černou horu v Krkonoších a zde se také naplno projevily funkce výškoměru. Během cesty bylo možné jednoduše sledovat procentuální stoupání, celkově nastoupané metry nebo maximální hodnotu. Ta se v našem případě dostala na hodnotu 1287 metrů (1299 podle mapy v nejvyšším bodě). Samozřejmě bychom měli brát tyto hodnoty s rezervou, neboť tlak vzduchu se neustále mění.

Tudíž následovala další zkouška, kdy se po dva dny jel stejný padesátkilometrový

okruh s poměrně rozličnou charakteristikou. Během první jízdy jsme si průběžně zapisovali hodnoty nadmořské výšky a druhý den to jen kontrolovali. K naší spokojenosti musíme potvrdit, že v oba dny byly hodnoty stejné a takřka identické. Rozdíly v metru nebereme jako zásadní problém. Zde je však slabina přístroje, pro náročnější uživatele chybí přenos dat do počítače nebo paměť na úseky. Možná trochu zbytečně zde působí procentuální klesání nebo stoupání, to totiž načítá informace zhruba po každých pěti sekundách. Takže počítejte s tím, že tyto hodnoty naplno využijete jen při delších výjezdech. Krátké prudké výjezdy nám přístroj ani neoznámí. Příjemnou vymožeností byl teploměr a třeba celkově nastoupané metry.

Okrajově zmíníme, že ostatní funkce byly velice přesné a ničím nepřekvapily. Snad jen navigátor nebo intervaly údržby byly něco navíc.

Za celou dobu přístroj nepřestal fungovat, v držáku seděl výborně. Hodnoty byly přesné, stejně tak jako celkově zpracování. Cena 2190 korun se nám tedy v tomto případě zdála adekvátní zpracování i možnostem modelu.

MC 1.0 nabízí opravdu hodně funkcí náročným cykloturistům, kteří často podnikají jízdy do neprobádaných končin a chtějí z toho vytěžit maximum informací. Další sortou



nákupcích by mohli být technokraté a amatéři meteorologové. Pro každodenní jízdu do práce si však pořídíte jiný model, vědět, kolik výškových metrů vás čeká, než dojedete do práce a zpět, je totiž trochu stresující. (ant)

complete bike care

Chain Star "normal" - mazivo na řetězy • Chain Star "extrem" - mazivo na řetězy do extrémního prostředí
 Lube Star - mazivo na ložiska a středy • Lube Star "white" - vysokoviskózní mazivo na ložiska a středy
 Lube Star "titani" - mazivo na titanové součásti • Oil Star - olej pro vřetěznou mazání
 Silicone Star - silikonové mazivo pro mazání čerpadla vidlice (0-troužky) • Clean Star - odmaštění řetězů a brzdy
 Cyklo Star - mycí prostředek na kolo • Cyklo Star "extra pěnění" - mycí prostředek na kolo
 Professional line: Fork Star - tlumičový olej ve verzích 5W, 10W • Brake Star - brzdová kapalina • Hand Cleaner - mycí pasta na ruce

Dodávka: Nachazel, s.r.o., Přátelství 681, 106 00 Praha 10, tel: 222 351 140, fax: 222 351 149, e-mail: maziva@nachazel.cz
 Dovožce pro SR: Medeta, s.r.o., K cintorínu 51, 010 04 Žitina-Bánová, www.piranha.sk

www.starcollection.cz

Pearl Izumi Quest MTB

Bíkové tretry Quest MTB jsou novinkou v kolekci značky Pearl Izumi a nahrazují velice úspěšný model Vagabond M4. Jedná se sice o základní typ v nabídce, po stránce zpracování však jde o ryze sportovní tretry s výborně provedenou podrážkou a celkově odolnou konstrukcí.

Základem treter Quest MTB je zcela nová podešev, která je tvarována vzhledu totožná se špičkovými modely značky. Je tvořena nylonovým vláknem, které jí společně s vhodným průřezem poskytuje nadprůměrnou tuhost, aniž by byla vykoupena vyšší hmotností. Vzorok podrážky je celkově více otevřený, čímž je zajištěna jeho solidní odolnost vůči zranění blátem. Základna všech výstupků je přímo součástí nylonové podešve, jejich zakončení

vou, ale především tvarem a provedením stahovacích pásek. Pevná syntetická kůže se vyznačuje vysokou životností a kupodivu i odolností vůči mechanickému poškození. Přestože tretry postrádají přetažení podrážky přes špičku, nebylo zde ani po několika stech terénních kilometrech patrné jakékoli oděnění svrchního materiálu. Konstrukce horního dílu je velice pevná, což platí o špičce i o partii paty. Ta je nadprůměrně vysoká, takže částečně chrání také achilovku. Vyšší je bota rovněž v oblasti nártu. Stahování na tři pásky se suchým zipem je klasickou polstrovaní jazyka by však mohlo být o něco výraznější. Pochvalu rozhodně zaslouží ventilace, která je nadprůměrná, zvlášť příhodně-li k celkovému robustnímu zpracování treter. Panel tvořený síťovinou přechází ze špičky do obou bočnic, takže proudění vzduchu okolo nohy je i v letním horku dostatečné. Výhodou je použití reflexních prvků, tedy nejen loga na patě, ale i bočního a zadního pruhu s funkcí odrazky.



je však z tvrdé pryže. Tento materiál je ideální kombinací pro přilnavost na kluzkém podkladu a zároveň pro dobrou životnost.

Prostor okolo zářky pedálu je více otevřený, takže je zde sníženo na minimum zbytečné zanášení nášlapného mechanismu pedálu při nanesení bláta na podrážku. V rozmožnění terénu pak uživatel pozná, že méně je někdy více, neboť celkem malý počet výstupků na podrážce treter Quest MTB zajišťují slušný záběr při chůzi. Do přední partie podešve je samozřejmě možné instalovat šroubované čepy, které se k botám standardně dodávají. Chůze s nimi však není nijak příjemná, proto je doporučujeme skutečně pouze do velkého bláta. Téměř nezničitelné se tváří podešev v partii pro uchycení zářky pedálu, kde má nadprůměrně velkou tloušťku. Posuvná podložka se závity je proto více utopena, s čímž souvisí nutnost dostatečně dlouhých šroubů zářky. Podešev je tedy více než dostatečně dimenzována, a troufáme si tvrdit, že k jejímu vytržení zde nemůže dojít ani při nadměrně vysokém dlouhodobém zatížení.

Svrchní část treter je velice podobná předchozímu modelu Vagabond M4, a to nejen černo-stříbrnou bar-

ve špičku, nebylo zde ani po několika stech terénních kilometrech patrné jakékoli oděnění svrchního materiálu. Konstrukce horního dílu je velice pevná, což platí o špičce i o partii paty. Ta je nadprůměrně vysoká, takže částečně chrání také achilovku. Vyšší je bota rovněž v oblasti nártu. Stahování na tři pásky se suchým zipem je klasickou polstrovaní jazyka by však mohlo být o něco výraznější. Pochvalu rozhodně zaslouží ventilace, která je nadprůměrná, zvlášť příhodně-li k celkovému robustnímu zpracování treter. Panel tvořený síťovinou přechází ze špičky do obou bočnic, takže proudění vzduchu okolo nohy je i v letním horku dostatečné. Výhodou je použití reflexních prvků, tedy nejen loga na patě, ale i bočního a zadního pruhu s funkcí odrazky.

Tvarově budou tretry Pearl Izumi Quest MTB vyhovovat především jezdcům s o něco vyšším nártem, provedení stahovacích pásek však výrazně zvyšuje univerzálnost. Vysoká paty je rozhodně výhodou a ani při chůzi zde nedochází k nežádoucímu vyzouvání. V oblasti okolo palce sice byly tretry zprvu méně tvarově poddajné, ale po čase došlo i zde k mírnému přizpůsobení noze. Naopak u vnějšího kloubu na malíkové straně se tretry „vyslápaly“ celkem rychle. Jazyk je vybaven řadou otvorů zlepšujících odvětrání, více polstrovaní bychom zde ale dali přednost. Velkou pochvalu zaslouží vnitřní vložka. Ta je výrazně anatomicky tvarovaná a i při záběru do pedálu podporuje správnou nožní klenbu.

Tretry Pearl Izumi Quest MTB jsou nabízeny v pánském i dámském provedení ve velikostech 39–48 (pánské) a 36–42 (dámské) za cenu 2650 korun. V nejběžnější pánské velikosti 43 je hmotnost páru 730 gramů. Zatímco pánská varianta je vyloženě decentní v kombinaci černé a stříbrné, dámský model je výraznější se světlé šedou síťovinou a fialovými logy. (kad)

- + tuhost podešve, odvětrání, pevná konstrukce, anatomický tvar vložky, reflexní prvky
- méně polstrovaný jazyk



AXON®

CYKLISTICKÉ PŘILBY AXON

<p>20 větracích otvorů</p> <p>dvakrát to-može technologie</p> <p>substantivní výplně</p>  <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>	<p>PŘILBA MIND určení: cyklistická přilba dop. MOC: 1450,- Kč barva: černá, modrá velikost: SM 54-58, LXL 58-62 materiál: expandovaný GECECT, PET-G, PES hmotnost: 255-315 g</p> <p>PŘILBA CYCLONE určení: cyklistická přilba dop. MOC: 1250,- Kč barva: bílá, černá velikost: SM 54-58, LXL 58-61 materiál: polymer composit, High-density polyethylene, PES hmotnost: 265-295 g</p> <p>23 větracích otvorů</p> <p>to-može technologie</p> <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>
<p>18 větracích otvorů</p> <p>dvakrát to-može technologie</p> <p>substantivní výplně</p>  <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>	<p>PŘILBA SOUL určení: cyklistická přilba dop. MOC: 1350,- Kč barva: červená, modrá velikost: SM 54-58, LXL 58-62 materiál: expandovaný GECECT, PET-G, PES hmotnost: 290-320 g</p> <p>PŘILBA DEVIL určení: cyklistická přilba dop. MOC: 1050,- Kč barva: černá, červená, modrá velikost: SM 54-58, LXL 58-61 materiál: expandovaný GECECT, PET-G, PES hmotnost: 275-305 g</p> <p>23 větracích otvorů</p> <p>to-može technologie</p> <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>
<p>17 větracích otvorů</p> <p>dvakrát to-može technologie</p> <p>substantivní výplně</p>  <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>	<p>PŘILBA GHOST určení: cyklistická přilba dop. MOC: 1350,- Kč barva: černá, červená, modrá velikost: SM 54-58, LXL 58-62 materiál: expandovaný GECECT, PET-G, PES hmotnost: 300-332 g</p> <p>PŘILBA ELEMENT určení: cyklistická přilba dop. MOC: 1050,- Kč barva: bílá, černá, červená velikost: SM 54-58, LXL 58-62 materiál: polycarbonate, High-density polyethylene, PES hmotnost: 265-290 g</p> <p>18 větracích otvorů</p> <p>dvakrát to-može technologie</p> <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>
<p>24 větracích otvorů</p> <p>dvakrát to-može technologie</p> <p>substantivní výplně</p>  <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>	<p>PŘILBA SPIRIT určení: cyklistická přilba dop. MOC: 1250,- Kč barva: černá, modrá velikost: SM 54-58, LXL 58-62 materiál: expandovaný GECECT, PET-G, PES hmotnost: 270-300 g</p> <p>PŘILBA AIRY určení: cyklistická přilba dop. MOC: 990,- Kč barva: bílá, modrá, žlutá velikost: SM 54-58, LXL 58-61 materiál: polycarbonate, High-density polyethylene, PES hmotnost: 265-290 g</p> <p>28 větracích otvorů</p> <p>dvakrát to-može technologie</p> <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>
<p>17 větracích otvorů</p> <p>dvakrát to-može technologie</p> <p>substantivní výplně</p>  <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p> <p>plyšové nastavení velikosti DETOX</p>	<p>PŘILBA DRAGON určení: cyklistická přilba dop. MOC: 1290,- Kč barva: černá, červená, modrá velikost: SM 54-58, LXL 58-62 materiál: expandovaný GECECT, PET-G, PES hmotnost: 300-332 g</p> <p>PŘILBA INDIE určení: triačková cyklistická přilba dop. MOC: 490,- Kč barva: bílá, černá, olivová velikost: SM 54-58 materiál: high-impact ABS, High-density polyethylene, PES hmotnost: 380 g</p> <p>9 větracích otvorů</p> <p>výsava odvětrání ABS skříně</p> <p>průhledná antistatická výplně se účinkem proti hmyzu</p> <p>optimalizovaný vzdušný proudění pro chladnější a ergonomičtější sportovní</p>

LÉTO 2008

www.axonsport.cz • axonsport@axonsport.cz • tel.: +420 233 085 360

KATEGORIZACE 4

I když jsme ještě nepředstavili všechny základní kategorie kol, podíváme se tentokrát hlouběji do terénu, a to přímo do toho nejnáročnějšího. Vezmeme si na paškál downhillová (DH), tedy sjezdová kola a biky kategorie freeride.

Přestože si jsou tyto biky hodně podobné a spousta lidí je míchá dohromady, jde o dva výrazně odlišné typy. Vzhledem ke specializaci jednotlivých disciplín se v posledních letech událo hodně změn, a to jak na poli odpružení a komponentů, tak na poli geometrií a zdvihů. Vyznavači jednoho sice můžou používat kolo i pro druhou disciplínu, ale vždy budou v něčem ztrácet a naopak. Každé ježdění si prostě žádá to své a v případě takřka sebevražedných kousků směrem z kopce dolů je to více než aktuální.

DH kola

Sjezdováním z hory Mt. Tamalpais to tenkrát všechno začalo, ovšem to bylo vzadu torpédo a vpředu pevná vidlice. Dnes je sjezd v podstatě bikovým motokrosem a je testovací půdou pro veškeré odpružení a tlumení, protože právě při něm je toto nejlépe namáháno. Sjezdová kola musí být stabilní ve vysokých rychlostech, tomu odpovídá položenější úhel přední vidlice, nejčastěji kolem 66°. Díky tomu má přední kolo delší stopu a dobře vede. Nemůže se stát, že by bylo přední kolo přetáčivé a v ostrých zatáčkách tak umožnilo snadný let přes řídítka.

Stabilita a vpředu i vzadu vysoký zdvih od 200mm výše, to jsou dnešní sjezdové speciály. Ty využívají hlavně tlumiče s ocelovou vinutou pružinou pro její vysokou citlivost, občas se objevuje i luxusní titanové provedení. Odpružení sjezdových kol je alfoa a omezuje úspěchu, takže lze nalézt snad všechny systémy přepákování zadní stavby, snad kromě plovcouho středu, který už v této oblasti patří minulosti. Sjezdový bike musí pružit hlavně ve stoje a nemusí mít ani ostrou odevzu tlumiče při odrazu, vše pro maximální kopírování terénu.

Ruku v ruce s tím jde hlavně odolnost materiálů, takže dvoukorunkové vidlice jsou samozřejmostí, stejně jako pevné 20mm osy vpředu. Odolnosti podléhá i následná hmotnost, takže ačkoliv se dá postavit sjezdový speciál kolem patnácti kilogramů, většinou je to takřka o pět kilo víc, detaily ale už z obrázků.

- 1 Rám má hodně položený úhel vidlice a poměrně nízko umístěné těžiště pro lepší manévrovatelnost v zatáčkách. Důraz je kladen na odolnost, byť za cenu větší hmotnosti. Odpružení nezávislé na šlapání a působení brzd je cílem všech konstruktérů.
- 2 Vidlice je dvoukorunková a její zdvih kolem 200mm koresponduje se zadním zdvihem, který je často ještě vyšší. V obou jednotkách pracují ocelové pružiny, vzduch by takovou zátěž moc dobře neustál.
- 3 Klíky jsou jen s jedním převodníkem a samozřejmostí je vodítko a napínač řetězů. Kvůli eliminaci vířiv šlapání na pružení se objevují planetové převodovky či speciální systémy řazení a pohonu umístěné kolem

DH kola



středového pouzdra, nahrazující klasickou přehazovačku.

4 Brzdy jsou hydraulické kotoučkové, vždy je použit kotouč průměru 200mm, objevují se i větší. Speciální sjezdové brzdy mají více pístků než dva, a tudíž větší výkon.

5 Řídítka mají výrazně prohnutá, aby ruce jezdce byly vysoko, šířka je i přes 700mm, pro snížení hmotnosti se objevují i karbonové modely. Představec délky 30–50mm je nutností, často je montován přímo na horní korunkou vidlice.

6 Kola mají přední náboj vždy na 20mm pevnou osu, zadní náboj má šířku 150mm a pevnou osu 12mm. Ráfky s větší šířkou jsou vzadu širší pro lepší odolnost a vpředu užší pro lepší průchodnost. Pláště začínají na šíři 2,35 palce, často jsou silné 2,5 palce, výjimkou nejsou třípalcové speciály.

Freeride kola

Freeride představoval od začátku hlavně volné ježdění v náročném terénu. Jeho hlavní mekkou je kanadský North Shore s kilometry dřevěných lávek a spoustou tratí. Tomu bylo uzpůsobeno odpružení s vyšším zdvihem. Stále však bylo počítáno s tím, že nahoru na kopec se jezdec dostane vlastní silou a ne lanovkou, jako v případě sjezdových kol. Dnes je freeride někde jinde a dále se člení na jednotlivé disciplíny podle náročnosti a odtrhlo se od něj i několik dalších odnoží jako enduro či all mountain.

Freeridová kola nejsou tak stabilní jako sjezdová, často využívají vzduchové pružiny jednotky a kladou důraz na dobrou obratnost. Freeride je prostě univerzálnější, byť stále hodně odolný a robustní bike. Freeride se stal hlavně módní záležitostí a marketingovým tahákem pro mladé jezdce, kteří nemají peníze na drahy sjezdový speciál, chráněná a lanovky. Freeride propaguje technické ježdění kdekoli, takže vzniká spousta lokalit s umělými lávkami.

