

CYKLOSERVIS



LUKÁŠ BAUER
Vítěz světového poháru v běhu na lyžích

S LUKÁŠEM O KOLECH

Nebývá pravidlem, aby se na start domácího bikemaratonu postavil sportovec opravdu světového formátu, vlastně ten nejlepší ve svém sportu. Nemyslíme tím samozřejmě cyklistu, protože třeba i nejlepší silničáři nepohrdnou dlouhou a náročnou projíždkou krajinou.

Když se dnes řekne Lukáš Bauer, i ten, kdo se o sport moc nezajímá, okamžitě ví, že se jedná v současnosti o absolutní hvězdu běžeckého lyžování. O osobu, která v uplynulé zimní sezoně sbírala jeden vavřík za druhým a stala se vítězkou světového poháru. A samozřejmě si také vzpomene na jeho druhé místo na olympijských hrách v roce 2006 na trati 15 km klasicky.

Lukáš Bauer cyklistiku miluje a v současné době je tento sport pro něj prostředek ke skvělé fyzické kondici. V posledních letech se stává pravidelným účastníkem našeho největšího bikového maratonu Král Šumavy. Bývá i velmi úspěšný. V roce 2007 například na kratší 70kilometrové trase zvíťazil, a tak nemohl chybět ani na letošním ročníku.

Zvláště tehdy, když společně se svými reprezentačními druhy před tím absolvoval týdenní soustředění na horských kolech v oblasti Šumavy. Start v tomto závodě se pro něj tak stává jakousi samozřejmostí.

Bylo velmi příjemné, když jsme se mohli s Lukášem domluvit na exkluzivním rozhovoru o cyklistice ihned po projetí cílem. Samozřejmě jsme si povídali především o cyklistice. To nebývá obvyklé, protože jeho program je doslova našlapaný v každé minutě. Okamžitě po projetí cílem se na něj vrhli reportéři a kameramani. Jestliže Cykloservisu věnoval delší čas a ochotně, ještě špinavý a zabláčený, odpovídal na naše otázky, může být příjemné i pro vás, kteří jste mu v zimě fandili a drželi pěsti, abyste mu možná i v svým fanděním pomoh-

li k neskutečnému úspěchu, kdy jako první Čech získal nejcennější pořadí ve světovém poháru.

Lukáš, první otázka samozřejmě musí směřovat k dnešnímu závodu. Dojel jste šestý na kratší trati. Prý byly zase problémy s otočením značení.

No jo, zase nějaký chytrák otočil značky. Trochu jsme si zajeli. Ale je to celkem jedno. Tady to je snad už zvykem, podobně hrátky nějakého člověka.

Málokdo ví, že jste v roce 1995 startoval na Mistrovství Evropy ve Špindlerově Mlýně v juniorech v kategorii cross-country.

No ano, startoval jsem a byl jsem asi na 72. místě. Nebyl zas takový problém se nominovat, protože to bylo v Čechách. Myslím, že pro nominaci bylo kritériem absolvovat minimálně tři závody Českého poháru a umístit se do takového tisícátého místa. Tak jsem se nominoval. Akorát pro mne bylo málo zradou, že v pohárových závodech jsme jezdili závod asi 28 kilometrů a ve Špindlu nás nahnali, v těch kopcích, na čtyřicet kilometrů.

➔ **Dokončení na str. 2**

Velký bazar na kola
www.cykl.cz

GALAXY Sirius



Čtěte na str. 5

CA7700 www.AUTHOR.eu

velikost 480, 500, 520, 540, 560, 580 mm | rám AUTHOR HIGH MODULUS KARBON MONOCOQUE | komponentové vybavení D U R A A C E
zapletená kola MAVIC KSYRIUM SL WHEEL SET | řídítka RITCHEY WCS EVOLUTION KARBONOVÁ
představec RITCHEY WCS 4-AXIS | sedlovka RITCHEY WCS 1B KARBONOVÁ | sedlo FIZIK ARIONE 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.

ROCKMACHINE



S LUKÁŠEM O KOLECH

➤ Dokončení ze str. 1

Proti cyklistům jsem tolik na kolech netrénovával, a tak myslím, že to bylo dobré. To bylo také v době, kdy jsem se dokonce rozhodoval, jestli budu dál lyžovat, nebo budu závodit na horských kolech.

Cím jste začínal – cyklistikou, nebo lyžováním?

No určitě byly první lyže. Začal jsem lyžovat někdy v osmi letech. Taková druhá až třetí třída základky. Potom k nám přišla horská kola a to mě strašně bavilo a v juniorských letech jsem objel ročně, během letní přípravy, takové dva až tři pohárové závody. Nebylo to tak špatné,

Lukáš Bauer

Narozen: 1977 v Ostrově nad Ohří, ženatý

Záliby: horská kola, kanoistika, příroda

Lyže: Fischer

Kolo: Author

Nejlepší výsledky: v roce 2002 poprvé umístění na závodech světového poháru v první desítce, 2003 první vítězství na závodě světového poháru, 2006 2. místo ZOH v Turíně na 15 km klasicky, 2007 5. místo na 50 km, 2008 vítěz Tour de Ski a vítěz světového poháru.



protože v pohárových závodech jsem jezdil kolem desátého, jedenáctého místa s minimálním cyklistickým tréninkem. Potom se mi ale začalo dařit na lyžích, a ty tedy vyhrály. Teď to je takové výrazné zpestření letní přípravy. Ročně najezdím na horském asi 2500 kilometrů, což je samozřejmě nic. Na silničce ročně tak do 1500 kilometrů. Jak málo jezdím, nemám na kole moc techniku jízdy, a tak

to všechno urvu silou a jakmile je něco techničtějšího, hodně ztrácím.

Kde se víc natrápíte, na kole nebo na lyžích? Jaký je pro vás rozdíl „dávat“ si na kole a na lyžích?

Já se určitě víc natrápím na kole, protože na něm nemám ekonomiku pohybu. Vydržím jet asi hodinu až hodinu a půl. Do té doby jsem schopný, když není moc technická trať, se s lep-



ším cyklisty na trati poměrovat, ale potom mi dojde. To už se na kole mlátím. Chybí mi na kole ty odsezené hodiny, které jsou pro kvalitní výsledek potřeba. Energie jde všude možné a ne dopředu. Není to ale tím, že třeba já jsem zvyklý při závodech na lyžích jet dvě hodiny při padesátce. V tréninku jezdíme samozřejmě déle, ale je to v té ekonomice jízdy. To je normální.

Kdo se vám stará o kolo? Připravujete si ho sám?

Většinou sám. Samozřejmě dnes, když jsou na kole třeba kotoučové brzdy a složitá vidlice, nedovím si to sám rozebrat. Ale běžné práce, jako je seřízení přesmykače, přehazovačky a podobně, zvládnou sám. Tady na Kráži je nám každoročně k dispozici servis Authora, na

kterém jezdím. Miloš Křestan, mechanik Authora, mi kolo připraví. Zvláště teď, když jsme s lyžařským národním týmem na Šumavě na týdenním soustředění na horských kolech. To kolo tady opravdu dostalo zabrat a Král je vlastně na konci našeho soustředění.

Čítím z vašeho povídání, že o kole se zajímáte běžně. Ne že na něj jenom sednete a občas na něm potrénujete.

Pro mne je kolo zábava s tím, že to je současně dobrý tréninkový prostředek, který využíváme od května do půlky července. Asi jezdím na lyžaře trochu víc, než je zvykem. Potom jde kolo do ústraní a v srpnu se na kolo dostanu minimálně.

Pohybujete se mezi světovými lyžaři. Přijde s nimi někdy řeč na kolo?