Freeride kola



Pohled do historie

Bez kotoučových brzd si už dnes horské kolo skoro ani nelze představit, jejich nástup však byl před mnoha lety stejně tak tapávy a nejistý jako třeba výraznější prosazení zadního odpružení či ještě dříve předních odpružených vidlic. A podobné pocity „zbytečnosti“, jaké my dnes máme například u mnoho let vyvíjeného elektronického řazení, měli uživatelé horských kol při prvních zmínkách o bikových kotoučových brzdách. Ale není se vlastně čemu divit. Když si dnes vzpomeneme třeba na archaické provedení prvních kotoučovek značky Sachs, které bojovaly se silným přehříváním a ve srovnání s klasickými mechanickými ráfkovými brzdami byly vlastně zbytečné, skutečně to neměly kotoučové brzdy ve svých počátcích lehké. Vývoj jde však stále dopředu a dnes se výborné funkční kotoučové brzdy v některých případech dostaly hmotností téměř na úroveň V-zrd. Stejně tak po strance poruchovosti je situace v mnohém jiná, než tomu bylo před lety, kdy uživatelé neustále bojovali s nežádoucím

škrtáním destiček o kotouč či s dalšími komplikacemi. Takže k záměrnému přehlížení kotoučovek uživatel v současnosti jen těžko hledá důvod.

Náš Pohled do historie se tentokrát ohlédl o více než deset let zpátky, konkrétně do Cykloservisu číslo 20 z roku 1997. Postavení kotoučových brzd Hayes bylo tehdy žhavou novinkou. Ani se nechce věřit, že je tomu již přes deset let. Zvlášť při pohledu na brzdový třmen a páku, které v leccems připomínají donedávna nabízený nesmrtelný typ HFx9. Současně poslední generace kotoučovek už skutečně vypadají hodně jinak, ale ještě nedávno by tato přes deset let stará brzda zdaleka nepůsobila nějak obstarožně. To je dokladem, že značka Hayes šla díky svým nesporným motocyklovým zkušenostem již od samého počátku správným směrem i v bikových kotoučových brzdách. Když si ale vedle brzd na fotografií položíte obrázek současného strokeru, bude těch pouhých deset let téměř propastných... (kad)

VAŠE DOPISY

Dobrý den,

Zvažuji koupit nějakého superlehkého sedla, pokud možno karbonového. Líbil by se mi model Selle San Marco Aspide Superleggera, jenž váží pouhých 105 gramů. Jaký je váš názor na toto sedlo? Chtěl bych ho použít na bika. Stavím si kolo hodně na váhu, s přední pevnou karbonovou vidlicí, karbonovým rámem a sadou XTR. V současnosti řeším každý gram, nebudu jezdit nijak extra drsný terén, a proto si myslím, že by sedlo mělo být bezproblémové. Nebo mi doporučíte nějaký jiný model s podobně nízkou vahou? Moc díky za radu.

S pozdravem Jan Srový@

Volbu vyložené silniční sedla na bika si rozhodně nejsme jisti, a to i v případě, že budete jezdit jen lehčí terén. Samotný výrobce určuje sedlo Aspide Superleggera pouze pro silniční cyklistiku a triathlon. Je nutné zvážit řadu aspektů. Pokud si stavíte superlehkého bika a budete s ním jezdit pouze po silnici, pak asi není důvod k obavám. Tedy jestliže nevážíte třeba sto kilo... Jastli ale chcete jezdit třeba jen lehčí terén, na podobná superlehká provedení zapomenete. Sedlo kombinuje karbonový skelet s karbonovými ližnami, což je pro jízdu v terénu docela křehká kombinace. V případě pádu raději ani nedomyšlet, jak by takové sedlo mohlo dopadnout. Superlehké provedení typu Aspide je rozhodně dobrou volbou, ale pro silniční kolo. Toto sedlo má i přes absenci polstrovaní velice propracovaný tvar a ve své kategorii celkem dobrou anatomii. Ve vašem případě ale bude rozhodně lepší sáhnout po sedlu s klasickými titanovými ližnami a s alespoň tenkým polstrovaním i potahem. Jestli budete chtít zůstat u značky Selle San Marco a u modelu Aspide, rozhodně bude rozumnější volbou provedení s přídomkem FX. To je o pouhých 35 gramů těžší a pro váš účel daleko vhodnější. Přesto se ale nejedná o klasické bikové sedlo! Pro MTB značka doporučuje modely Aspide a Aspide K, jejichž hmotnost je 170 gramů. (red)

Zdravím Cykloservis,

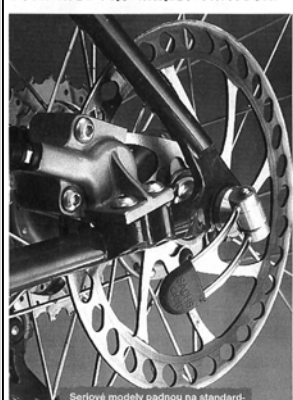
Už asi rok ježdím DH na pevném kole Kona a vpředu mám odpruženou vidlici, která má zdvih 100mm, a chtěl bych tam dát nějakou dvoukorunkovou vidlici se zdvihem aspoň tak 140mm. Myslíte, že je to dobrý nápad?

Díky za odpověď Honza

Honzo, sám sis poslední otázku odpověděl, že asi úplně tak není. Dvoukorunkové vidlice jsou dnes již převážně určeny pro celoodpružené rámy určené primárně pro sjezd. Vzhledem k tomu, že dvoukorunkové provedení vidlice vyvíjí obrovskou páku na přední část rámu, jsou sjezdové rámy u hlavy nadimenzovány. U zdvihu 140mm pak úplně stačí sáhnout po jednorunkové vidlici, určené pro freeride, jako jsou třeba vidlice Marzocchi Drop Off či 55, Rock Shox Pike či Lyrik, Manitou Nixon, Fox Vanilla, RST Jump či SR Suntour Duro. Svou práci – odpružení – udělají dobře a nebudete se muset tahat se zbytečnými gramy navíc. (red)

MOTORKÁŘI V TERÉNU!

DALŠÍ KOTOUČOVÉ BRZDY PRO MTB VYVÍNLA AMERICKÁ ZNAČKA HAYES, DODAVATEL PRO HARLEY-DAVIDSON.



Seriové modely padnou na standardní roztče.

Značka Hayes, sídlící v Milwaukee, si udělala jméno konstrukcí a výrobou brzd pro Harley-Davidson. Nyni by se ráda prosadila i v rychle se rozvíjejícím odvětví horských kol. Pro následující sezonu si již podala ruku s Trekem a Gary Fisherem, zaujmout chce na trhu i samotná.

Brzda pracuje na principu hydraulicky ovládaného pístu, který přilučuje destičky z obou stran kotouče. Systém je otevřený, což znamená, že díky pružné v páce je zde prostor pro vyrovnání rozpinavosti zahřátého oleje či automatického dořadování nastavení brzdových destiček. Pokud by tomu tak nebylo, mohlo by při intenzivním brzdění dojít k samovolnému tření destiček o rotor.

Píst vyžaduje neaprátně asymetrické zapletení kola, jeho destičky se po ukončení tlaku kapalně vrátí zpět působením pružinek. Tím je zabráněno škrtání o ocelový rotor průměru 15 cm, který je, stejně jako píst, umístěn napravo.

Páky skrývají pod pláštěm kromě již zmínované vyrovnávací nádrčky ještě i hlavní píst, který při použití páky z hliníkové slitáče přelivá olej slučit plety třmenu a tudíž i destičky. Speciální hliníkové náboje jsou samosebou těsné, vzadu používají volnoběžkový mechanismus Shimano. (tt)



V páce se ukrývá plastová vyrovnávací nádrčka.



Destičky jsou vyrobeny ze stejného materiálu, jako ty pro Harley-Davidson.

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Mazeme vidlici RST Omega Tn/L

PAVLAČ

Protože není rubrika Hobbybastler nijak přesně plánována, a neseřizujeme tudíž kolo odzadu dopředu či naopak, věnujeme se v ní spíše servisu toho, co nás zrovna zajímá, či toho, co prostě vidíme, že bývá často zanedbáno. Tentokrát se podíváme na to, jak promazat vidlici RST Omega Tn/L, což je v podstatě jedna ze základních odpružených vidlic, disponujících lockutem, dostupných lockutem.

Tento návod lze brát v některých krocích jako obecný i pro jiné modely, ovšem detaily se často liší, proto je považujte za specifikaci vytvořené pro model Omega Tn/L. Samozřejmě jestli, že pokud máme tu vidlici ještě v záruce, nepřípadě domácí promazání v úvahu, protože jde o neodborný zásah, jinak ale nic nebrání v nalití nové mazy do jejich žil.



V první řadě vyndáme z vidlice přední kolo a demontujeme brzdové čelisti, nebo alespoň levou i s lankem, abychom mohli vidlici rozdělat. Následuje povolení imbusových šroubů na spodku nohou (obr. 1), oba jsou na imbus č. 4. Zde se může objevit problém, pokud se šrouby protáčí. Pomůže, když někdo vidlici tlakem na řídká zatáhne, aby patrona v pravé a pružina v levé noze více došedly k opěrným plochám a neprotáčely se i se šroubem. Pokud nelze imbusy povolit, budeme muset celou operaci svěřit servisu, protože potřebný dlouhý imbus vel. 5 pro přidržení táhla zevnitř vidlice (obr. 2) a klíč pro povolení plastové zátky jističí pružinu se jen velmi obtížně shánějí.

Jestliže jsme imbusy povolili, můžeme celou vidlici rozdělat, tedy vysunout vnější kluzáky z vnitřních nohou. Nemusíme se obávat nějakého úniku oleje, protože ten je uzavřen v tlumící patroně a ve vidlici je pouze mazací tuk. Stačí pořádně zatáhnout směrem dolů a kluzáky sjedou. Ze stíráčů těsnících kroužků sundáme pružinky (obr. 3), abychom je při



následně očistit neohnují nebo nepřetrhají. Je potřeba důkladně očistit pryžové těsnění, které je většinou již bez vazeliny, jež se provozem vyplavila. Ačkoli by bylo lepší těsnící kroužky vydloužnout z kluzáku ven, jde to dost obtížně a navíc po následující montáži často nechtějí držet na svém místě, vysunují se ven a jezdí pak po vnitřních nohách. Vyndat je lze podebráním šroubovákem zvenku, ale tím si časem odčeme materiál kluzáků. Zevnitř to nedoporučujeme, protože by se mohly poškodit stírací brity, a těsnění už by nebylo tak účinné. Takže nakonec necháme raději těsnění uvnitř a spolu s vnitřním prostorem kluzáky je perfektně očistíme. Ideální je hadr na dlouhém šroubováků či speciální štětka na čištění lahví. Použití můžeme rozpuštěným šetrně ke gumovým dílům, technický benzín není zrovna ideální. Vnitřní prostor kluzáků, tedy pokud v něm není voda a rez, bývá většinou v dobrém stavu, nejvíce nečistot je totiž v těsnění (obr. 4). U něj musíme vyčistit všechny jeho plochy a hlavně prostor zespodu pod brity (obr. 5), kde je stará vazelina.

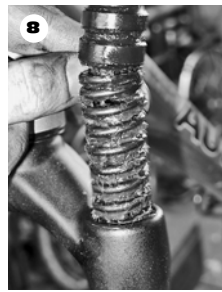
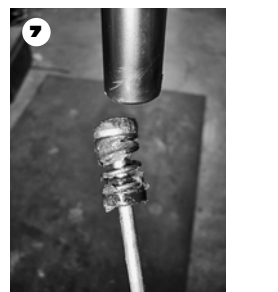


Jestliže máme všechno dokonale čisté, můžeme přistoupit k promazání. Použijeme výrobce doporučené mazací tuk, případně vazelinu pro vidlice, např. Star Collection, Michelin Elastomer nebo Manitou Prep Lube. Lze použít i levnější mazivo, ovšem nesmí být agresivní vůči pryžovým dílům. Maziva aplikujeme dostatek, hlavně kolem kluzných pouzder a potom do všech záhybů stíracích kroužků. U nich natíráme mazivo zevnitř směrem nahoru, aby se dostalo pod

previslé brity, a zajistilo tak neustálé domazávání za chodu.

Po promazání vnějších kluzáků se dostáváme k vnitřním nohám. U nich je důležité hlavně spojovací táhlo v levé noze, na němž je pružina zpětného dorazu. U zanedbaných vidlic toto táhlo rádo rezaví. Pokud je čisté, stačí jej řádně promazat zespodu, ale ideální je vyndat z vnitřní nohy po demontáži věčka speciálním klíčem pružinu a táhlo vyčistit šroubovákem ven. Předtím z něj musíme sundat plastový doraz a dvě gumičky (obr. 6), aby prošlo otvorem ve spodu vnitřní nohy. Pak stačí jen vyčistit pružinu dorazu, celek pořádně promazat (obr. 7) a nasunout zpět. Následuje nasazení plastového dorazu a gumiček. Pozor na správný směr a pořadí, vše musí být jako před demontáží! Pružinu vrátíme zpět řádně promazanou, aby nám nedrhl a vnitřní stěnu nasucho (obr. 8) a nerezavěla.

Vyndat patronu z druhé nohy sic není složité, ale patrona bývá při povolování či vzájemném protočení táhla a hlavní komory náchylná na poškození zamykacího mechanismu, takže je lepší ji raději nevyndávat, nebo to opět nechat celé na servisu. Sama je nerozebíratelná a v případě netučenosti lockoutu se stejně kompletně mění. Následovat tedy bude už jen seazení vidlice dohromady, tedy nasunutí vnějších kluzá



Rychlobruslařka Martina Šáblíková opět dokázala svou skvělou fyzickou kondici a především sportovní univerzitu. Na časovkovém závodě Českého poháru v Hradci Králové suverénně zvítězila s více než dvouminutovým náskokem před druhou Kateřinou Špidlenovou. Šáblíková si po závodě pouze posteskla, že zde konkurence nebyla dostatečná. Určitě bude mnohem zajímavější až mistrovství republiky, kde se Šáblíková s největší pravděpodobností postaví po bok Lady Kozlikové, Jarmily Macháčové a dalších. Teprve jedenadvacetiletá Šáblíková ale se svou výkonností patří jednoznačně ke špičce domácí silniční cyklistiky, a to je kolo pouze její doplňkovou aktivitou.

Jestliže legendární historický mezikvalený motocykl Čechie, neboli Böhmerland, je nejdelší motorkou všech dob, pak kolo Surly na fotografii je jeho jakousi šlapací obdobou. Nechceme rozepisovat teoretické jízdní



vlastnosti a ovladatelnost tohoto cyklistického jezvyčika, jeho přepravní kapacita je ale fantastická. Zatímco Čechie má nadprůměrný rozvor především kvůli zadním přidávaným palivovým nádržím, kolo Surly nabídně díky své dálece dlouhé robustní nosič. Na ten by se při troše šikovnosti mohla bokem posadit i dáma v dlouhých sukni, podobně jako v šedesátých letech minulého století, kdy dámy cestovaly jako spolujezdkyně na skútrech Čezeta.

Velká trampolína před domem, postel výš než obvykle, v garáži několik sjezdových kol, bugyna či terénní minibike a stolní fotobálek v pokoji nebo plastiky s logem „King“ na zdech v ložnici. Tak nějak vypadá domek francouzského sjezdaře Cedrica Gracii v Andoře. Pokud byste chtěli vidět videoutour po jeho domě, doprovázenou jeho komentářem, pak zavítejte na www.nsmb.com, kde je celé video volně k nahlédnutí. Určitě by bylo zajímavé podívat se do obydlí našich jezdců, takový komfort a vybavení bychom tam vzhledem k síle koruny a finančním možnostem domácích sjezdařů určitě nenašli.

Když už není po technické stránce tařka co vylepšovat, pak se všichni začnou rýpat v detailech designu. Truativ tak pro příští rok představí chrániče převodníků ve třech provedeních. Černá a bílá jsou takřka stan-



dard, ovšem „porcelánový talířek“, to je něco. Takovýhle rockning by si určitě nechala na kolo nasadit i nejedna hobbyjarka. Zda by vzorem Míšeňský porcelán nebo jen nějaká kopie čínské provenience, to výrobce nezveřejňuje. Ideální by mělo uskrvát v depu kávu z hrníčku ve stejném barevném provedení.

Švédský designér Erik Björk navrhl dřevěné kolo, které si s běžným nářadím může každý středně zručný člověk postavit doma na koleně. Stroj s nezvyklým jménem DIYWBC 1.0 (po zkušenosti se jmény poliček



a sedaček v lcei netušíme, zda ve švédštině něco tento shluk písmen neznamená) má rám i vidlici vyrobeny z masivu a zbloku jsou spoje podpořeny plochými pláty dřeva. Pokud by se zručný truhlář chtěl poprat se stavbou sám, může si případně o radu poprosit přímo Erika na stránkách Erikbjork.com

Svůj kus smřtly si na letošních silničních Sudetech vybral žhavý favorit Martin Horák (Rock Machine Cyklomax), když mu při jízdě v úniku s náskokem 1 minuta a 40 sekund prasklo lanko řazení. Pár desítek kilometrů tak Martinovi nezbyvalo, než jet pouze na dva převody, přičemž vřazu tah pružiny držel přehazovačku na největším převodu. Teprve na nepříliš oběťstřevače si vypůjčil šroubovákem poladil doraz aspoň tak, aby nejlíže na nejmenší kolečko. Přesto 170km dlouhý závod dokončil. V cíli se nakonec z vítězství radoval Jan Hruška.

NA SÍTI

Jako první adresu jsme tentokrát zvolili <http://filipmat.us>, což jsou webovky domácího sjezdaře Filipa Matuše. Jestliže Filip píše ve vřtu svých zálib o fotografii či PC, pak rozhodně nelže. Stránky jsou velmi dobře zpracovány a je na nich hodně informací. Design je jednoduchý, ovšem přehledný. Titulní stránka obsahuje hlavní novinky, a to jak ze světa bikingu, tak z různých výstav či míst, která Filipo navštíví. Nejzábavnější jsou ovšem čtvrtěcké kvizy, nabité fotkami z dob, kdy sjezd byl o elastických kombinézách, žlutých trikotech a vřcholem odpružení byla domácí značka Kangaroo. Už po tuhle veselou nostalgii stojí zato stránky navštívít.