Samozřejmě. Většina na kole v přípravném období jezdí. Někdo jezdí méně, někdo více. Někdo preferuje silniční kolo, někdo horské. Třeba Američan Carl Svanson byl současně profík na bikách. Občas zajel na lyžích skvělý výsledek, i když ne standardně. Potom ale zjistil, že to nejde celé léto závodit na kole a v zimě na lyžích.

Jezdíte ale i jiné bikové závody. Každoročně objedu tak dva závody Českého poháru. Letos, bohužel, mi to termínově nevychází a asi nepojedu ani jeden. V loňském roce jsem byl třeba v Losinách v kategorii „hobíků“ těsně druhý. Také jedu nějaký ten maraton. Třeba Manitou Železná hory, Drásala, Krkonošský maraton.

V cyklistice se na trati občas nechodí pro hrubé slovo. Občas dojde mezi závodníky k nepřijemnému kontaktu. Cyklistika je těžká a lze to pochopit. Jak to je v lyžování?

Samozřejmě i v lyžování ke kontaktu dojde. Je to ale můj sport, a tak si tam víc věřím. Jsem na to zvyklý. Tady, si dávám pozor. Když je sjezd, nechám si trochu odlept, abych viděl na trať přede mnou, co tam je. Chci jet samozřejmě na kole co nejlépe, ale svým způsobem mě živí zima, a tak si dávám pozor. Občas ale k nějakému pádu není daleko. Musím si přiblížit a dohnat to do kopce. Na lyžích také padají tvrdá slova. Někdo jinému nechtěně šlápně na lyži a tvrdší slovo padne. Zvláště tehdy, když vidím, že po mě někdo šlápe častěji. To se samozřejmě rázně ozvu.

Děkujeme za rozhovor a přejeme vám, abyste nám všem i v té příští zimě dělal takovou radost jako v té minulé. (Kany)

NOVINKA z Kalifornie

reflexní pneumatiky
zvýší vaši bezpečnost
a dodají
nepřehlédnutelný image
vašemu kolu

3 sweetskinz

více informací na e-shopu

www.lomtrading.cz

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

LOM TRADING

GALAXY

Sirius



Ve sjezdech se logicky více projeví živější povaha kola a je zapotřebí jej krotit. Výška řídítek zde ale našťastí není překážkou, úhel představce a dostatek karbonových podložek pod ním nenutí jezdců jít předčasné za sedlo. Sériové nastavení kola nám proto maximálně vyhovovalo a považujeme jej za adekvátní například pro maratonské použití.

Dostatek pohodlí

Po stránce komfortu odvádí maximum práce vidlice Fox F100RLC. Možnosti nastavení komprese i zpětného tlumení jsou téměř vyčerpávající. Nízkorychlostní komprese se seřizuje útlým prstencem pod páčkou lockoutu, takže i odolnost vůči zanořování vidlice ve sjezdech je plně v rukách uživatele. Ideální nastavení však zabere nějaký ten čas, takže může být skutečně „vyčerpávající“... Po stránce hladkosti chodu není foxce co vytknout, stejně tak celková tuhost konstrukce odpovídá kvalitám použitého rámu.

Pohodlí zadní části kola už samozřejmě není tak vysoké, komfort se musel zkrátka podřídit výkonu. To je však u závodního materiálu běžné, a proto nižší schopnost rámu pohlcovat otřesy není negativem. Samozřejmě zde dohání, co se dá, sedlovka Deda. Její karbon/duralová konstrukce a širší průměr však také nemohou nabídnout extra vysokou míru pohodlí. Naopak sedlo WTB Rocket V je vyloženým křeslem. Tvar jeho středové části, vyšší bočnice a dostatek polstrování, to je zkrátka zaručený recept na

jezdcův komfort i při mnohahodinovém maratonském závodě.

Osazení, respektive jeho mix, zasluhuje pochvalu. Sada Deore XT, včetně skvělých kotoučůvek, funguje jako hodinky. Klíky Truvativ Stylo sice nenabízí absolutní tuhost jako jejich konkurence Hollowtech II od Shimana, a tak je jejich pevnost výborná. Nabíhání řetězu na převodníky je stejně čisté jako u prestižních sad japonské značky.

Kola Mavic CrossRide Disc mají odolné ráfky a celková konstrukce s plochými dráty a hvězdicovými přírubami nabídne nadprůměrnou odolnost proti rozcentrování. Průmyslová ložiska navíc téměř nevyžadují údržbu, což jistě uživatelem rovněž ocení.

K málo vidaným dílům ve světě MTB patří komponenty Deda. Vedle sedlovky jsou zde s tímto logem také řídítka a představec. Tento set nabízí skvělou tuhost v krutu, takže jistě přesvědčí i drsné bikery, kteří díly Deda stále považují za pouze silniční vybavení.

Vina karbonu zasáhla i domácí značka Galaxy. Z letošní kolekce jsme již otestovali silniční model Star s celokarbonovým rámem, který byl mimo jiné charakteristicky především nevšedním tvarem spodní trubky. Totožný konstrukční prvek využívá také typ Sirius, nejvyšší zástupce XC série, jenž prošel rovněž naším testem. I v jeho případě je použit karbonový základ, oděný do sady Shimano Deore XT. Samozřejmě nemohou chybět komponenty Deda či vidlice Fox, tedy díly, jejichž dovozem se producent kol Galaxy zabývá. Cenová politika se navíc zdá být nakloněna zákazníkovi. Vzhledem k použití špičkové vidlice Fox a karbonového rámu, který se prodává i samostatně za necelých sedmadvacet tisíc korun, rozhodně není částka 59 990 korun za celé kolo nijak přemrštěná.



se ale více líbilo jejich umístění zespodu horní trubky.

Ostré svezení

Slovo ostrý přesně charakterizuje povahu testovaného stroje. Ostřejší je jeho ovládání v duchu závodního cross-country, takže je akcelerace a ostré jsou rovněž jeho účinné brzdy. Ale pěkně popořadě...

Celkový projev kola přesně odpovídá požadavkům závodníků na rychlých tratích. Dominantním znakem je skvělý přenos síly daný velice

dobrou torzní tuhostí rámu. Širší konstrukce zadní stavby se v tomto ohledu rozhodně vyplatila. Solidní pevnost vykazuje rám i v oblasti kolem středového pouzdra. K nežádoucím kroucením nedochází ani ve spurtu, ani při silové jízdě do prudkého kopce. Dobrým zrychlení navíc napomáhá i nízká obvodová hmotnost kol, daná kombinací Mavic CrossRide/Kenda Karma. Naopak celková váha kola 11,4 kilogramu, ve velikosti 19" včetně pedálů, není nijak oslňující. Je nutné ji brát jako určitý důsledek vysoké tuhosti a použití maximálně funkčních dílů zvyšujících komfort jezdce.

Ovladatelnost kola si vysloužila naši chválu. V kategorii ryze závodních XC biků patří Galaxy Sirius k těm živějším, jeho reakce na podněty od jezdců jsou okamžité. Přesto ale není bike nijak nestabilní, celková ovladatelnost je rozumným kompromisem. Délka rámu a poloha řídítek usadí jezdce do vyožlené sportovní pozice, přesto ale není sirius kolem, které by bylo schopné jet pouze rychle a rovně. S chutí zrychlovat se v tomto případě snoubí solidní prostupnost techničtějším terénem, bike nijak nerozhodí ani více točivá pasáž po úzké pěšině. V příkrých výjezdech je sirius jako doma, nemá přílišná tendence ke zvedání předního kola a schopný jezdec na něm vyjede prakticky cokoli. Jediným limitem jsou v takovém okamžiku pláště Kenda Karma, které jsou rychle a do jisté míry univerzální, pouze si moc nerozumí s mokřým terénem.

bez jakýchkoli nežádoucích vedlejších jevů. Praktickým přínosem je ale výhodnější poloha košíku na spodní trubce. Tvarování jejího profilu staví lahev do více svislé polohy, což jezdec utváří při manipulaci s bidonem, a zároveň je tak trochu snížena náchylnost lahve k vypadnutí.