Na levé straně je ovšem obsah stránek pečlivě rozčleněn, takže po kliknutí lze zjistit třeba osobní informace o Filipovi či přehled jeho výsledků v závodní kariéře za několik let zpátky. Další informace popisují Filipova kola, jezdí totiž za kanadskou garážovku Cove, což rozhodně nejsou stroje, jež by domácí biker potkával denně. Velmi dobře je zpracován report z loňského bike kempu na Dolní Moravě, každý den je pečlivě popsán a zdokumentován fotkami. Kdo se tam chystá, určitě tu získá spoustu užitečných informací. Samostatná část Fotky je plná kvalitních obrázků jak ze závodů, tak z lokalit ideálních pro sjezdové a freeridové ježdění. Tím se dostáváme k Lokalitám, což jsou reporty z několika míst, kde nadšenci budují překážky a skoky pro ježdění. Informace z několika sjezdových závodů jsou pod heslem Reporty. Samozřejmě ne-



chybí odkazy na několik cyklistických výrobců, vesměs osobních sponzorů Filipa. Stránky doporučujeme všem milovníkům sjezdu, i těm, kdo chtějí vidět kvalitně zpracovaný osobní web.



Druhé stránky www.720.cz také nemají ke sjezdu a freeridu daleko, ovšem jsou komerčně spojeny s obchodem 720. Nicméně jejich aktualizace je užasná a tařka denně se na nich objevují nové informace, a hlavně srandičky. Majitel tábořského obchodu a tvůrce stránek, Čarýs, popisuje všechno svým vlastním stylem, takže občas je to trochu drsnější počtení. Pokud někdo nesundává kravatu ani doma a v neděli ráno chodí do kostela, at na tyto stránky raději nechodí, všichni ostatní mají zaručeno dobrou zábavu. Nechcby reporty z tréninkových výřetů po republice, ale i do alpských zemí, sem tam se objeví informace o spřátelených jezdcích, což jsou hlavně freeridové a sjezdaři, vesměs spojeni se značkou oblečení Horsefeathers. Sympatické je, že hlavní stránka je rozdělena přesně vřstřed na levou informativně-zábavnou část a pravou část komerční, která je však jen přehledem novinek v obchodě, nikoli e-shopem. Aby však nešlo jen o zábavu, musíme uznat, že tam lze najít i technické informace, týkající se hlavně vybavení či stavby sjezdových kol, hmotnosti nebo pružení, případně reporty z freeridu zasílaných lokalit. Všechny detaily či podrobnosti jsou pod odkazy umístěnými na řádku nad úvodními informacemi a novinkami. Takže příjemnou zábavu. (už)

záků na očistěné a namazané vnitřní nohy. Nesmíme zapomenout nasadit pružinky na těsnící kroužky. Kluzáky nasunujeme opatrně, abychom neshrnuli těsnění. Přbytek vazeliny nevaří, stejně ji po několika pruzích vidlice budeme muset otřít. Oba dily vidlice spojíme imbusy na spodku nohou, nejdříve u patrony, tam bude lepší nechat ji zamčenou, aby nám pod tlakem neustále nezajízďela. Stačí imbus jen lehně dotáhnout, aby se oba dily vidlice od sebe neodděly. Pokud to nejde, budeme muset vidlici zatížit opět tlakem na řídkta, aby se závit v patroně dostal až k imbusu. U šroubu na noze s pružinou to problém nebývá, pružina totiž tlačí spojovací táhlo dostatečně silně dolů. Jakmile máme chycen závit na obou šroubech, pevně je dotáhneme, opět může pomoci zatížení vidlice na řídktkách. Tím bychom měli mít promazání za sebou a byt jistota, že vidlice bude nějaký čas spolehlivě fungovat. (už)

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník
Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Zřovnická 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) • Šefredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalčko, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amier • Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový předník 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeč Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

Osm bloků



To, že se na vývoji pláště Kenda podílí John Tomac, není nic nového, stejně jako to, že do jejich vývoje promlouvají i další jezdci jako Eric Carter či Tinker Juarez.

Nášim testem prošel plášť s poněkud neobvyklým názvem **Small Block Eight**, volně přeloženo „osm malých bloků“. Název neznamená nic jiného, než že vzorek běhounu pokrývá osm řad velmi drobných výstupků. Tři řady jsou vzduch v bocích běhounu, jedna, rozdělená vedví, je vprostřed, a tvoří tedy hlavní odvalovací pruh. Plášť má kevlarovou patku a 60 TPI. V testované šířce 2,1 palce váží 545 gramů a jeho cena je 650 korun.

Nazutí na ráfek vyžadovalo sice použití montpáky, ovšem jednalo se o ráfek Rigidá, tedy o ne příliš často používaný vzorek. Usazení v rátku je po natouknutí perfektní, plášť neprojel žádnou boční dírkou. Během testování ukázal, že jeho rozměr 2,1 působí trochu objemnějším dojmem a nabízí slušné tlumící schopnosti. Hlavním znakem však byla velmi dobrá adheze k povrchu. Velké množství drobných výstupků na vzorku jako by se zakuslo ke každému milimetru podkladu. Na tvrdém povrchu plášť neměl šanci proklouznout, protože vzorek se prostě doslova „přisál“ vsude.

Jízda po kamenech či kořenech byla o jistotě. Stejně tak na jejíhči nebo hlině plášť velmi dobře vedl. Díky kruhovému profilu byla i jeho vodící schopnost do zatáček slušná, to platí hlavně pro přední kolo. V bočním náklonu dokázal podržet až do hodné krajních poloh díky technologii Dual Tread Compound. Tedy měkkí směsi na bocích pro lepší přilnavost a tvrdší směs uprostřed pro lepší odvalování. Utrhnout jej ke smyku je vzhledem k členitosti vzorku také obtížné. Na zadním kole ukázal slušné záběrové vlastnosti a celkově pak dobré odvalování s nízkým odporem. Suchý povrch v jakémkoli provedení mu tedy svědčí.

Na blátě už je to o něco slabší, protože jemný vzorek se velmi rychle zanesl. Na mokřích kořenech a kamenech plášť sice sedí, ale jakmile se do vzorku dostalo bláto, ztrácel svoji sílu. Na mokré trávě platilo totéž, nižší vzorek s množstvím špuntů se nedokázal ostřížet zakusnout, takže klouzal, ovšem to je případ většiny rychlých XC pláštů. Small Block Eight tedy hodnotíme jako vynikajícího společníka pro všechny druhy suchého povrchu, navíc poskytujícího malý valivý odpor a dobré tlumení. Mokřý tvrdý povrch mu nevedí, ovšem v blátě bude výrazně ztrácel.



Jemný vzorek ukázal vzadu průměrnou životnost, agresivní brzdění se výrazně projevilo na jemných výstupcích. Na předním kole má vzorek životnost dostatečnou.

- + jistota na suchu, tlumení, adheze
- zanášení v blátě

Brzdová hvězda

Ačkoli není minerální olej v hydraulických brzdách nutné měnit tak často jako brzdovou kapalinu DOT, přesto se čas od času vlivem netěsnosti systému či poškození vedení neubráníme nutnosti brzdy odzdušnit. To, že záměna minerálního oleje za brzdovou kapalinu DOT může mít pro brzdu fatální následky, jsme zmiňovali už několikrát. Navíc v našem Přehledu kotoučových brzd jsme u každé brzdy uvedli adekvátní plnicí médium, takže i to by mělo být vodítkem správného výběru.

Pro odzdušnění brzd Shimano, u nichž jsme zkracovali hadičku, jsme využili minerální olej **Brake Star** domácí

Košík i na sedlovku



Máte vzadu odpružený bike, je-li konstrukce rámu neumožňuje nikam připevnit košík na biden? Řešením sice může být batoh s rezervárem, ale ne každý chce mít zpcená záda. Některé rámy mají otvory pro košík na spodní straně dolní rámové trubky, jenže košík permanentně vystavený stříkajícímu blátu také není tím pravým řešením.

Upevnit košík na sedlovku, to je řešení známé z triatlonu a je asi nejvíce funkční. Tedy pokud se nevyžíváte v prudkých sjezdech se zadkem neustále přesunutým za sedlo. Firma Acor má v nabídce speciální adaptér, který umožňuje právě připevnění košíku na sedlovku, případně na řídítka. Základem adaptéru je plastová objímka, pasující na průměr sedlovky v rozmezí 20,2-25,4 mm nebo na větší rozměr 25,0-28,0 mm. Objímka dosedá přesně na sedlovku a je stažena ocelovým páskem se šroubem na imbus č. 3. Ten je na čelní straně objímky, kde k ní stahuje plastovou ližinu s otvory pro montáž košíku. Dosedací plocha mezi oběma plastovými díly je ozubená, takže lze ližinu libovolně natačovat a dotažením perfektně zajistit proti potočení.

Nevýhodou je, že součástí adaptéru nejsou matky a šrouby pro upevnění

košíku k ližině. Ta totiž nemá závit, takže je třeba upevnit košík šrouby s matkami, nejlépe s plastovou vložkou proti povelání. Pozor také na šířku matky, aby neprošla po dotažení skrz plast, takže je lepší použít podložku.

Celá montáž adaptéru na sedlovku je jednoduchá, stačí jej povolit na maximum a nasunout silou na trubku. Díky



gumovému pásku bránícímu odření povrchové úpravy a také posunutí celého adaptéru je to trochu pracnější. Nicméně adaptér po dotažení drží opravdu perfektně a během jízdy se nám nestalo, že by se celý komplet přetočil do strany nebo se po sedlovce sesouval dolů. Co se týče použití košíku, je ideální klasické plastové či duralové provedení s pojistným zobáčkem, protože lehké karbonové modely mohou vlivem čtenosti rázu od zadního kola dost přtět, navíc při výrazném posunu za sedlo jezdec může o láhev zavazet vnitřní stranou stehem. Košík je ideální vybírat s dosedací plochou k rámu zcela rovnou bez prohnutí, protože plast je také rovný, takže z důvodu přesného dosednutí obou částí.



Adaptér se nám osvědčil kromě silnice i v těžším terénu, pouze zmíněné přesunutí za sedlo bylo nepatrně omezené. Pevnost provedení je na výborné úrovni, hmotnost adaptéru bez šroubků na košík je 36 gramů. Cena 119 korun je rozhodně zanedbatelnou daní za vyřešení problému kam s košíkem.

čího výrobce Star Collection. Balení objemu 100 ml je více jak dostatečné pro naplnění dvou kompletních prázdných brzd i pák, včetně vedení. Zbude i dost pro následné odzdušnění. Jedinou nevýhodou balení je zakončení nádoby hubicí s otvorem, takže funguje i jako maznička. Bohužel pro nasátí oleje do stříkačky s hadičkou je nutné hubici vždy odšroubovat.

Olaj nahradil v brzdách původní náplň a vše fungovalo bez problémů. Nestalo se, že by se přehřátím vlivem brzdění olej rozpínal proti původní náplni více či méně. Jde tedy o plnohodnotnou náhradu. Cena balení 100 ml je 129 korun a pro domácí potřebu toto balení bohatě stačí.

- + cena, odpovídající vlastnosti
- hubice s otvorem

- + pevné uchycení, možnost natočení, cena
- absence matek a šroubů

www.alpina-bike.cz



One-Five-0 3000D



MERIDA

Dokončení ze str. 1

Po vypnutí propedalu pracuje tlumič velmi jemně a dává zadnímu kolu 150mm zdvihu. Přepákování má vliv na zvýšení progresivity chodu tlumiče, tedy na počátku zdvihu je citlivější, ale pod většinou rázy dootáhá na konci zdvihu k přivržení chodu. To se kladně projeví na ochraně proti chodu na doraz.

Vepředu najdeme vidlici Fox 36 Talas, která disponuje 160mm, ale tajemně slůvko Talas nás upozorní na to, že se zdvih vidlice dá snížit na 140 a 120mm pouhým krátkým otočením modré páčky na levé straně korunky. Vidlice je také vzduchová s olejovým tlumením a její nohy mají průměr 36mm, z čehož vychází i jméno vidlice. Díky provedení z duralu a použití vzduchu se hmotnost vidlice drží na velmi přijatelné hodnotě 2,2kg, což se projeví lehkostí ovládání celého kola.

Komponentová skladba je v režii japonského Shimana XT, pouze brzdy dodala německá Magura, a to model Louise Bat s 203mm kotoučem vepředu a 185mm vzadu. Zajímavostí je použití sjezdových pláští Maxxis Minion DH, ačkoli zde jsou pouze v šíři 2,3". To hodně nahrává drsnějšímu freeridovému nasazení.

Posed

Jak jsme již nastínili, posed je při vytažené sedlovce středně dlouhý, takže umožní i delší přesuny v sedle kola, zatímco po zasunutí sedlovky níže se poněkud zkrátí.

Celkově je však kolo spíše vyšší a kratší, takže bude vyhovovat jezdcům s delšíma nohama a kratším trupem. Po nasazení se samozřejmě tlumič a vidlice částečně zanoří, takže kolo ležce klesne. Hlavní určení kola je na celodenní putování i prozkoumávání neznámé krajiny, takže i přes skoro freeridový zdvih se kolo nebrání ani výjezdům. Tomu nahrává možnost snížení zdvihu vidlice a přivržení tlumiče.

Na výletě

Na „meride“ jsme absolvovali 15km přesun po asfaltu a lesními cestami pod křonošskou Černou horu, kde jsme si po



některá jízďák lanovkou dali všechny freeridové stezky v partě freeriderů na kolech se zdvihy od 180mm výš a po ježdění se lesními stezkami vrátili po vlastní ose zpátky. Do tlumiče jsme na silniční přesun natlakovali na 80kg váhy jezdců plus oblečení a batoh 180 PSI. Jízda po asfaltu byla limitována pouze 2,3" tlustými pneumatikami a hmotností 14,5kg (velikost L), jinak se ale zadní stavba s aktivovaným propedalem chovala skoro jako pevná. Případné rázy od kanálů, kolejí či dalších silničních nástrah tlumič pohltí, jinak se ale pod šlapáním ani nehnul. Trochu škoda, že vidlice postrádala možnost přivržení komprese či přímo lockout.

V lese plněm kořenů bylo tlumič lepší aktivovat naplno, neboť pak není tolik třeba si hlídat trasu a stačí to napálit i přes překážky kořen nekořen. Zadní kolo je v mnohem stáljším kontaktu s povrchem a tam, kde by v pevnějším zadním kole nadskočilo či proklouzlo, odpružení jezdců pomůže se přes hranu či kluzké lýko převálit.

Vzpřímený enduro posed lze navíc upravit podle sklonu terénu snížením zdvihu vidlice, každé dva centimetry jsou znát výrazným klesnutím předku, takže se jezdec lépe přiblíží k povrchu. Delší představec je v tomto režimu jízdy velkým plusem, stejně tak delší zadní stavba (435mm) udržuje obě kola na povrchu.

V opačném gardu, tedy ve sjezdu, je představec trochu delší, takže jsme si jej vyměnili za kratší, čímž kolo získalo na ovladatelnosti a točivosti. Trochu škoda byla, že se sedlo nedalo zasunout úplně dolů. Třeba při výskoku přes padlé stromy či v hodné prudkém sjezdu byl občas problém, že přední kolo mělo tendenci se zaseknout o hranu překážky, ale jezdec nemohl z kola vyskočit. To však vyřeší buď kratší, nebo teleskopická sedlovka. Průměr sedlové trubky 31,6mm je dostatečně velký na to, aby se odpovídající sedlovka sehnala.

Geometrie kola je stavěna spíše sjezdově s kratším kokpitem a delším rozvozem, takže strhnout to do smyku nebo zvednout na zadní kolo není tak lehké jako u strojů s kratší zadní stavbou, zato se projeví vysokou stabilitou v rychlých sjezdech. Přes velké ostré kameny se merida valí jako tank a ani přes fakt, že jsme měli na kole o 3–5cm nižší zdvih než kolegové na freeridových kolech, jsme nijak neztráceli. 150mm zdvih je opravdu tak akorát na kolo, které si na kopec dojede samo, nevadí dvacet kilo, a přitom se dokáže poprat i s opravdu těžkým terénem. V technických pasážích jsme sledovali, jak se projeví vliv zadní brzdy na chod odpružení, ale nijak výrazně tvrdnutí zadní stavby jsme nepozorovali. Pravda je, že jsme byli rádi, že přes všechny ty kameny jedeme stejně rychle jako ostatní, a sledovat zrakem pohyb vahařá místo cesty před sebou by se mohlo rovnat hazardu.

Z toho vyplývá, že u jednočepové Meridy 150 teoretické analýzy neplatí a vliv brzdění na tvrdnutí zadní stavby je spíš marketinkovým tahem výrobců vícečepových systémů.

dostatečně velká, aby se přehřívající kapalina měla kam rozpatat, a také nebylo třeba v kuse brzdit, protože na kolo by i ve vysokých rychlostech spoleh.

Pro koho?

Merida 150 se řadí po bok všech univerzálních strojů s vysokým zdvihem a nízkou hmotností, schopných zvládnout jak výjezd, tak i těžký sjezd. Geometrie se řadí spíše mezi klidné stroje s kratším posedem, a tak by mohla dobře padnout jezdcům s delšíma nohama. Odpružení se spolehá na možnosti nastavení tlumiče, takže pro jízdu nenáročným terénem jej stačí přivržit a nedochází k nežádoucímu propuzování.

Cena 90 tisíc korun plně odpovídá zpracování, osazení kompletním iktěčkem i drahou vidlicí Fox 36.