Rámu již na pohled přímo dýchá nadprůměrná pevnost konstrukce, která je vpředu pod hlavou a u napojení monostay zadní vzpěry podpořena zpevňujícími žebry. Hodně masivní je partie rámu kolem středového pouzdra, do níž se plynule rozšiřuje sedlová trubka. Stejně tak zadní stavba neponechává po stránce tuhosti nic náhodné a sází na co největší vzájemný rozestup ramen. Z toho logicky vyplývá také hodně prostoru mezi zadní stavbou a vzorkem pláště, tedy jeho lepší průchodnost v případě nabalení vrstvy bláta. Zatímco u většiny rámu mají dolní vodorovné vzpěry pozvolna se zvětšující rozestup, rám Galaxy Sirius má maximální rozestup vzpěr již více než deset centimetrů před zadními patkami, a obě ramena jsou tak v posledním úseku zcela rovnoběžná. Podobný prvek je použit i na sedlových vzpěrách zadní stavby, na něž navazuje útlé elegantní monostay prodloužení.

Rámu nechybí nosníky čepů pro ráfkové brzdy, takže v případě koupě samostatného rámu může naplo popustit uzdu své vášni i lovec gramů, jenž jistě preferuje klasická věčka. Vedení lanek po horní trubce je ryze účelové, nám by

Oblé křivky

Z tvaru monokokového rámu jakoby téměř vyzářovala určitá sexualita, oblé linie mu rozhodně sluší. Již zmiňovaný atypický tvar spodní trubky se v případě bikového rámu objevuje také u trubky horní, pouze v zrcadlově obráceném provedení. A význam tohoto netradičního vytvarování středových částí horní a spodní trubky? V první řadě je to samozřejmě snaha o odlišení se, ovšem

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

	tuhost rámu, ovladatelnost, funkce vidlice a brzdy		hmotnost
Technická specifikace:			
<p>Rám: Full Carbon Vidlice: Fox F100RLC, 100 mm Klíky: Truvativ Stylo 22/32/44, 175 mm GXP Přehazovačka: Shimano Deore XT Řemesykač: Shimano Deore XT Řazení: Shimano Deore XT Rapidfire Brzdy: Shimano Deore XT Disc Kola: Mavic CrossRide Disc Pláště: Kenda Karma 2.0 Kazeta: Sram PG-950 11-32 (9) Řídítka: Deda Big Bar 31,7 Představce: Deda Quattro Sedlovka: Deda Ultra Sedlo: WTB Rocket V Race Pedály: Shimano PD-M520 Hmotnost: 11,4 kg (vel 19") Cena: 59 990 Kč Samostatný rám: 26 690 Kč</p>		<p>Velikost 19" a Úhel hlavy 71° b Úhel sedlové trubky 73° C Horní trubka efektivně 590 mm D Délka sedlové trubky 495 mm E Délka zadní stavby 430 mm F Rozvor 1087 mm G Hlavová trubka 130 mm</p>	

navrženo pro vaše tělo

www.sellesmp.cz
 www.sellesmp.sk

smp4bike

SELLE SMP
 SINCE 1947

glider

rozměry: 266 x 136 mm
 povrch: kůže
 skořepina: nylon 12 vyztužený karbonovými vláknými
 polstrování: pěnový elastomer
 pera: ocelové AISI 304
 hmotnost: 260 g
 5 190 Kč

extra

rozměry: 270 x 146 mm
 povrch: syntetická kůže
 skořepina: nylon
 polstrování: pěnový elastomer
 pera: Cr-Mo
 hmotnost: 420 g
 1 190 Kč

Sedla Selle SMP jsou odpovědí na problémy způsobené nedostatečnou cirkulací krve v pánvi a genitální oblasti, například na časté problémy s prostatou a hemeroidy.