Brzdy

Bylo příjemné se seznámit s novými lousami od německé Magury, které mají netradičně úzkou brzdovou páčku. Ve chvíli, kdy kolegům na trhu mnohem rozšířenější brzdy vlivem zahřátí po tříkilometrovém sjezdu smrděly, propadaly se či oddalovaly sedlovka, u Magur jsme nezaznamenali jediný problém. Zajely se během první jízdy po sjezdovce pod lanovkou. V technických pasážích, kdykoli bylo třeba si lehce přibrzdit předkem či kokoli dobrzdil, nebyl jediný problém. Vyrovnávací nádržka byla zřejmá

	stabilita, citlivost odpružení		krátká sedlová trubka, chybí lockout vidlice																		
Technická specifikace:																					
Rám: EN-Disc																					
Tlumič: Fox RP23																					
Vidlice: Fox 36Talas R 100-130-160																					
Brzdy: Magura Louise Bat 203																					
Klíčky: Shimano XT 44-32-22																					
Řazení: Shimano XT Rapidfire																					
Přesmykač: Shimano XT																					
Přehazovačka: Shimano XT Shadow																					
Řetěz: Shimano CN-HG73																					
Kazeta: Shimano CS-M770 11-34																					
Náboje: Shimano XT																					
Řáfky: Shimano XT WH-M776																					
Řídítka: FSA XC 280BOS R40 660																					
Představec: FSA ST-OS170																					
Sedlo: Fj zik ZeaK																					
Sedlovka: FSA SL250 SB25 31.6																					
Pedály: Shimano M520																					
Hmotnost: 14,5kg																					
Vaše cena: 89 990 Kč																					
		<table border="1"> <tr> <td>Velikost</td> <td>L (19")</td> </tr> <tr> <td>a Úhel hlavy</td> <td>69°</td> </tr> <tr> <td>b Úhel sedlové trubky</td> <td>68°</td> </tr> <tr> <td>c Horní rámová trubka</td> <td>555mm</td> </tr> <tr> <td>Délka rámu</td> <td>569mm</td> </tr> <tr> <td>D Délka sedlové trubky</td> <td>482mm</td> </tr> <tr> <td>E Délka zadní stavby</td> <td>435mm</td> </tr> <tr> <td>F Rozvor</td> <td>1123mm</td> </tr> <tr> <td>G Hlavová trubka</td> <td>120mm</td> </tr> </table>		Velikost	L (19")	a Úhel hlavy	69°	b Úhel sedlové trubky	68°	c Horní rámová trubka	555mm	Délka rámu	569mm	D Délka sedlové trubky	482mm	E Délka zadní stavby	435mm	F Rozvor	1123mm	G Hlavová trubka	120mm
Velikost	L (19")																				
a Úhel hlavy	69°																				
b Úhel sedlové trubky	68°																				
c Horní rámová trubka	555mm																				
Délka rámu	569mm																				
D Délka sedlové trubky	482mm																				
E Délka zadní stavby	435mm																				
F Rozvor	1123mm																				
G Hlavová trubka	120mm																				



12.490,-

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

STREAM SX



- RÁM: Kinesis Alu Integrated 17", 19", 21"
- VELIKOST VIDLICE: Suntour XCM MLO
- NÁBOJE: Shimano 65 Disc
- PŘEVODNÍK: Shimano M410XL
- BRZDY: Shimano BR-M421
- PŘESMYKAČ: Shimano Alivio
- MĚNIC: Shimano LX
- ŘAZENÍ: Shimano Alivio
- DOPLNKY: TRX-PRO 3D

- RÁM: Kinesis Alu Integrated 17", 19", 21"
- VELIKOST VIDLICE: Suntour NEX 4610 MLO
- NÁBOJE: Shimano
- PŘEVODNÍK: Shimano
- BRZDY: Shimano BR-M421
- PŘESMYKAČ: Shimano C102
- MĚNIC: Shimano Deore
- ŘAZENÍ: Shimano Alivio
- DOPLNKY: TRX-PRO

FLORIDA SX



10.990,-

BRNO

Vysoké karbonové ráfky jsou přínosem na rovinatějších tratích při udržování vysokých rychlostních průměrů, na druhou stranu v kopcích či při bočním větru mohou být taková kola nevhodná. Z tohoto důvodu Tom Ritchey představil model WCS Carbon 38 mm, který je určitým kompromisem mezi variantou 58 mm a klasikou s nízkými ráfky.

Ritchey WCS Carbon 38mm



Skvělá aerodynamika zde zůstala zachována, ovšem při současném zlepšení akcelerace daném snížením obvodové hmotnosti. Chcete-li vyšší karbonové ráfky a nemáte v úmyslu měnit kola podle konkrétního profilu trati, tento zapletený set by pro vás mohl být řešením. Cenu kol se navíc podařilo stlačit pod magickou hranici třiceti tisíc, konkrétně na „batovskou“ částku 29 990 korun.

Piaštové provedení testovaných kol kombinuje karbon s duralovým základem. Brzdná plocha tedy nevyžaduje speciální směs špalků. Hmotnost předního kola je 728, zadního pak 938 gramů. Z toho vyplývá přibližně o sto gramů nižší váha páru kol, než jakou nabízí konkurenční Mavic Cosmic Carbone SL. To je ale dané i nižším profilem rádku, cosmic jej má vysoký 52 milimetrů.

Testovaná kola WCS jsou zapletena vpředu dvacetí a vzadu čtyřicetkrát plochými nerezovými dráty DT Swiss. Konkurenční kola mají vpředu většinou použit radiální výplet, WCS zde využívá jednoduché křížení. Přední náboj je pojat vyladěným minimalistickým a charakterizují jej hvězdicové přírubky. Již od pohledu neváží tento náboj skoro nic. Oproti tomu zadní náboj je tvarově složitější a na levé straně je vybaven zvýšenou odlehčenou přírubou. Na obou stranách jsou dráty zapleteny s dvojitým křížením. Asi není

nutné zdůrazňovat, že náboje jsou vybaveny průmyslovými ložisky. V nabídce je samozřejmě provedení s ořechem Campagnolo nebo Shimano/Sram. Rychloupínáky s dlouhou páčkou jsou již pro značku typické. Manipulace s nimi je jednoduchá, ovšem design není vzhledem k silničnímu použití zrovna elegantní.

Jízdní vlastnosti jsou logicky určitým kompromisem mezi vysokými ráfky a nízkou „klaskou“, zdá se ovšem, že z obou skupin si testovaný model WCS vzal to lepší.

Akcelerace je totiž takřka plně srovnatelná s kvalitními koly využívajícími nižší ráfky. To má na svědomí celkem nízká obvodová hmotnost kol a dostatečná tuhost při záběru. Na trhu jsou samozřejmě i tužší kola, ovšem ve své kategorii patří po této stránce kola WCS Carbon 38 mm k nadprůměrným. U komfortu samozřejmě nelze očekávat zázraky a nekvalitní asfalt dá jezdcí trochu za vyučnou, ale to už k vyšším ráfkům tak nějak patří. Testovaná kola jsou však hlavně o aerodynamice, která není ve srovnání



- + aerodynamika, solidní akcelerace
- vzhled rychloupínáků

Duální RavX

V loňském roce jsme testovali hustilku RavX Dual X Pro s karbonovým tělem a tentokrát jsme si vzali na paškách její sestřičku s duralovým tělem a integrovaným manometrem.

Jak už název Dual X Pro G AL mini napovídá, jedná se o hustilku s dvoucestným ventilem, takže vytváří tlak při obou pohybech pístu. Duralové tělo má velký průměr a svádí ke spekulacím o vyšším objemu a nižším dosaženém tlaku, ovšem vnitřní mechanismus dvojhojho tlaku všechny pochybnosti vyvrací. Díky přepínání HP/HV (High Pressure/High Volume), tedy vysoký tlak a vysoký objem, lze ze začátku foukat plášt vyšším objemem vzduchu a jakmile bude tlak uvnitř vyšší, stačí přepnout na rukojeť tlačítko na vyšší tlak, a odpor hustilky se výrazně sníží. Takto lze foukat až do hodnoty 120 psi, která je záležitostí silničních pláštů.

Díky masivnímu tělu s průměrem 30 mm a dostatečnou délkou 205 mm lze hustilku dobře uchopit. Hlavice s dvojitými otvory pro oba ventily sice nemá zrovna ergonomický tvar, ale zapřeli jsme si ji při hustění do dlaně a manipulace

byla bez problémů. Navíc hlavice na ventilkou drží výklopná páčka.

Manometr je dostatečně přehledný a udává dosažený tlak v barech i psi. Někomu možná přijde zbytečný, ovšem díky jeho integraci do hlavice nevznívá a nijak nepřekáží, takže je to spíš příjemný bonus než zbytečná zátěž navíc. Hmotnost hustilky je 170 gramů a dodává se bez držáku na rám. Díky svoji velikosti se však bez problémů vejde do batohu nebo větší kapsy dresu. Oproti její karbonové sestřičce chválíme hlavně odolnost provedení, protože duralové tělo je opravdu nezníčitelné, což se o sice mnohem lehčím, ale zároveň křehčím karbonu tvrdit nedá. Cena 599 korun je sice vyšší, ovšem plně odpovídá kvalitě a univerzalitě provedení.



- + přepínání tlak/objem, odolnost, manometr
- nenalezli jsme

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

<p>nám. Jiřího z Poděbrad Holešovičká tržnice Vinice Kačerov</p>	<p>Řípská 27, tel.: 222 522 490 Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675 Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557 Čerčanská 7, tel.: 261 262 033</p>
---	--

komponenty DuraAce

řetěz CN-7801	479 Kč
kazeta CS-7800 12–23 a 12–25 10spd	2119 Kč
měníč RD-7800s 10-spđ	1825 Kč
přesmykač FD-7800BM 31,8	1359 Kč
páky ST-7801 L/R SO-SPD	5999 Kč
kliky FC-7800 53/39 170/172,5/175 mm	6945 Kč
náboj přední HB-7800	1989 Kč
náboj zadní FH-7801	3285 Kč

Více na našich stránkách www.cykloprag.cz

TĚŠÍME SE NA VAŠÍ NÁVŠTĚVU

Diktát módy je neúprosný a pro italské návrháře je boj s designem doslova denním chlebem. Různé designové výstřelky u oblečení Northwave už jsou samozřejmostí. Prolínání prvků civilní módy do světa té bikové už je ale o něčem trochu jiném.

Módní Clan

Dres Clan patří do série oblečení All Terrain, tedy pohodových kousků pro volnější ježdění v enduro či freeride stylu. Na dresu z polyesteru Multilight je nejnepatrnější jeho pruhané provedení. Široké příčné pruhy frčely v devadesátých letech a poslední dva roky se opět vrátily na výsluní. Civilní módní vzhled tedy tomuto kousku rozhodně nelze upřít, navíc je doplněn o grafický potisk s jedním lvem na prsou a dvěma by svírajícími logo Northwave na zádech. Vše jako kdyby člověk navštívil nějaký butik na Václaváku, ovšem zde na materiálu funkčním, pro cyklistu vhodném.

Střih dresu je volnější, raglánové provedení dlouhých rukávů má zakončení jednoduchým přehnutím s lemem. Volit lze i provedení s krátkým rukávem. Stojáček má střední výšku, jeho obvod je však dostatečný, takže nikde krk nesvřá. I přes volnější střih je zádo-vý díl delší, tedy vše odpovídající pozici jezdecke na kole. Velikost L je ideální pro jezdecke výšky 185 cm, v ramenu je dres nepatrně užší a sedne přesněji, v pase a přes boky nabízí trochu více prostoru. Celkově ale jeho provedení sedí dobře a působí vzdušnějším dojmem. Chválíme husté provedení plochých švů, i v pase je olemování velmi pečlivé provedeno. Funkčnost materiálu, co se propustnosti par týče, je slušná, střední gramáž umožňuje jízdu i ve vyšších teplotách. Tam ale samozřejmě doporučujeme krátký rukáv. Cena 1540 korun odpovídá provedení. Pokud vyrazíte v tomto dresu během vyjíždky někam do města, určitě nebudete působit dojmem cyklisty, ale rozhodně budete „in“.



- + design, vzdušnost
- užší v ramenu

DHX 2330

RDX 2340

FASTDISC

EXTREME JUMBO

www.remerx-rims.com

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

Specialized Speed Zone Comp

Modelová řada Speed Zone značky Specialized představuje cyklocomputery, u nichž je velký důraz kladen na komfort uživatele, tedy především na čitelnost displeje, ale i na netradiční design.

Základní provedení Sport má klasické funkce pro sportovní jízdu, nabízí se jak v drátové, tak i Wireless verzi. Vyšší model Elite je doplněn například o teploměr.

Computer Speed Zone Comp Wireless, jenž prošel naším testem, je nejvýše postaveným typem v nabídce značky. Vedle celé řady funkcí nabízí i možnost atypického uchycení na představec či zvukovou signalizaci. K nejběžnějším funkcím, jako je průměrná nebo maximální rychlost a denní či celkové najeté kilometry, je zde třeba i měření mezičasů a kadence, a to včetně údajů u průměrné a maximální kadenci. Pro měření kadence je však nutné dokoupit příslušenství. Praktickou funkcí je rozhodně teploměr. Například před závodem může pomoci při volbě vhodných vrstev oblečení. Nechybí také hodiny a klasické stopky. Pokud chce jezdec používat jeden computer na dvě a více kol, určité ocení velice jednoduché přepínání nastavení jednotlivých obvodů.

Celkové rozměry computeru se v dnešní době mohou zdát trochu větší, mají však své opodstatnění. Zmenšování s sebou většinou přináší i zhoršení čitelnosti údajů na displeji a touto cestou se Specialized očividně vydat nechtl. Třířádkový displej computeru Specialized je skutečně nadprůměrně přehledný a číslice i ostatní údaje jsou dobře vidět. A to nejen při pohledu kolmo na displej.

Ovládání tlačítek se zprvu zdá trochu složitě, ale celkem rychle se v něm dá orientovat. Přepínání funkcí tak trochu připomíná mobilní telefon, pohyb ve dvou různých menu je po jeho pochopení celkem logický. Čtveřice tlačítek je použita proto, aby při přepínání mezi jednotlivými funkcemi nemusel uživatel projíždět kompletní menu, ale aby mohl přepínat třeba pouze mezi dvěma, přímo vedle sebe umístěnými funkcemi. K tomu slouží dvě horní krajní tlačítka. Prostřední pak přepíná dvě hlavní menu. Tlačítkem umístěným na přední stěně nejlépe k jezdcí se pak ovládají na-



příklad stopky. Ačkoli se ale dá veškeré nastavení či ovládání computeru vyčíst z výborně zpracovaného českého návodu a pak již stačí trochu logiky, přepínání některých nastavení je však nutné si dobře zapamatovat. Computer k nim uživatele nedovede pouhou logikou. Máme na mysli například přepínání mezi dvěma nastavenými obvody kol, které se provádí delším stisknutím pravého horního tlačítka. Vynulování všech měřičů se pak aktivuje podržením obou krajních tlačítek. Čtveřice různých ovladačů tak na nezavěšeného může zprvu působit trochu chaoticky. V tlustších zimních rukavicích je navíc trochu složitější trefit se prstem na konkrétní tlačítko.

K bezdrátovému přenosu signálu nemáme připomínky. Vysílač, jenž se montuje klasicky na přední vidlici, byl převzat od firmy VDO, takže jeho spolehlivost se dá očekávat. A v praxi vše skutečně funguje bezproblémově. V případě nových baterií byl bezdrátový přenos funkční na vzdálenost téměř jednoho metru. Jako promyšlené se ukázaly i dvě možnosti uchycení computeru, tedy na řídítka či na představec. V druhém případě poslouží speciální plastový držák, jenž se montuje pod horní krytku na představci. Tím se uživatel vyhne nevzhledným páskům či gumičkám, které většinou s držákem na představci souvisí. Na rozdíl od většiny ostatních computerů se ty od značky Specialized vsunují do držáku opačně, tedy zespuďu.

Computer Specialized Speed Zone Comp je nabízen pouze v bezdrátovém provedení, a to za cenu 1490 korun. Ladiči jistě ocení i nabídku barev, k máni je bílé, červené a černé provedení. (kad)

- + čitelnost displeje, množství funkcí, kvalita přenosu dat
- složitější orientace v ovládání



VÍTEJTE NA VRCHOLU

hand made by

R7 Aero NN

PELLS BICYCLES

www.pells.eu

Trénujte na vodě!

Kombinace letního bikování s koupáním je snem mnoha cyklistů. Ve chvíli, kdy se plachote už několik hodin v sedle ve třicetistupňovém vedru a ne a ne potkat řeku či pěkný rybník bez zeleného škrálopou, už ale pomalu ztrácíte naději. A přitom si můžete užítav cyklistiku a vykoupat se, kdy se vám zlíbí! Stačí si pořídit šlapací člun itBike.

Tato věšička o hmotnosti 34 kilogramů je určena pro jednoho jezdce, díky nosnosti 159 kilogramů však můžete na boku člunu přepravit i cestujícího, případně dvě menší děti. Člun je tvořen dvěma hlavními díly, a sice laminátovým plavákem a duralovou konstrukcí, která je v něm zasazena. Jednoduchá rozěbiratelnost obou dílů umožňuje transport pomocí osobního auta. Délka plaváku je 226 cm, šířka 114 cm a výška 22 cm, takže s trochou šikovnosti jej nacpete i do většího kombíku.



Sestavení či rozěbrání nevyžaduje žádné nářadí, po vsunutí duralové konstrukce se sedlem a řídítky se za jistění provede jednoduše pouhou rukou. Posed je samozřejmě plně nastavitelný, a to nejen poloha sedla, ale i výška řídítek, s nimiž je kormidlo propojeno pomocí lanek. Klasické kliky umožňují montáž nášlapných pedálů, takže si můžete vytvořit takřka „závodní člun“. Jeho velice dobrá stabilita na vodě zaručí jezdcí dostatečnou vyžití, pokud se takových člunů sejdě více, o zábavu bude rozhodně postarano.

Nejvyšší rychlost člunu, která je samozřejmě závislá na výkonnosti jezdce, je 11 km/h. Bez problému se ale dá držet průměrná rychlost kolem sedmi kilometrů za hodinu, což je na vodě velice slušné. Lodní sroub je navíc standardně poháněn jedním pevným převodem. Co kdyby se do takové sestavy vložil ještě vícerychlostní náboj Nexus či dvourychlostní kliky Schlumpf Innovations? To by teprve bylo letadlo! Promítně, vlastně loď...

Kromě klasických klik toho má tento šlapací člun s běžným kolem společného více, než by se zdálo. Duralový rám je svým zpracováním velice blízký běžnému biku a nosník řídítek je tvořen otáčnou vidlicí, na niž je dobře patrná klasická duralová korunka. Zlaté české ručičky by si pak určité ještě nějak dokázaly poradit například s měřičem rychlosti, dal by se instalovat i lodní bar, případně malá elektrárna pohánějící mini-tužňovku.

Dokázáte si představit, že se na tomto šlapadle projedete třeba po Slapech? Díky tomu, že není jezdec v kontaktu s vodou, nemusí být tato aktivita odkázána pouze na léto. Pokud už vás tedy přestal bavit terén či asfalt a nechcete se vzdávat naučeného krouživého pohybu nohou, itBike je jednou z možností. Při dostatečně dobré splavnosti by se mohla skupinka nadšenou na těchto strojích domluvit i na sjetí nějaké řeky, to by teprve bylo dobrodružství!

Cena šlapadla itBike 45 990 korun sice není malá, ale můžete si být jisti, že alespoň v nadcházejícím létě budete králem vodních ploch. Více se dozvíte na www.adventure-rent.cz (kad)



GALAXY

Vítěz poháru konstruktérů

Dres Galaxy 08 turistický
Krátký rukáv, materiál 100% polyester, 3 zadní kapsy, dvě barevné varianty
Cena: 1090 Kč

Rukavice Galaxy Gel s poučky
Cyklistické krátké rukavice s poučky pro snadnější sundávání rukavic z ruky. Velikosti: M, L, XL, XXL, více barevných variant
Cena: 229 Kč

Galaxy Astro
Přilba vhodná pro děti i mládež, odnímatelný štítek, sítko proti létajícímu hmyzu, 21 větracích otvorů, komfortní vycpávky, upevnění: ring systém - plynulé nastavení podle obvodu hlavy, velikosti: M 53-57 cm, L 58-62 cm více barevných variant
Cena: 599 Kč

Rukavice Galaxy dlouhé
Cyklistické dlouhé rukavice, vhodné nejen pro freeride a BMX
Velikosti: M, L, XL, XXL, více barevných variant
Cena: 399 Kč

Galaxy dětská Leon
Dětská přilba s integrováním štítkem, sítko proti létajícímu hmyzu, 11 větracích otvorů, upevnění: ring systém - plynulé nastavení podle obvodu hlavy, velikosti: S 52-56 cm, XS 48-52 cm
Cena: 449 Kč

Světla Galaxy sada 70216
Světlo přední (70207) 5 bílých ultravysokých LED diod, 3 funkce a blikáčka zadní (70213) 5 červených ultravysokých LED diod, 4 funkce, včetně baterií a držáku
Cena: 199 Kč

Computer Galaxy G9
Bezdrátový devítifunkční computer s možností nastavení 2 obvodů kol
Cena: 719 Kč

CYKLO S VEC
www.cyklosvec.cz

Pisek, Harantova 1317, tel.: 382 221 175

České Budějovice, Rudolfůvská 21, tel./fax: 387 426 947

Vlašim, Na Potocce 225, tel./fax: 317 842 418

www.galaxy-bike.cz



Nabídnout všechny klady silničního kola těm, kdo touží po rychlosti, ale zároveň k tomu přidat i pohodlnější posed a civilnější vzhled pro ty, kdo touží po komfortu a nehodují závodnímu pojetí cyklistiky. Táhle přesně charakterizuje fitness variantu silničního kola 4Ever Race 2000.

Silniční základ

Ačkoli fitness kola nejsou vždy postavena přímo na silničním rámu a osazena rovnými řídítky, v tomto případě tomu tak je. Bylo použito osvědčené, tedy silniční rám Race 2000 z duralu řady 6061 s trojitým zeslabením stěny trubek a horní trubkou sklopenou více dopředu, tedy žádný sloping. Horní rámová trubka má kruhový průřez, spodní využívá vertikálního kosočtvercového

u hlavy, který přechází přes kruhový v horizontálně situovaný kosočtverec u středového pouzdra. Zadní stavba má řetězové vzpěry elipsoidního průřezu, sedlové vzpěry jej mají spíše vejčité, výrazně zploštělé. To vše spojují jednoduše provedené patky bez jakýchkoli závitů. U fitness prostě není počítáno s blatníky.

Přední duralová vidlice má masivní ploché nohy, korunka je trochu širší, takže nenavazuje přímo na hlavovou trubku.

Jestliže mluvíme o silničním rámu, pak celkové osazení tomuto stylu také odpovídá. Kolo je kompletně ustrojeno do sady Shimano Tiagra, jejíž vzhled i funkčnost si v ničem nezadájí s vyššími sadami let minulých. Kliky s převodníky 34–50 počítají spíše



Zatímco řazení fungovalo stoprocentně, jezdec zvyklý na účinnost brzdových čelistí ovládaných klasickými silničními pákami zde bude trochu postrádat vyšší výkon. Čelisti sice dávají jasnou odezvu na páce, ovšem výkon není takový jako v kombinaci s pákou na klasických zahnutých řídítkách.

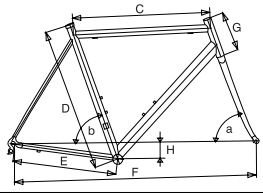
Rychlost a pohodlí

Očekávali jsme výkon silničního kola a ten jsme po nasednutí okamžitě dostali. Kolo má velmi dobrou akceleraci, která je dána hlavně hřravou a hbitou geometrií rámu. Zrychlení a celkový jízdní projev jsou i přes průměrnou hmotnost kola na solidní úrovni. Rám nabízí střední tuhost přední stavby, zadní partie je trochu tužší. Na výkonu to však nic neubírá. Kolo jede velmi svižně a jeho ovládání zpočátku vyžaduje středně zkušeného jezdce. Hřravá geometrie sice není vřtkavá, aby bylo třeba kolo v zatáčkách i na rovině krotit, ovšem stabilita strojů pro začátečníky zde rozhodně cítit není. To je ale jediné dobře, protože po několika kilometrech kolo skvěle padne do ruky a je radost jej směřovat přesně tam, kam požadujeme. Ostré i táhlé zatáčky tak nejsou o přemlouvání zatočit, ale naopak o hladkém projevu. Ve sjezdech jsou rovná řídítka pocitově jistější

než „berany“, ve stoupáních naopak díky vzpřímenějšímu posedu neumožňují tak výrazný záber. Nástup ze sedla však znamená okamžité zrychlení. To vše samozřejmě vztaženo k celkové hmotnosti a posedu jezdce.

Posed je totiž tím odlišným prvkem proti klasické verzi. Jezdec sedí nepatrně více vzadu a šlape před sebe, ovšem ruce nejsou tolik nataženy dopředu. Díky rovným řídítkům je posed takřka totožný jako na sportovní verzi biku, ovšem nikoli na příslušně nataženém závodním stroji. Vše je perfektně sladěno pro dosažení pohodlí, a hmotnost tedy není přehnaně na rukou, ani na sedle. Vyrovnaný posed skvěle doplňuje sedlo Fizik Nisene Sport, které spolu s karbonovou sedlovkou FSA výrazně přispělo k vysokému komfortu zadní partie. Jízda po kostkách je v sedle opravdu hodně uhlazená, na sedlovce je vidět, jak pracuje, větší míra polstrování sedla pak absorbuje zbytek rázu. Pravotočným silničář by možná sáhl po „ostřejším“ modelu, zde jde však hlavně o pohodlí. Přední vidlice je díky materiálu a profilu nohou tvrdší, částečně to však eliminují gripy WTB. Pláště Kenda Kontender jsou spolehlivou a rychlou volbou. Kdo by chtěl více komfortu, může sáhnout po širším modelu.

+	posed, ovladatelnost, komfort	-	výkon brzd
Technická specifikace:			
Rám: Alu 6061 TB			
Vidlice: Racing Alu			
Kliky: Shimano Tiagra 34–50			
Brzdy: Shimano Tiagra			
Brzdové páky: Tektro			
Řazení: Shimano SL-R440			
Přehazovačka: Shimano Tiagra			
Přesmykač: Shimano Tiagra			
Náboje: Shimano Tiagra			
Ráfky: Mavic CXP 22			
Pláště: Kenda Kontender 23C			
Sedlo: Fizik Nisene Sport			
Sedlovka: FSA Carbon Pro			
Představec: FSA XC 150			
Řídítka: FSA XC 180			
Hmotnost: 9,4kg			
Cena: 17 999 Kč			



a	Úhel hlavy	74°
b	Úhel sedlové trubky	74°
C	Horní rámová trubka	575 mm
D	Délka sedlové trubky	570 mm
E	Délka zadní stavby	410 mm
F	Rozvor	1007 mm
G	Hlavová trubka	180 mm



se sportovním až rekreačním využitím kola, takže v tomto případě je to naprosto rozumná volba. Přehazovačka i přesmykač z této sady spolupracují s řídícími páčkami Shimano SL-R440, které sice vypadají a fungují stejně jako bikový vzor Rapidfire, ovšem určeny jsou přímo pro silniční měniče. Zde je rozdíl proti bikovým sadám dobře patrný, protože odezva řazení byla na páčkách výrazně tvrdší a jasnější než u terénního vzoru. Ne snad, že by bylo přehození čistší či přesnější, byla ovšem mnohem zřetelnější silnější pružina přehazovačky i větší odpor přesmykače. Chod byl naprosto v pořádku, řazení fungovalo přesně a spolehlivě, tento rozdíl je spíše jen pocitový po přesednutí z biku.

SR SINTOUR



OD
9.490,-

DURO20
6.790,-

RHON RLD / RL
8.490,-
6.990,-

EPICON RLD / LOD
4.990,-
4.490,-

SUSPENSION 2008



RHON RLD / LOD
3.990,-
3.490,-

RRH RLD
5.990,-

Sloupek 1 1/8" nebo 1,5"
Použití: freeride, all mountain
Zdvih: nastavitelný 180 - 140 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, tlak vzduchu nastavení zdvihu
Hmotnost: 2600 / 2370 g

Použití: freeride, all mountain
Zdvih: 150 mm
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, předpětí pružiny
Hmotnost: 2890 g

Použití: MTB XC, marathon
Zdvih: 80 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek, regulace pružení
Hmotnost: 1600 g / 1700 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 80, 100, 120 nebo 140 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace pružení a tlumení
Hmotnost: 1800 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 80, 100, 120 nebo 140 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace pružení
Hmotnost: 1900 g

Použití: cross
Zdvih: 63 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050
Nastavení: uzavírání z řídítek, regulace pružení a tlumení
Hmotnost: 1600 g

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

Produkty SR Sıntour zakoupíte také zde:





Ritchey WCS Stream



Tvar sedla je sice vloženo závodní, a nijak mimořádně pohodlí od něj proto nelze očekávat, ve své kategorii však patří rozhodně ke komfortnějším modelům. Plochá středová část a dostatečná výška bočnic vzadu zajišťují optimální rozložení tlaku, které je podpořeno celkem výrazným, i když tvrdším polstrováním. Bočnice sedla nemají žádná patrnější hrany, čímž je maximálně

ředejito nadměrnému oděni sedací partie například při dlouhých závodech. Celková tuhost skeletu je vyhovující a ani u těžšího jezdce by nemělo hrozit rychlé „prosednutí“ sedla. Přínosem je rozhodně pro značku Ritchey typické uchycení ližin v zadní části sedla. Aniž by zde byly použity jakékoli elastomery, dovoluje jednoduché provedení skeletu a „W-nosniku“ nemalé propuštění celku, a tedy i pohlcování části otřesů. Bikerům možná bude u tohoto sedla scházet ochrana boků před odřením, ale to je vlastnost většiny podobně lehkých modelů.

Cena sedla Ritchey WCS Stream je 2490 korun. V nabídce je bílé i černé provedení.

ne předejito nadměrnému oděni sedací partie například při dlouhých závodech. Celková tuhost skeletu je vyhovující a ani u těžšího jezdce by nemělo hrozit rychlé „prosednutí“ sedla. Přínosem je rozhodně pro značku Ritchey typické uchycení ližin v zadní části sedla. Aniž by zde byly použity jakékoli elastomery, dovoluje jednoduché provedení skeletu a „W-nosniku“ nemalé propuštění celku, a tedy i pohlcování části otřesů. Bikerům možná bude u tohoto sedla scházet ochrana boků před odřením, ale to je vlastnost většiny podobně lehkých modelů.

Cena sedla Ritchey WCS Stream je 2490 korun. V nabídce je bílé i černé provedení.

(kad)

- + poměr hmotnost/komfort, pružné uložení vzpěr
- absence ochrany boků

Kalifornská Nema vlastně jako vůbec první přišla s volným střihem kratasů pro cyklistiku. Stalo se tak před více než dvanácti lety na popud bikerů, kteří nechtěli jezdit v elastákách. A je tomu už víc jak dvanáct let. Vlajkovou lodí byl vždy model Crown Jewel, který jsme otěstovali jak u nás, tak i v alpských terénech.

Nema Crown Jewel



Zvláštností Nemy byly vždy pružné panely na zadní části pod stahovacím pásem. Nejinak je tomu i zde. Pružný materiál slouží k lepšímu přizpůsobení se tělu jezdce, navíc kratasy pak nemají tendenci sklouzávat dolů. Pružné panely jsou navíc našité vsvisle i v přední části. Funkce je stejná jako u zadní partie – kratasy prostě lépe padnou.

Materiálem pro zbylou část kalhot byl zvolen odolný Ripstop, který vydrží nějaký ten pád. Stahování probíhá klasicky pomocí šňůrky. Na stehnech se nachází dvě hlavní kapsy se zipem, na levé nohavici je pak ještě malá kapsa na suchý zip. Tim to ale nekonečně. Příjemnou vycitávkou je kapsa vzadu ve střední části, která je určena na mp3 přehrávač. Pro sluchátka je dokonce vyroben gumový otvor tak, jak jsme zvyklí vidět třeba u batohů.

Vnitřní kratasy s vycpávkou jsou bohužel neoděditelnou součástí, na druhou stranu je model Crown Jewel primárně

určen na jízdu, ne na chůzi. Vložka je sešitá ze tří dílů a je výborně vytvarovaná. Zbývá dodat, že nohavice jsou zakončeny klasickým gumovým lemem.

Kratasy při vyzkoušení působí lehce a vzdušně, vůbec není cítit nějaká vložka navíc. Nic netlačí, vše sedí tak, jak má. Po nasednutí se první dojmy nezměnily, žádné tlaky na sedací partie, nic nepřekáží ani nedře. Je vidět, že Nema se tomuto odvětví nějaký ten pátek věnuje. Při jízdě se kratasy nijak nevyhrňují, ani nerolují. Pružné segmenty byly všity na správných místech. Při jízdě nedochází k extrémnímu pocení, vnitřní kalhoty celkem slušně dýchají.

Kratasy se vyrábí v univerzální černé barvě. My jsme však trochu postrádali reflexní prvky, což by dnes mělo být standardem. Cena na našem trhu je okolo dvou tisíc korun.

(ant)

Každý má právo na kvalitní kolo...



Cross 6.7

Cross



Rám	Alu 6061 s.L.	Převodník	Sh. XT Hollow.	Ráfky	ALEX DP17
Vidlice	SR Sun. SF-NRX-E LO 63 mm	Střed. osa	Sh. XT Hollow.	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano Deore	Velikosti	48, 52, 56, 60 cm
Přesm.	Shimano XT	Vícekolčko	Shimano LX		
Rázení	Shimano XT Dual	Brzdy	Sh. XT hydr. kot.		34 990 Kč

Ecorider 2.3

Treking



Rám	Alu 6061	Převod.	Shimano M 191	Ráfky	Jalco DM-18
Vidlice	RST Trendy T8 Alu 50 mm	Stř. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	21
Měníč	Shimano Acera	Náboje	Shim. RM30/Shim. DH	Velikosti	44, 48 cm
Přesm.	Shimano C050	Vícekol.	Shimano HG30		
Rázení	Shimano Altus	Brzdy	Shimano M 421		13 990 Kč

Pro 79

MTB



Rám	Alu 6061 d.b.	Převod.	Shimano LX Hollow.	Ráfky	ALEX DP17
Vidlice	Maroz. MZ Race LO 100 mm	Stř. osa	Shimano LX Hollow.	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano Deore	Velikosti	17.5; 19; 21"
Přesm.	Shimano XT	Vícekol.	Shimano HG50		
Rázení	Shimano XT Dual	Brzdy	Shim. XT hydr. kot.		33 990 Kč

Route 1.4

silniční



Rám	Alu 6061 d.b.	Převodník	Shimano Tiagra	Ráfky	ALEX ALX 270
Vidlice	Alu	Střed. osa	Shimano Hollow.	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano Tiagra	Náboje	ALEX ALX 270	Velikosti	55, 58, 61 cm
Přesmykač	Shimano Tiagra	Vícekolčko	Shimano HG50		
Rázení	Shimano Tiagra	Brzdy	Alu		26 990 Kč



rukavice gelové

44 300 001 / AGV-2801

499 Kč



košík přední

30 100 007 / ABK-2701 na řidítka

750 Kč

taška pro košík

33 100 010 / ABG-2803

pro košík ABK-2701

299 Kč

zvonek

se zrcátkem

16 900 018 / ABE-2704

99 Kč



brýle

44 100 001 / AGS-2801
stříbrné/modré, kourová skla
44 100 002 / AGS-2801
stříbrné/červené, hnědá skla
44 100 003 / AGS-2801
stříbrné/červené, žlutá skla

229 Kč

VELO CZ s.r.o.
Pospíšilova 314
Hradec Králové
500 03
www.wheeler.cz

399 Kč

44 100 010 / AGS-2801
brýle stříbrné/modré
+ sada výměnných skel

Ač se italské Campagnolo orientuje pouze na silniční kola, jeho dceřiná firma Fulcrum vyrábí zapletená kola i pro kola horská. My jsme si do testu vybrali nejvyšší bikový model Red Metal Zero, který vozí i olympijský vítěz Julien Absalon.

Pár zapletených kol byl osazen na pevném testovacím stroji s hliníkovým rámem a karbonovou zadní stavbou. V nabídce značky Fulcrum pak najdeme další tři modely, lišící se provedením i hmotností, testovaný model Zero je navíc k dispozici ve verzi pro kotouče nebo pouze rátkové brzdy.