Italská značka Selle SMP byla založena v roce 1947. Sedla SMP reflektují dlouhodobé studium pozic jezdce na sedle a funkční analýzy interakce různých částí těla se sedlem. Funkčnost sedel Selle SMP byla potvrzena několika vědeckými výzkumy, například vědeckou studií publikovanou v prestižním lékařském magazínu *The Journal of Sexual Medicine*.

Sedla Selle SMP nemají jen skvělou anatomickou funkci, ale též výjimečný vzhled. Právem získala v roce 2006 renomovanou mezinárodní cenu za design výrobku *iF Design Award*.

if product design award winners 2006

Středový kanál sedla, 3 až 5 cm široký, zabírá tlak na genitálie, anus, prostatu, žíly a tepny v této citlivé oblasti. Tím umožňuje plynulou a zcela přirozenou cirkulaci krve.

V dolní části sedla je vyhloubení, které zabírá kontakt sedla s kostrčí jezdců. Díky tomu i při velkých nárazech neohroží bolestivě naražení kostrče.

Na sedle STRIKE je posed cyklisty rozložen mezi hýždě a dolní část pánve.

Přední část sedla, charakteristická originálním tvarem orlího zobáku, výrazně zmenšuje tlak na genitálie a poskytuje stabilní základnu při typickém šlápní ve sprintu.

Žádejte u svého prodejce Meridy nebo objednávejte na www.sellesmp.cz

Laura a její kraťasy

Dámské kraťasy Axon Laura D ocení všechny cyklistky, které si v případě kalhot bez laclu často stěžují na jejich horší usazení na těle.

Lacl totiž dokáže v řadě případů účinně kompenzovat méně pracovaný stříh. Jeho absence by proto měla logicky znamenat více soustředění výrobce na provedení pa-

stříh využívající plochých švů má zkrácené nohavíčky a nahoru protažený zadní díl. Široká plochá guma společně se stahující tkaničkou nijak neškrtí, usazení kalhot kolem pasu je proto jisté, a přitom dostatečně komfortní. Střížení jednotlivých panelů tvaruje kalhoty rovnou do ohybu, takže vpředu na břiše nedochází ke krabaceni materiálu. Z toho vyplývá i vhodné usazení polstrované vložky a její kopírování těla. Všíti vložky je provedeno velice hustým švem, čímž je účinně předejito rychlejšímu řídnutí lycry v této partii. Tvar dvoustvrstvé antibakteriální vložky z materiálu Coolmax opět odpovídá dámské anatomii a kvůli co nejlepšímu rozložení tlaku postrádá jakékoli profila-ce. Jako jediné negativum se po několika vypráních ukázalo lehké odlepování okrajů vrchní vrstvy vložky, které však po praktické stránce nečinilo žádné problémy a dále se nezvětšovalo.

Zakončení nohavic je vyřešeno plochou gumou a protiskluzovým silikonovým páskem, po obvodu vybaveným logy Axon. Jeho funkce je výborná a při šlapání skutečně nohavice drží na správném místě. Nezapomnělo se ani na bezpečnost, vzadu na nohavících jsou reflexní kostičky a vpředu opět loga výrobce. Na jejich stavu se však také lehce podepsalo několikrát vyprání, takže s extra dlouhou životností reflexních prvků nelze počítat. To je však běžné u většiny elastických materiálů.

Cena kalhot Axon Laura D je příznivých 890 korun. Vybrat je možné ze čtyř barevných kombinací a velikostí 36 až 42.

(kad)

- + stříh, zakončení nohavic, příjemný materiál, cena
- rozlepující se vložka



su a stahování či tvarování jednotlivých panelů kalhot. Kraťasy Laura D vycházejí z požadavků dam-cyklistek, jejich stříh přesně odpovídá ženské anatomii. Absence laclu je zde proto jasnou výhodou, neboť nedochází ke zbytečnému vrstvení materiálu pod dresem a rovněž potřeba odskočit si je výrazně ulehčena, a to vše při správném usazení kalhot na těle.