2:1

Kola Fulcrum se vyznačují specifickým zapletením 24 drátů v poměru 2:1, takže u zadního kola je na pravé straně u kazety a u předního kola na levé u kotouče v přírubách náboje uchyceno šestnáct křížově zapletených drátů, zatímco na druhé straně je vždy po osmi drátech. Smyslem tohoto řešení je lepší rozložení záběru či brzdící síly, než kdyby bylo na obou stranách shodně dvanáct drátů. Navíc se tak sníží napětí v kole, což se příznivě projeví na celkové životnosti výpletu.

Fulcrum pro biky



strana

25

CYKLOSERVIS



Jednotlivé paprsky jsou kvůli aerodynamice ploché.

A přece se točí

Ze způsobu zapletení vyplývá, že náby budou speciálně vyrobeny s ohledem na zapletení 16:8 drátů. To však není jediná specialita značky Fulcrum. Uvnitř náb je totiž v seřizitelných průmyslových ložiskách uložena osa dvojnásobného průměru – 20mm. Není však třeba se lekat, že by k této kolům bylo zapotřebí kupovat freeridovou vidlici na pevnou osu, „redmetály“ se upevňují do klasických patek XC vidlice a rámu, pouze naddimenzovaná osa nábojům poskytuje mnohem vyšší pevnost a tuhost. Kotouče se uchycují šesti šrouby, pro centerlock je třeba použít adaptér AFS (Axial Fixing System).

Při vývoji rátků bylo myšleno na maximální pevnost, a hlavně vzhledově-

nost při použití bezdušových pláštů. Výsledkem jsou rátky šíře 23,5mm, které při pohledu shora postrádají otvory pro niply. Jediný otvor, procházející skrz obě stěny rátku, je určen pro ventilky. Tím se také do komory mezi stěnami rátků vkládají niply. Ovšem ty by si svou díru našly těžko samy, a tak je u kol přiložen i magnet, jenž ocelové niply zvenčí navede do kýženého otvoru.

Technologie pojmenovaná MoMag vychází z použití molybdenu a hořčíku do slitiny rátku, jenž by tak měl získat na pevnosti. Rátky jsou svařovány, přičemž svar je dokonale začištěn. Rátky jsou navíc pro hmotnostní úsporu odlehčeny patentovanou technologií s trojitým odřezáváním materiálu v prostoru mezi niply.

Všechny zmíněné vychytávky se odrážejí na celkové hmotnosti obou kol

Fulcrum Red Metal Zero 1568 gramů, kdy na přední kolo připadá 706g a na zadní zbylých 862g. Hmotnost samozřejmě nezahnuje rychloupínáky. Nízká obvodová hmotnost se za jízdy projeví výborným zrychlením, zapletení s dvojnásobkem drátů u kazety pak větší tuhostí při přenosu síly šlapání na dopředný pohyb. Kola Fulcrum Red Metal Zero patří do absolutní špičky mezi zapletenými koly a není od věci, že dopomohla Julieni Absalonovi k získání titulu mistra světa. Doporučená maloobchodní cena páru kol je 24 990 Kč.

(mig)

- + tuhost, zpracování, lehkost jízdy, odlehčení ráků
- složitější výměna niplů

Česká značka Sensor nikdy nespí a neustále chrlí nové a nové designy svého oblečení. Nutno podotknout, že „sensoráci“ rozhodně nepostrádají fantazii a smysl pro humor.

Pro letošní parné léto jsou již na obchodech připraveny nové dresy Clown z kolekce Psycho. V nabídce jsou dvě verze – buď s tradičním krátkým rukávem, nebo dres bez rukávů pro ty namakanější jezdců, kteří rádi ukazují ramena a vytrénované bicepsy.

Dres je vyroben z pružného polyesteru, takže obepne celý trup a přizpůsobí se tvaru těla. U krku je třetínový stojáček a klasický zip. Zadní díl nepostrádá tři kapsy tradičního tvaru se vstupem shora. Spodní část na bocích je vzadu protažena, aby kryla záda a je posáta stahovací gumou. Dres se bohužel při jízdě s batohem neubrání vyhnování vzhůru, takže občas bylo nutné jej stáhnout ručně zpět. Proto bude vhodnější jej používat nalehko na XC a vést si potřebné drobnosti v kapsách.

Po propocení dres velmi rychle uschnul, což je největší výhodou funkčního prádla. Druhou výhodou tohoto konkrétního modelu je nepřehlédnutelnost, neboť svítivě zelený klaun je vidět na sto honů. Neznámá to však, že by tento dres za snížené viditelnosti nahradil blikáčku. Cena dresu Clown je 1354 Kč a prodává se ve všech velikostech od S po XXL.

Kratasy Nomad

Kyčlivé odmítající jezdit v upnutých elastácích, mohou dres Clown doplnit světle zpracovanými kratasy Nomad. Ty sahají pouze do půlky stehna, a tak bude přechod opalení nohou méně ostrý než u kratasů až ke kolenům. Navíc nomády vypadají zcela civilně, takže se v nich člověk nemusí cítit špatně, ani když sleze z kola a jde si třeba nakoupit či do hospody. V pase se totiž zapínají jako klasické kalhoty na zip a knoflík a o přizpůsobení se obvodu pasu se starají pružné panely v bočních partiích. Navíc jsou kalhoty vybaveny i poutky na pásek. Přední kapsy na ruce se zavírají na zip a vypadají zcela ci-

Kočovník Klaun



vilně. Příjemnou vychytávkou je úzká boční kapsička na mobil. Ta má vstup překrytý látkovým panelem se zapínáním na suchý zip, aby mobil nemohl vypadnout a byl částečně chráněn i proti nepříznivému počasí. Ovšem nemůžeme si odpuštět jednu výtku, neboť ačkoli je překrytí myšleno dobře, vnější panel kapsičky je příliš dlouhý, a tak se za jízdy mobil do kapsičky strká špatně. Nejprve je totiž nutné rozevřít ji prsty, aby se obě stěny od sebe oddělily.

Na hýžděvové části jsou dvě kapsy, které jsou našitý pod určitým úhlem tak, aby do nich byl jednodušší přístup. Za jízdy bychom do nich například peněženku nedávali, ale při chůzi tomu nic nebrání, kapsy jsou dostatečně objemné a opět jejich ústí překrývá panel se zavíráním na suchý zip.

Kratasy jsou vyrobeny ze stoptocentního nylonu, takže pružnost u nich nehledáme, ovšem stříh navíc je dostatečně volný, aby se v kratasech dalo bezproblémově šlapat.

Vnitřní vrstvu tvoří samostatné elastické nohavíčky s antibakteriální vložkou, která se postará o pohodlí jízdy i zabránění otlakům. Vložka se dá po vyjmutí nohavíček vyprat samostatně. Cena těchto kratasů je 1895 Kč a za své peníze vlastně získáme jak cyklistické, tak i civilní šortky. Sensor Nomad se vyrábí pouze v černé barvě ve velikostech S–XXL.

(mig)

FEEL IT.®

Rush 1 SL

Robert Štěrba, spol. s r. o., Sezimova 10, 140 00 Praha 4, tel. 241741961, e-mail: info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • Bike Sport, V. Tajpecu 543, 537 01 Chudim, tel. 469621252, e-mail: info@bikesportchudim.cz, www.bikesportchudim.cz • Bike Centrum Radim Kofínek s. r. o., Masarykova Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585243220, e-mail: info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • Kola Vašek, Dvořákovo n. 222, 539 01 Hlinsko, tel. 469311458, e-mail: kola.hlinsko@atlas.cz • Cyklosport – K, Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, tel. 381263333, e-mail: cyklosport@volny.cz • Redpoint Sporty, Horní 13, 549 57 Teplice n. Metují, tel. 491581042, e-mail: redpoint@seznam.cz • XCR, Spitalka 124/37, 602 00 Brno, tel. 543254395, e-mail: 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 Obiloukova ul. 405 01 Děčín, tel. 412586205, e-mail: obchod@kursport.cz, www.kursport.cz • Jízdní kola Hnízdil, Mírové nám. 62, 432 01 Kadaň, tel. 47434511, e-mail: hnzidil@tkkadan.cz, www.hnzidil-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

www.cykl.cz - přehled cykloamaratónů



Světové brýle



Duhový dres šampionů odjakživa přitahuje pozornost a je důkazem jejich světovosti. Brýle BBB Successor Team World Champion jsou vyvedeny v téměř designu, tedy v bílém provedení s duhovými barvami.

Základem brýlí je horní provedení obroučky z pružného plastu. Nožičky jsou uchyceny standardními klouby s plastovou výztuhou, jejíž povrchová úprava imituje leštěný kov. Toto provedení se ukázalo jako velmi odolné i při hrubší manipulaci, takže nožičky opravdu dobře drží. Samozřejmostí je gumové zakončení nožiček, přičemž poslední centimetr je gumový potah naprosto volný, protože přesahuje vnitřní plast. Na horní rámeček je dvěma miniaturními šroubky připevněn pryžový nánosník, který lze částečně tvarovat, ovšem ve velmi omezené míře. Přesto však jeho tvar a celkový tvar brýlí budou dobře sedět jezdcům se širším nosem, kterým většina ostatních brýlí sedí na obličej trochu výš.

K dobrému usazení na hlavě přispívají i vhodné tvarované nožičky, které příliš nesvírají, ovšem gumový potah dobře přilne k hlavě. Celkový design neopomíjí

tři loga značky, takže emblém BBB je jak vprostřed, tak na obou stranách rámečku. Polykarbonátová netřítivá skla jsou do rámečku vsazena díky bočním vybráním a jejich vyndání a případná výměna je velmi snadná. Není třeba rámeček příliš silně ohýbat pro jejich uvolnění, vše do sebe velmi dobře zapadá. Součástí sady jsou kouřová skla v zrcadlovém provedení, ta jsou určena do slunečných dní, ovšem ani ve stínu nebyla výrazně omezující, takže jejich odstín nabízí širokou variabilitu. Zakřivení a tloušťka skel neukázaly žádné negativní tendence zkreslovat nerovnosti terénu či přechod ze světla do stínu. V sadě jsou i čírá a žlutá zjasňující skla, oboji se stejně kvalitním provedením jako kouřový vzor.

Díky absenci spodního rámečku a kvalitnímu usazení na obličej brýle dobře větrají. Tomuto efektu napomáhá i drobný otvor ve vnějším rohu skel.

Celkové provedení brýlí je tedy odolné, dobře padnoucí, a hlavně vysoce funkční. Součástí sady je pevný transportní obal na komplet i s výměnnými skly a textilní sáček. Cena 1995 korun je sice trochu vyšší, ovšem designu a vlastnostem brýlí šampionů zcela odpovídá.

(už)

- + uchycení nožiček, vlastnosti skel, výměna skel
- nenalezli jsme

Silniční brzdové čelisti FSA se dočkaly kompletního přepracování. Nový model K-Force má nepřehlédnutelný, ostře řezaný tvar a s hmotností 280 gramů se řadí k nejlehčím čelistem na trhu.

Konkurenční Campagnolo Record Skeleton váží 279 gramů a Shimano Dura-Ace 314 gramů. Lehčí je tak pouze nový Sram Red, jehož čelisti se mohou pochlubit hmotností 265 gramů.

Nové silniční čelisti FSA využívají kovovaná ramena ze slitiny AL6061/T6. Tuhost čelistí při silném stisku je zajištěna jejich průřezem s konstrukcí I-Beam, tedy ve tvaru klasické traverzy. Dvojice hlavních čepů je vybavena ložisky. K dosažení nízké hmotnosti posloužily mimo jiné i veškeré šroubky, podložky a čepy z titanu. Botky brzdových špalků jsou pro změnu karbonové. Co nejnižší hmotnosti je podřízen i „vyhazovák“, jehož páčka je z termoplastu. Jeho chod je vybaven indexací.

Pro stránce brzdového výkonu jsou na tom nové čelisti FSA K-Force výborně, to platí jak o samotné brzdové síle, tak o jejím vhodném

FSA K-Force



tedy onen uchu nepřijemný zvuk dříví. Zároveň jsou špalky, i přes více než dostatečný brzdový výkon, celkem šetrné k brzdové ploše ráfku. Při nastavení potěší nejen nadprůměrná možnost výškové regulace botek, ale i možnost jejich naklopení a seřízení „do špiu“. K předpětí lanka slouží klasická opěrka bowdenu s vnější regulační maticí. K tě jediné máme výtku, neboť manipulace s ní, zvláště za jízdy, není úplně snadná. Vzájemná poloha čelistí se doladuje pomocí malého červíku, tedy jako u brzd Shimano. Stejně tak lze seřizovat sílu předpětí pružiny, a tedy i lehkost chodu.

Cena páru brzdových čelistí FSA K-Force je 8990 korun. Lesklé černé eloxované povrchová úprava brzd, jejich ostře řezané nýsy a velice nízká hmotnost mohou naznačovat, jakým směrem se budou designově ubírat nové připravované komponenty řazení tohoto výrobce, o nichž si štěbetají i vrabci na střeše.

(kad)

- + výkon, výrazný design, směs špalků
- nastavení předpětí lanka

Exustar pro freedisciplíny

Nevýhodou platformových pedálů je rychlejší opotřebení podrážky bot ostřejšími piny, které se musí do podéšve „zakousnout“, aby bota na pedálu držela. Většinou si jezdci na kolo s platformami kupují skateboardové boty s plochou podrážkou, které však často nejsou právě na piny připraveny, a tak boty za 2–3 tisíce velmi rychle odcházejí.

Proto některé bikové značky ke svým platformovým pedálům nabízejí přímo boty. Jednou z nich je Exustar, jenž má v nabídce čtyři druhy bot pro BMX, freeride a sjezd. Některé jsou určeny pouze pro piny, jiné i pro SPD. My jsme si vybrali černý model SB 740, který je vyroben v kombinaci kůže s nylonovou síťovinou. Boty se zavazují klasicky tkaničkami, ale na nártu najdeme ještě pásek s dlouhým zipem, jímž se bota zpevní a zároveň také skryje uzel. Utáhnout se ale musí pořá-

ně, neboť v prostoru nad nártem a prsty je místa víc, než je nutné, takže boty ocení jezdci s poněkud objemnějším chodidlem. Ostatní pak mohou sáhnout po náhradní vložce do bot, která prostor zmenší.

Příjemným vylepšením pro obouvání boty je pásek na patě, za nějž se dá lépe bota nazout. Pod tímto páskem je zcela

nadstandardně reflexní pružek, tedy další plus.

Největší důraz byl kladen na podrážku, která má vlnkovitý vzorek, a tudíž piny mezi jednotlivé výstupky mohou zapadnout. Pokud se to však naprosto nepovede, stačí si trochu popošípnout a noha si svou polohu najde. Guma podešve je vyztužená skelnými vláknem, což by se mělo příznivě podepsat na její životnosti, ovšem přínavost podrážky například na blátě je tím pádem o něco nižší.

Velmi příznivou položkou je cena, pár bot Exustar SB 740 přijde na skvělých 990 Kč. To je ve srovnání se značkovými skateovými botami minimálně poloviční cena. Boty SB 740 jsou k dispozici ve velikostech 37–48 a pár váží 882 gramů.

(mig)

- + odolná podrážka přímo pro platformové pedály, cena
- více prostoru nad prsty



Apache®Bicycles New-Cross Line 2008

Absolutní novinka na trhu. Pravý univerzální. Unisexová kola s integrovanými náboji 7-8 speed, 3 brzdy – 2x „V“ torpédo. Bezúdržbové kolo s maximální životností pro turisty „mesiky“, nebo jen jako „zimák“ pro závodníky.

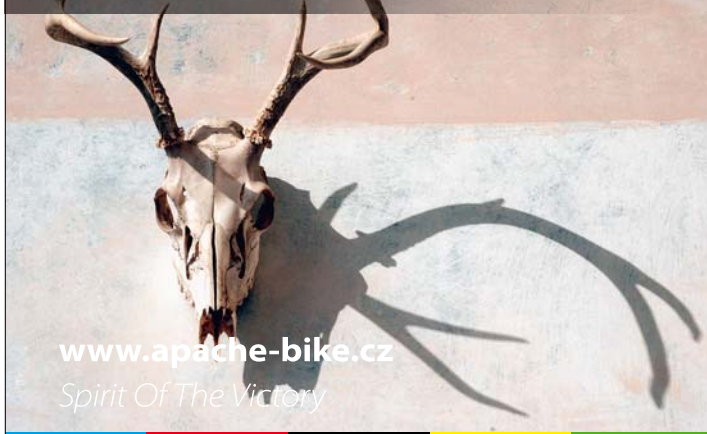


Eagle
New-Cross
Line 2008



Eagle ekonomická verze El Condora Kč 11.990,-

rám Alloy 6061 - vidlice SR NEX 4510-HLO - řazení Shimano Nexus 7 - velikost 18" • 20"



www.apache-bike.cz

Spirit Of The Victory

XC PROGRAM

NEW GENERATION KENDA

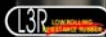
KARMA

univerzální 26 x 2.0", 60 TPI, patka-drát
lehký plášť pro XC
MOC od 396,-Kč

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

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

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



Směs s nízkým valivým odporem. Je to 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 prurazům.

www.CYKLOMAX.cz

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



Turner Five Spot

Potkat v našich končinách bike americké značky Turner je podobné, jako byste na parkovišti před kaučlánem viděli sportovní vůz Pagani Zonda, jenž se vyrábí v malých sériích a jehož cena je asi patnáct milionů. Nějaké maserati či ferrari je ve srovnání s turnerem prostě nezajímavá masovka. Takže si asi dovedete představit, jaké bylo naše nadšení, když jsme zjistili, že se jeden takový Turner téměř dennodenně prohání po Praze a navíc v blízkosti naší redakce. Sami uznáte, že o takové kolo jsme vás prostě nemohli připravit.

Motem značky Turner je, že zákazník má právo rozhodovat o tom, čím kolo osadí. Z tohoto důvodu jsou v nabídce pouze samostatné rámy a veškeré další komponenty jsou již v režii samotného majitele. Díky tomu je vlastně každý bike Turner naprostým originálem, což samozřejmě platí i o našem Kole z lidu.

Model Turner Five Spot, který je možné považovat za klasického zástupce kategorie enduro, má v rodném listě rok 2005, ale po konstrukční a designové stránce se jedná ještě o provedení z předchozího roku. Současný majitel tento bike koupil z druhé ruky a od té doby nezástal po stránce osazení téměř kámen na kameni. Ale nepředbíhejme, nejdříve se zaměříme na samotný rám.



Foto: Rustam Povarov



KOLO Z LIDU

Čtyřčep bez kuličkových ložisek

Rok 2005 byl posledním, v němž David Turner používal klasický systém Horst Link. V roce následujícím musel kvůli sporům s Tony Ellsworthem provést zadní čep upravit, a to jeho přesunutím nad zadní náboj, čímž po funkční stránce vznikl klasický jednočep s přepákováním, nesoucí označení TNT. Takže typ Five Spot, který je našim Kolem z lidu, již v této

podobě v nabídce nějaký ten rok nefiguruje. O to je však z našeho pohledu zajímavější.

Původně byl rám Five Spot navržen pro spolupráci s pružinovým tlumičem Romic, jenž umožňoval zadnímu kolu zdvih 130 mm. Následný přechod značky na vzduchový tlumič Fox RP3, vybavený systémem Pro Pedal, však znamenal kvůli větší progresivitě nemožnost využít celého zdvihu a snížení citlivosti chodu v případě lehčího jezdce. Pro kol



small details.
BIG DIFFERENCE.

POWERED BY SRAM

small details.
BIG DIFFERENCE.

POWERED BY SRAM

2006 byl proto představen nový rám s upraveným vahadlem, jímž byl dosažen zadní zdvih 135 mm. Změnou poměru přepákování se zároveň vyřešil problém s progresivitou. V následujícím, tedy loňském roce se již model Spot mohl pochlibit zdvihem rovných 140 mm, který zajistilo nové vahadlo a přepracovaná zadní stavba.

Tolik tedy o vývoji původního modelu Five Spot. Je zde ale hned několik zajímavostí, s nimiž se u jiných značek většinou nesekáme. Turner totiž od samého začátku nepoužívá klasická zapouzdřená průmyslová ložiska. Ve všech čepích jsou použita kluzná ložiska, a to pro snížení hmotnosti, a především pro největší jednoduchost. Jsou vybavena malými mazničkami, jímž se čas od času vymačkne do jejich útrobu mazací tuk. Všechny modely Turner navíc využívaly a využívají totožná kluzná ložiska, takže není problém s jejich případnou výměnou. I na několik let starý rám pasují kluzná pouzdra z nejnovějších modelů. Navíc životnost těchto pouzder je dle zkušenosti majitelů hodně vysoká. Další zajímavostí je vzájemná kompatibilita veškerých vahadel různých generací modelu Five Spot a Spot. Vahadla mají stejný rozstup i totožné osazení v oblasti čepů, pouze délky se liší. Díky tomu je možné na typ Five Spot z roku 2005, jenž byl standardně vybaven vahadlem 5,1", jednoduše naroubovat vahadlo rozměru 5,5". A přesně to také provedl majitel kola, a zvýšil tak původní zadní zdvih o celý jeden centimetr na hodnotu 140 mm. Nijak tím ovšem neutrpěla geometrie kola, hodnoty úhlu hlavy i výšky středu nad zemí zůstaly zachovány.

Jako optimální zadní pružičku jednotka se ukázal tlumič Fox RP23, který navíc prošel úpravami o firmy Push Industries. Vnitřnosti tlumiče

byly přepracovány pro vyšší citlivost. Nový písteček zlepšil průtok oleje, s čímž souvisí i rychlejší reakce tlumiče na podněty od terénu. Samotný systém Pro Pedal byl upraven pro konkrétní váhu jezdce a geometrii kola. Zvětšená vzduchová komora nabídlá majiteli lepší využití kapacity zdvihu a zároveň vyšší citlivost.

Krásná práce

Po konstrukční stránce působí rámy Turner hodně technicky. Jakýkoli převěk s pouze designovou úlohou byste zde hledali marně. Filozofii proto tato značka připomíná domácí Race Bike, což podtrhuje kombinace klasických kruhových profilů trubek a frézovaných dílů rámu a zadní stavby. Stejně tak příhradová konstrukce, použitá u mohutného ramene přepákování, je jedním z prvků využívaných rovněž značkou Race Bike.

Jednou z nejvýraznějších částí rámu je masivní frézovaný díl nesoucí středové pouzdro, hlavní čep zadní stavby a zároveň spodní úchyt tlumiče. Ačkoli se tento díl tváří jako obrovský blok duralu, teprve při bočním pohledu vynikne jeho maximální odlehčení. Ve spoji spodní a hlavové trubky nechybí výztuha a jakási „berlička à la Epic“ je použita mezi horní a vrchem sedlové trubky. Tím je zajištěn i hodně výrazný sloping rámu.

Zadní stavba, i přes svou leštěnou povrchovou úpravu, působí vzhledem k rámu docela subtilně. Nepřehlédnutelnými detaily jsou krásně tvarované patky a frézovaný dílec ve tvaru podkovy, bezprostředně za hlavním čepem. Při pohledu z boku pak vynikne jeho mohutný dutý spojující můstek.

Po stránce osazení není kolo co vytknout. Zadnímu zdvihu 140 mm vřede sekunduje vidlice Fox Vanilla RLC .07. Kompletní řazení

mají na starosti komponenty Sram X.9. Brzdy a zapletená kola jsou poslední generací sady Shimano Deore XT, klíčky jsou o jednu generaci starší. Na kole je ale řada věcíček, které patří mezi vyložené šperky. Jedná se o nesmrtelné hlavové složení Chris King, představec Hope, sedlovku Thomson či o karbonová řídítka Syntace Vector. Majitel kola nedá dopustit na pedály CrankBrothers Candy SL, a především na málo vidané, ovšem velice pohodlné sedlo Charge Spoon. Oblíbeným obutím majitele je kombinace bezdužových pláštíků Schwalbe Nobby Nic a Racing Ralph.

Jaký je Turner?

Turner Five Spot, jenž se tentokrát stal naším Kolem z lidu, je příkladem, jak se dá bike postupně inovovat, aby ve své kategorii i po několika sezónách patřil ke špičce. Majitel tohoto kola navíc neexperimentoval pouze s osazením, ale rozhodl se výrazněji zasáhnout do funkce samotného rámu, když volil vhodný tlumič, a především laboroval s vahadlem.

Turner Five Spot je rozhodně skvěle funkčním strojem, jenž nabídně vysokou míru komfortu a odolnost konstrukce, aniž by byl výrazněji omezený po stránce akcelerační a rychlostní. Hmotnost 12,9 kilogramu je pro 140mm zdvih rozhodně skvělou hodnotou a jistě není finální. Výměnou některých dílů za XTR či X.0 by se dalo postupně dostat až k hranici rovných dvanácti kilogramů. Tlumič se systémem Pro Pedal navíc účinně zabráňuje nežádoucímu pohupování při jízdě, takže v případě Turnera Five Spot máte před sebou bike s relativně vysokými zdvihy, ovšem bez problémů použitelný na celodenní ježdění či nezavodní pojetí maratonu. Takhle nějak má zkrátka vypadat kolo pro čistou radost z jízdy. (kad)

PROFIdrinX

made for Czech and Slovak olympians

NUTREND

www.nutrend.cz

SPECIÁLNĚ VYVINUT PRO ČESKÉ A SLOVENSKÉ OLYMPIONIKY NA OH 2008!

Ojedinelý hypotonický nápoj s energetickým potenciálem isotonického nápoje.

Originální řešení regenerace již v průběhu výkonu díky exklusivnímu použití preregenerační formule PeptoPro.

- » Hypotonický rehydratační nápoj
- » Pořádná dávka dlouhotrvající energie
- » Rychlé doplňování energie
- » Obnovení minerálové rovnováhy
- » Unikátní peptidová formule urychlující regeneraci

Dávka 40 g = 750 ml nápoje
V balení 6 x 40 g
V příchutích broskev a citron



Potrava pro zvláštní výživu - vhodné pro sportovce



5x foto: David Vosahlo

Cannondale

Chase 1



pneumatiky Syncros Point'n Chute. U nich se musíme zastavit, neboť sérové je rám vybaven jinými komponenty, ale majitel testovaného kola sáhl po Syncrosu. Volba pláště se zdá být na první pohled velmi kontroverzní – takhle tlusté gumy přece nejsou na street a dirt nutné. Jenže po nasazení a „odpanení“ prvního skoku dochází k přehodnocení jejich vlastností. Tak velký průměr zprvu nahání strach ze špatného valivého odporu a velké namotornosti, ale opak je pravdou. Point'n Chute dostávají svému jménu „Namíř a pošl to tam“, neboť po nahuštění na tři atmosféry jedou jako tank. Po rozjetí na skok jsme museli

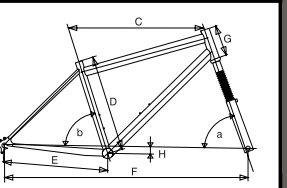
často přibrzdit, abychom nepřeletěli dopad až na placku. Chase je díky obutí neskutečně rychlý a živý, zároveň si nechá líbit i nějaký ten nepovedený doskok přímo na hranu překážky či křivé dopady z nedotočené stoosmdesátky na zadní kolo. Kruhový průřez pláště je vhodný jak do skateparku na hladký povrch dřevěných překážek, tak i na hliněné dirty či beton ve městě, ovšem neztratí se ani v lese na hliněném podkladu singletracku a dřevěných lávkách. Ovšem na kořeny a rozbité kamení či do mokra bude lepší přezout na nějaký univerzálnější vzorek, neboť blízko u sebe rozmístěné výstupky neumožňují stoprocetní

+ skvělá geometrie, velmi snadné ovládní, krátká zadní stavba

- nenalezli jsme

Technická specifikace:

- Rám: Chase Replica
- Vidlice: Marzocchi Dirt Jump 2
- Ráfky: Syncros 32 hole
- Náboje: Shimano M475
- Pláště: Syncros Point 'n Chute, 26x2.5"
- Pedály: Syncros Mental
- Klíky: FSA Gravity PC Guard
- Přehazovačka: SRAM X-9 Medium Cage
- Řazení: SRAM X-7 Triggers
- Řídítka: Syncros Bulk
- Představec: Syncros
- Brzdy: Hayes Stroker 185/160 mm
- Sedlo: Syncros
- Sedlovka: Syncros
- Cena: 39 900 Kč
- Hmotnost: 14,5 kg



Velikost	57
a Úhel hlavy	67°
b Úhel sedlové trubky	63,8°
C Horní trubka vodorovně	566,5 mm
D Délka sedlové trubky	575 mm
E Délka zadní stavby	410 mm
F Rozvor	1007 mm
G Hlavová trubka	180 mm

Stromy, lavičky, zídky, popelnice, koše, květináče, schody, zábradlí, rádiusy, funboxy, lávky, dropy, dirty... tam všude Chase byl. Nejen americký freestyler Aaron Chase, ale i jeho dítě – kolo Cannondale Chase 1, které jsme dostali k prakticky destruktivnímu testu. Nutno uznat, že na to, abychom Chase zlámali či mu ublížili, jsme měli pánové, vždyť po Aaronem tento rám dokázal třeba zvítězit v prvním ročníku Red Bull District Ride v Norimberku.

Aaron Chase nejenom, že patří mezi nejtalentovanější freestyly, ale zároveň hodně posunul hranice ježdění. Mimo jiné měl i jasnou představu, jak by mělo vypadat kolo, schopné takového nasazení, aby se na něm dalo s co nejmenší námahou jezdit na vrcholné úrovni ve freestyleovém parku, na dirtech i ve městě. A tak se Aaron výrazně podílel na vývoji rámu

Cannondale Chase, který podle našich poznatků patří k tomu nejlepšímu na trhu.

Rám
Pro stavbu rámu posloužily osvědčené „kanondevlojovské“ postupy výroby z materiálu Al 6061 T6 se začištěnými svary. Rám je supertuhy, což se projeví na chirurgické přesnosti ovládní v nejtechničtějších místech. Nízký rám ve velikosti S umožňuje při skákání na dirtu nad horní rámovou trubkou provádět různé triky, jako jsou třeba kankány, nofooty, ale i protažení rámu okolo hlavové trubky – tzv. tailwhip.

Nejdůležitějším prvkem, jenž dělá Chase Chasem, je superkrátká zadní stavba o délce 400 mm. Při použití 2,5" tlustých pneumatik by nebylo možné s klasickými trubkami zadní stavbu takto zkrátit, takže podkova spojující středové složení s řetězovými vzpěrami muse-

la být vytřezována na CNC. Přínos krátké zadní stavby je neoddiskutovatelný a je s podivem, že ji více výrobců freestyleových horských kol také nepoužívá. Vždyť zadní kolo je více „schováno“ pod jezdcem, tudíž zvednutí stroje na zadní kolo je mnohem jednodušší, stejně jako udržení se v jízdě po zadním. Také kratší rozvor napomáhá snazšímu točení nejen na místě, ale i ve vzduchu, takže třišedesátky, různé motanice ve freestyleovém parku či technické průjezdy klikatých pasáží jsou pro Chase mnohem snazší, než kdyby zadní stavba měla tradiční délku 425 mm. Velmi snadnou záležitost je výškok do vzduchu na jakkoli vysokou zídku či přes kládu. A to i přes celkovou hmotnost kola 14,5 kg. Na tě se podílí superodolná vidlice Marzocchi Dirt Jumper 2, pružící na bázi vinuté ocelové pružiny tlumené olejem, odolné klíky FSA Gravity, ale hlavně 2,5 palce tlusté

TRADIČNÍ PRODEJCE • KOLA BEŽNĚ SKLADEM • ŠPIČKOVÝ PŘEDPRODEJNÍ I BEŽNÝ SERVIS

cannondale

OBLEČENÍ, BOTY A DOPLŇKY • FINANCOVÁNÍ FORMOU SPLÁTEK BEZ NAVÝŠENÍ CENY

STERBA
www.sterba-kola.cz
Sezimova IO, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961
info splátky: 800 159 235
724 130 240
e-mail: info@sterba-kola.cz

0%
SPLÁTKY BEZ NAVÝŠENÍ

VERTEC

TR 060 TR 070 DSC

15 990 SK 13 290 Kč 19 990 SK 16 690 Kč

Frame: Alloy 7005 Aerotubes | Sizes: 20" 22" | Fork: RST Neon, Hydraulic Lockout | Shifting: Shimano Deore | Derailleur: Shimano Deore | Cassette: Shimano (9 speed) | Crankset: Truvativ Isolflow Hub: Shimano | Brakes: Shimano V-Brakes | Rims: Remon Dragon Double Wall | Tires: Innova 700x38C Weight: Bike 14.20 kg / Frame 1.99 kg

www.vertec-bike.com

Frame: Alloy 7005 Aerotubes | Sizes: 20" 22" | Fork: RST Neon, Hydraulic Lockout | Shifting: Shimano Deore LX | Derailleur: Shimano Deore LX | Cassette: Shimano (9 speed) | Crankset: Truvativ Isolflow Hub: Shimano | Brakes: Hayes MX4 Mechanical Disc brakes | Rims: Remon Dragon Double Wall | Tires: Innova 700x38C | Weight: Bike 14.74 kg / Frame 1.99 kg



Odolný představec, vhodný pro enduro, nebo dokonce sjezdové použití, a k tomu velmi příjemná hmotnost a perfektní zpracování. Tak to je PZ Racing A3MB, vyrobený z hliníkové slitiny řady 7075 T6.

Jeho perfektně CNC opracované tělo má designové ostré prvky objímek skloubené s dokonale hladkou střední kruhovou partií, která nese spoustu mikrodrážek od obrábění. Čistota opracování je vidět v každém detailu, jak na vnitřní straně materiálu, kde je maximální odlehčení, tak na vnějším ozdobném odrážkování na bocích nebo čelním dílu objímky. Aby nebylo odlehčení málo, jsou použity duralové šrouby velkého průměru M 10. Průměr s dostatečnou plochou

PZ pro náročné



závitů zajišťuje potřebnou odolnost při stažení. Imbusem č. 5 jsme představec dotáhli na vidlici a řídítka, doporučenou silou, která je vyznačena na spodní straně představce a během používání nebylo téměř potřeba šrouby přetahovat. Kvalitní materiál byl při dotahování odolný i vůči omacání, což je u duralu občas problém.

Oversize objímka řídítek a pevné spojení zajišťují spolu s materiálem perfektní tuhost. Otestovali jsme délku 60mm, vhodnou pro enduro či all mountain nasazení, a tuhost byla nekompromisní. Hmotnost představce v této délce je 139 gramů. K dostání je také v délkách 40, 80 a 100 milimetrů, úhel pět stupňů je společný, takže představec lze využít i pro náročnější pojetí XC. Kdo tedy hledá odolný představec s vysokou tuhostí, ale zároveň nízkou hmotností, určitě u modelu A3MB neshodne vedle. Cena 1690 korun je sice trochu vyšší proti standardnímu modelu, ovšem kvalita a čistota zpracování materiálu spolu s hmotností a tuhostí ji naprosto vyváží.



(už)

- + tuhost, hmotnost, zpracování
- cena

Axon 430

Krátkoprsté cyklistické rukavice Axon 430, novinka v letošní kolekci domácí značky, sází na maximálně propracovaný střih a na řadu detailů, které mají za úkol zpříjemnit život uživateli. Kombinace dlaně ze syntetické kůže Amara s hřbetními panely tvořenými materiálem Nanoproof zaručuje nejen nadprůměrnou pružnost, a tedy i tvarovou přizpůsobivost, ale především výborný odvod vlhka a nepříjemného tepla od pokožky a v neposlední řadě také vysokou životnost.

Střihové rukavice výborně kopírují tvar ruky a směrem k malíčku klesající linii mezi prsty, i při sevření řídítek se proto nikde nekrabati přebytný materiál. Zesílená dlaň je doplněna o měkké polstrované a protiskluzový potisk. Výztuha se nachází také v nejzatěžovanější partii mezi palcem a ukazovákem. Zakončení dlaně na zápěstí je vyřešeno slabým neoprenem.