Klasický osmipanelový stříh je na každé z nohavic doplněn o dvojici klínů, které se společně s výbornou elasticitou materiálu Lyx Tex podílejí na ideálním obepnutí tvaru těla. Použitý materiál má luxusní matný vzhled, solídní životnost a vedle pružnosti nabízí i odpovídající pevnost, při oblečení tedy kalhoty stahují postavu. Navíc je materiál velice příjemný také na omak, takže se jejich majitelka nechá při jízdě od svého partnera jistě ráda tlačit. Spokojení budou zaručené oba...

Indiánské hadříky

Značka Apache připravila pro letošní léto kolekci nového oblečení. Nečekejte žádné kožešiny, trásné či indiánské čelenky, cyklistické dresy Apache sází na ultralehké, výsoco prodyšné materiály a sportovní stříh. V nabídce jsou jak silniční obepnuté dresy, jejichž cena začíná na částce 949 korun, tak i volnější bikové varianty od 1049 korun.

Dresy Apache pochází od domácího výrobce Fabian, jenž je vyhlášen kvalitou svých produktů. To potvrdil i test silničního dresu Apache. Jeho stříh je výrazně obepnutý s prodlouženým zadním dílem a klasickou trojicí hlubších kapes na zádech. Usazení dresu na těle je velice příjemné, což platí i v oblasti ramen. Spodní lem využívá všitou plochou gumu, jejíž stažení však není nadměrné a dres se při jízdě nevyhrnuje. Ideální je výška i šířka límce-stojáčku, příjemné je i volné obepínající zakončení rukávků. Pouze třetinový zip



se sice někomu může zdát kratší, v dlouhých výjezdech si někteří cyklisté rádi rozepínají dres úplně, my jej však považujeme za dostatečný a v případě silničního dresu vlastně za klasický. K hlavním kláďům ale patří použitý ultralehký materiál, jenž nabízí výbornou ventilaci a zároveň dostatečnou pružnost. Silniční dres Apache je proto ideální i do letních veder, kdy jezdcí nabídne maximální komfort. Přítomnost vláken stříbra navíc účinně bojuje proti pachu způsobenému propracováním materiálu. Vydařená je i zvolená grafika, která jistě potěší vyznavače značky Apache a majitele kol jiných jmen určitě neurazí.

(kad)

- + nízká gramáž materiálu, zakončení rukávů, tvar límce
- nenalezli jsme

Fi'zi:k ZEA:k 7mm

Italský výrobce sedel Fi'zi:k představil nová sedla, určená pro jednotlivé kategorie kol podle zdvihu. Model Zea:k je určen pro enduro a freeride kola se zdvihem 140 až 180 mm. Většina jezdců si u takových strojů totiž sedlo naklání tak, že má výrazně zvednutou špičku. Z kopce je to dobré, ale ve výjezdu se na sklopeném sedle šlape špatně. Proto inženýři fyziku přišli s řešením, že sedlo bude mít dva sklony – širší zadní půlka bude sklopena dolů k pneumatice a užší špička sedla bude sklopena obráceně směrem k rámu, aby se na ní dalo sedět ve výjezdu. Nápad je to šikovný a pojmenovali ho velice odvážně A.S.S., což je zkratka pro „Action Specific Seating“, neboli specifické sezení podle stylu jízdy. Na tom by nic tak zajímavého nebylo, jenže slovo „ass“ v angličtině znamená hanlivé pojmenování zadku.

My jsme se se sedlem setkali na Meridě 150, a upřímně nás na první výjezde dost vytréstalo. Uprostřed sedla

je totiž vyboulenina, která tvoří přechod mezi oběma skloněnými částmi. Na ní se ale sedět tak, jak jsme to bláhově udeřovali my, nedá. Dnes v době anatomicky tvarovaných sedel totiž tato zvýšená část sedla tlačí přesně na ony choulostivé partie a může dojít ke znečištění pohlavního orgánu.