Horní díl je sešit ze tří hlavních panelů, mezi nimiž je využito reflexní



materiál. Svrchu palce nechybí nezbytné froté pro utírání potu a mezi prsty pak stahovací poutka. Kdo si na ně jednou zvykne, rukavice bez těchto poutek už většinou nechce. Poutka skutečně výrazně zjednodušují stáhnutí rukavice

z propoceně ruky. Precizně je provedeno také obšití materiálu na zakončení prstů.

Rukavicím Axon 430 není po stránce zpracování co vytknout, nabízí ideální střih, vhodné polstrované dlaň, stahovací poutka i reflexní prvky. V nabídce jsou tři barevné varianty, modrá, červená a černá, ve velikostech S-XXL. Cena rukavice je 490 korun.

(kad)

- + střih, pružnost a prodyšnost horního dílu, reflexe, stahovací poutka
- nenalezli jsme

záběr v rozbitém terénu či dobré čištění od bláta.

Vidlice s 80mm zdvihem je na street a dirt tak akorát a pro normální ježdění lze přitvrdit předávnou vzduchovou komoru. Díky tomu vidlice nechodí nijak hluboko, což se hodí v technických pasážích, kdy je potřeba balancovat třeba na deset čísel úzké lávce ve dvou metrech. Ano, i na takových překážkách se projeví skvělá ovladatelnost. Výborným pomocníkem jsou v takových chvílích výkonné brzdy Stroker amerického Hayesu, které umožní jak jemné přibrzdění, tak i stopo-centní blokaci kol, a to s minimální námahou prstů.

Výbava od americké značky Syncros je zcela na místě, vše je vyladěno k absolutní

dokonalosti ovládní, ale nejzajímavějším bodem jistě budou pedály Syncros Mental s piny s rozpílenou hlavičkou. Ty drží pod podrážkou jak přibité, ovšem bez chráničů dovedou pěkně rozdrásat holení či lýtko. Takže na Chase bez chráničů raději nelez. Ruční výrobě rámu i luxusní výbavě také odpovídá cena 39 900 Kč. Ta se může zdát vyšší, ale Cannondale Chase lze mezi ostatními koly na freestyle přirovnat k BMW mezi auty či harleyi mezi motorkami. Ten, kdo za něj ty kačky obětuje, nebude ani sekundu litovat, protože jeho ježdění se posune o notný kus kupředu, výš a dál. Musíme totiž uznat, že Chase nás svým jízdním projevem opravdu unesl a že takové kolo mít v garáži kdykoli k dispozici je radost.

Padne jako ušitá.



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



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



MX90
turistické MTB / kožený svršek /
sifovina / 1.699 Kč



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



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



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

LAKE®

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



Pell's pro freeridery

Před časem jsme psali o vlašťovkách české značky Pell's, kterými jsme si osadili redakční stroj a vozíme je dodnes k plné spokojenosti. Pell's však nemyslí jen na bikery, ale i na sjezdáře a freeridery, pro něž jsou určeny vlašťovky a představec řady DH. Nejvíce nás zaujala bílá povrchová úprava řídítek DH8 a představec DH5, která kokpit oživí, a tak jsme si je nelenili vyžádat do jízdního testu.



Vlašťovky mají buď nízký průhyb 20 mm, nebo velký průhyb 45 mm, takže se jimi dá zvýšit posed, což se rozhodně hodí při jízdě z kopce. Řídítka jsou vyrobena ze slitiny hliníku Al 6061, středová partie má oversize průměr 31,8 mm a šířka vlašťovek je 680 mm. To je v dnešní době konkrétně pro sjezd již skoro i málo, ale pro freeride nebo street a dirtjump je to šířka ideální. Zahnutí řídítek je ideální, po přesunutí z modelů renomovaných světových značek jsme neměli žádnou potřebu si na úchop zvykat a případ nám přirozený. Hmotnost je bytelných 300 gramů. Pouze bílá povrchová úprava není věčná a v místech upnutí představeců či brzdových pák došlo k narušení struktury barvy.

a tudíž navýšení pevnosti stěn. Objímka řídítek je na čtyři šrouby a je profilovaná pro snížení hmotnosti. Dodává se v délce 50 mm s úhlem zvednutí 10° pouze pro průměr řídítek 31,8 mm. Hmotnost představeců je 240 gramů, což je hmotnost odpovídající zatížení. Tuhost v krumku je excelentní, destruktivní test na kole jsme raději neprováděli. Kromě bílé se řídítka a představec dodávají i v tradiční černé. Cena vlašťovek je 870 Kč a představec 540 Kč.

- + dobrá ergonomie, design
- nižší trvanlivost barvy

(mig)

Značka Giro má vedle širokého sortimentu cyklistických i lyžařských přileb v nabídce nově také kolekci brýlí. Zatímco některé modely jsou díky svému civilnějšímu vzhledu univerzální, typ Havik, jenž jsme měli možnost otestovat, je svým tvarem vloženo sportovní.

GIRO HAVIK



Jednoduchý tvar má pryžový nánosník, který svým provedením maximálně zmenšuje styčnou plochu s nosem.

Plynulý průhyb nožiček a pevná konstrukce jsou zárukou jistého usazení brýlí na obličej. Tvar je zde však trochu na úkor univerzality, někomu mohou nožičky nad ušima lehnout. Výběr brýlí je však hodně individuální záležitostí, takže ke konkrétnímu tvaru hlavy většínou pasují konkrétní brýle, proto není tvar nožiček v tomto případě minusem. Optimální je výška umístění nánosníku i jeho tvarové poddání gumová část. Co se týče skel, je jejich průhyb kopírující tvar obličeje správný. Nám by se ale více líbilo, kdyby byla skla o něco vyšší. Jejich spodní zalomení sice nepochybně zvládne designovou atraktivitu, ale ve vyšších rychlostech do očí jezdců přece jen fouká. Spodní hrana zorníků

je tedy zbytečně vysoko. Na druhou stranu pochvalu zasluží mimořádná kvalita použitých skel. Ta mají nejen velice příjemné kroužkové zabarvení, ale především svou „kvalitou obrazu“ bez jakéhokoliv zkreslení uživatele nadchnou.

Brýle Giro Havik jsou v nabídce s matně a leskle černým, červeným a bílým rámečkem se čtyřmi různými zabarveními skel. Podle konkrétního provedení se cena brýlí Havik pohybuje od 2490 do 2990 korun. Součástí brýlí je i speciální látkový obal sloužící vedle ochrany při transportu také k dokonalému vyleštění zorníků.

- + kvalita zorníků, pevná konstrukce rámečku, design
- vysokou umístěná spodní hrana zorníků

(kad)

Maxxis Monorail a Ridgeline

Novinkou u značky Maxxis pro letošní sezónu jsou pláště Monorail a Ridgeline.

Pro značku typické jsou dva rozměry XC pneumatik 1,95 a 2,1 palce a zároveň drátové i kevlarové provedení. Oba pláště mají při pohledu shora kruhový průřez. Tím pádem kolo jede po hladkém povrchu jen po středním vzorku, a pokud je v pneumatice vyšší tlak, bude se výborně odvalovat. Jejich hlavní určení je do suchého terénu, kde pojedou velmi rychle.

Monorail

Model Monorail jakoby připomíná kombinaci předchůdců minotaura a larsena, a přitom si z nich vzal jen to nejlepší. Na vrchu pláště je esovitě vytvořen vzorek z malých kostiček s jednou šikmou stěnou, od kterého do stran odbíhají malé paprsky. Ty jsou následně vystříhány větším vzorkem na straně pro extrémní náklon.

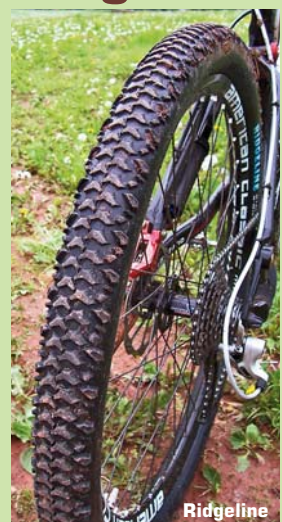
Při vjetí do terénu monorail výborně vede a třeba v napadeném listí celkem dobře drží. Daleko od sebe rozmištně výstupky pomáhají čistit plášť od bláta, ale také jsme mnohem častěji než kdy jindy slyšeli cinkání rámu díky létajícím kamínkům. Boční výstupky ve tvaru písmene C pak zajišťují dobrou přilnavost v náklonu.

Ridgeline

Plášť Ridgeline je pro lepší trakci vyveden s šupinovým příčným dezénem, který stíhává oběh celého kordu. Výstupky na stranách jsou pak opět samozřejmostí. Přes svůj dost hustý vzorek ne-



Monorail



Ridgeline

má plášť v bahně tendenci tak snadno proklouznout. Navíc se dá velmi výrazně naklonit, výstupky drží do velkého úhlu. Na mokřých korytech a kamenech je to ale horší, zde mají pláště jasně definované limity, které vás nastěží již předem upozorní, kde si dát pozor. Tlumící vlastnosti a dobrý záběr v kopci vám však bohatě vynahradí předešlé problémy.

Tyto pláště bychom doporučili pro celoroční ježdění ve středně náročném

a převážně suchém terénu. V našem případě dostatečná šíře a dobré tlumící vlastnosti byly vykompenzovány jen trochu vyšší vahou 640 gramů v drátovém provedení. Hlavní uplatnění tedy vidíme hlavně u maratonců a jezdců náročného cross-country.

Cena obou plášťů v testovaném drátovém provedení a rozměru 2,1" se pohybuje od 499 korun podle směsi.

(ant)



NEJEN PERFEKTNÍ OBUTÍ, ALE I PERFEKTNÍ OBLEČENÍ!



FRONTIER
1780 Kč

Materiál Tasson 6600 v kombinaci se strečovou Cordurou, dvě přední kapsy se zipem, zadní kapsa, v pase regulace na pásek se suchými zipy



TATU
1540 Kč



MISSION
2570 Kč

Materiál mikroválkno Multilight, boční díly ze slitiny, raglanový rukáv

Podrážka: VIBRAM >>> Zapínání: tkanicový s posuvným páskem na suchý zip. Vnitřní vypalovaný jazyk s držákem tkanic. >>> Světlé: pro světlé, byl vybrán nejpřirozenější materiál, který uspokojí požadavky MTBářů, odolný proti prachu, bahně... Štuktura tehy zaručuje ochranu, optimální upnutí a zároveň dobrý komfort. Špička a pata jsou dobře chráněny a chodidlo je dobře stabilní. >>> Pata: Polyuretanová pata 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



Výhradní zastoupení NW v ČR: Lom trading, s.r.o. >>> info@lomtrading.cz
www.lomtrading.cz >>> tel./fax: 296 365 556 >>> tel.: 296 365 557



rám: ALU 6061 hydroform
vidlice: Suntour XCR 100mm
radenie: Shimano SL-10
přehazovač: Shimano Altivio
přesmykáč: Shimano
převodník: Truvativ Iso Flow
viackolo: Shimano HG 3078
retaz: XMC 77
brzdy: Tektro 10 disc
komponenty: Velo, Heco, Zoom
hmotnosť: 13,7 kg



MC s DPH
sk 11.990,-
cz 10.390,-

Stojany pro školy



Klub pražských cyklistů má mnoho aktivit, mezi ty nejdůležitější patří především podpora výstavby nových cyklotras či vypracování doporučených tras pro bezpečný a rychlý průjezd cyklistů hlavními městy. Další z aktivit je právní poradna pro cyklisty či aktuální informace o projektech či výstavbě nových cyklistických tras. Klub nechce jít cestou jakýchkoli válek s motoristy či chodci, rozhodně se nechce „prezentovat“ ne právě smysluplnými demonstrativními jízdami a blokováním pražské magistrály. Cílem je najít odpovídající řešení pro možné soužití cyklistů, motoristů a chodců ve městě, jehož urbanistický plán s cyklisty nikdy v minulosti příliš nepočítal...

Jedním z bodů programu Klubu pražských cyklistů bylo již v době jeho založení vypracování projektu, jenž umožní dětem dojíždění na kole do svých škol. S tím souvisí nejen bezpečnost jízdy samotné, ale také uložení jízdních kol v prostorách škol. A první vlašťovkou se stala základní škola v ulici K Dolům v pražských Modřanech. Klub pražských cyklistů škole věnoval a nainstaloval nerezové stojany pro celkem dvacet jízdních kol. Umístění stojanů v atriu školy zajistí kolům bezpečí před nenechavci, takže se žáci nemusí obávat, že o svá kola během vyučování přijdou.

Modřanská škola leží v bezprostřední blízkosti cyklostezky vedoucí podél Vltavy, takže se mohou žáci z přílehlého okolí do školy dopravit svou vlastní silou, a hlavně bezpečně. Možnost uložení jízdních kol v uzamčených prostorách školy okamžitě zvedla zájem dětí o využití této dopravy do školy. Takže jen tak dál...

(kad)



Rukavice motokrosové značky O'Neal, které jsou signature modelem freestylera Andreu Lacondeguye, jsme již představili. Pokud však nepatříte mezi příznivce lebek na rukavicích, stačí sáhnout po sériovém modelu Reactor.

O'Neal Reactor



Ten je primárně určen pro motokros, ale bez problému jej lze používat i na horské kolo. Jediný rozdíl mezi bikovými a motokrosovými rukavicemi je totiž ten, že motokrosoři v integrálcích si stejně jako sjezdáři neotírají pot, protože se do helmy prostě nedostanou. Ale pokud biker jezdí freeride či street v koscce či běžné přilbě se štítkem, jistě by ocenil froté panel na boční straně palce, který většina bikových rukavic má. Proto bychom rukavice Reactor doporučili hlavně sjezdářům, jimž poskytnou skvělé odvětrání horní partie, ochranu kloubů a svrchní části ruky díky gumovým nášivkám i jistý kontakt s brzdovou pákou díky silikonovým proužkům na spodní straně prstů. Dlaňová část je vyztužená silnější kůží, ale mezi panely jsou malé větrací dírkky, takže dlaň může dýchat. Vyztužena je i vnitřní a horní strana palce. Skvěle jsou provedena zakončení prstů, kde je jemnější kůže přetažena až za lůžka nehtů, takže na koncích článků prstů nejsou žádné překážející švy a v prstech je tedy dostatek citu.

Stahování na zápěstí se provádí páskem z tlusté gumy, který se dá velmi dobře uchopit i v rukavici, a stažení je díky dlouhému suchému zipu dostatečné. Výborné je také poutko na spodní části dlaně, za něj se jednoduše rukavice natáhne a zároveň se za něj dají i pověsit při sušení. Takové drobnosti dělají život jednodušší a při oblékání jiných rukavic jsme po poutku instinktivně sahalí.

Cena modelu O'Neal Reactor je kolem 1100Kč, což je sice více než u jiných rukavic, ale O'Neal patří k těm luxusnějším značkám, které udávají směr. Skvělé odvětrání, padnoucí střih i drobné vychytávky vždy budou důvodem, proč sáhnout po kvalitě i značce s dobrým renomé. (mig)

- + padnoucí střih, odvětrání, poutko pro natahování
- chybějící froté na otírání potu

CYKLISTICKÉ OBLEČENÍ

- ▶ VOLNĚJŠÍ STŘIH
- ▶ DECENTNÍ DESIGN
- ▶ NEJMODERNĚJŠÍ MATERIÁLY

SPORT ARSENAL

SPORT ARSENAL BUNDA - SOFTSHELLOVÁ PÁNSKÁ/DÁMSKÁ

- softshellová bunda pro ošetrané vlahé, opatřená vodě a větru odolnou membránou s vysokou hodnotou prodyšnosti a paropropustnosti od výrobce
- kvalitní konstrukce a přiléhavé švy, na zadní části s reflexní prvky
- kapsy s reflexními prvky

Materiál:

- Soft Shell - Polyester 84 %
- Polyuretan 16 %
- barva černá
- velikosti S, M, L, XL

SPORT ARSENAL KRÁTKÝ - PÁNSKÝ/DÁMSKÝ

- velmi cyklistické kraťasy s pružným pasem, dvěma bočními kapsami, přední kapsou s reflexním prvky, opěrnací funkcí spodky s vložkou

Materiál:

- syntetika Bora - 100% m - Polymid 100 %
- vnější spodky: Proton Sila 100 %
- vnitřní elastická antibakteriální vložka Polyester 100 %
- barva černá
- velikosti S, M, L, XL

SPORT ARSENAL DRES S KRÁTKÝM RUKÁVEM PÁNSKÝ/DÁMSKÝ

- dres vlněná síťka, vlnový raglanový nádo, tenec spojčák, zip do 17 dílek, zadní kapsa opatřená zipem a reflexními prvky

Materiál:

- OZOLMAY PISA, coolmax 50 %
- PES micro 50 %
- barva černá/bílá, černá/bílá
- velikosti S, M, L, XL

NOVINKA

... více na www.sportarsenal.cz

SPORT ARSENAL s.r.o., Poděbradova 1772, 289 22 Lysá nad Labem
 TEL: +420 325 551 962, tel./fax: +420 325 553 757
 E-mail: sportarsenal@sportarsenal.cz

MALOOBCHODY

Kola ŠÍŘER

www.sirer.cz

BRNO
tel. 547 212 482

BEROUN
tel. 311 621 355

Č. BUDĚJOVICE
tel. 386 359 259

Oficiální dovozce
Cannondale

Horská a krosová kola

Stavby silničních kol

KERN

CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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

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

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

CYKLO EMAP

www.emap-praha.cz

Prodej - servis

tel. 261 911 452

mob. 721 414 810

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

po - 10-18

út - 10-18

st - 10-18

čt - 12-20

pá - 10-18

so - 9-14

soboty od listopadu do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatku.cz

značková prodejna servisu kol

OPACHO GIANT SUPERIOR

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



mtb
series

in bike
we trust

9,15 kg
ULTRA LIGHT

VIRUS RX1
V brakes



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

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

4E

www.4EVER.cz