Takto tedy ne. Laborování se správnou pozicí sedla, jeho sklonem a výškou, aby bylo dosaženo kýženého komfortu a nedocházelo k presezení cév, tak bude asi chvíli trvat. Pro delší jízdu je totiž důležité sedět na zadní šir-

ší a plošší části až za vyboulením, pro výjezd se pak přesuneme dopředu na vypolstrovanou špičku, jejíž povrch neklouze. Samozřejmostí je použití technologie Wing Flex, kdy jsou bočnice pružné a tudíž je šlapání v sedle snazší.

Potah sedla je vyroben z černého mikrotextu, zadní část je kryta kordurou a je vyměkčena, aby v případě pádu jezdecke nezranila při kontaktu s jeho pozadím. Přední část je pak vyměkčena pro pohodlné sezení při výšlapu.

Boční stěny jsou zaobleny, aby se sedlo dalo chytit stehny při pouštění řídítek v letu. Plastový kryt spodní části špičky je vytvarován tak, aby se za něj dalo chytit rukama při tricih seat grab a také aby bylo zavěšení kola na rameno při přenášení co nejpohodlnější. Pera z materiálu kiium mají průměr 7 mm a celé sedlo pak váží 315 gramů. Cena modelu Zea:k 7mm je 2490 Kč. V nabídce je pak ještě odolnější model na 8mm perech z hořčíku, které při hmotnosti 379 gramů stojí 1690 Kč.

(mig)



ZÁŽITEK Z JÍZDY



RAZZER Elite D
 Rám: PELL'S PB Ultralita Racing Tubaset, Tripple Butted, Rhombus Black, V-FHS Techn.
 Vělice: Mareschi M2 Race (80mm)
 Razení: Shimano Deore LX
 Přesmykač: Shimano Deore LX
 Měník: Shimano Deore XT
 Kazeta: SRAM FG-950
 Retěz: Shimano HG-53
 Klíky: Truvativ Frenx 3.3
 Představec: PELL'S X67 DV
 Brzdy: Shimano BR-M485 hyd.
 Brzdové páky: Shimano Deore
 Ráfky: Mavic XM 1.17
 Pláště: VTB Exwof 1,95
 Sedlovka: PELL'S XR11
 Sedlo: PELL'S E-Fly
 Pedály: Shimano SPD 520
 Velikost: 15/17/19/21"
 CENA: 22 990 Kč



RAZZER Elite
 V-Brake verze
 Brzdy: Avid Single Digit 5
 Brzdové páky: Avid FRS
 CENA: 19 990 Kč
 CENA rámu: 6 670 Kč



www.pells.eu

PEARL IZUMI

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

Rukavičky pokaždé jinak



Ačkoli jsme již několik testů krátkoprstých rukavic uvedli, podíváme se tentokrát na čtyři kousky, jak a proč jsou svým provedením odlišné a co je jejich výhodou či nevýhodou. Vzhledem k odlišným kombinacím materiálů na dlani jsou některé z nich lepší v ochraně dlaně, jiné v absorbování rázů a poskytnutém komfortu a další zase nejlépe větrají. Dalo by se říci, že kvalita odpovídá ceně a nejdražší

kousek Axon také nejlépe sedí, nebo je prostě nejuniverzálnější. Naproti tomu rukavice Acstar i přes nízkou cenu překvapily svým provedením. Letní speciál od BBB je spíše jednoúčelovou rukavičkou do horka, kdežto Rav-X je zástupcem klasiky s masivnějším provedením dlaně. Od každého tedy něco, takže nasadit a jedem.

- + **Axon** univerzalita, gelový polštářek, stahování odvětrání, cena
- BBB Rav-X V-Rider** tlumení, ochrana dlaně, reflexe kombinace větrání/komfort, cena
- **Axon BBB Rav-X V-Rider** klouže pásek zipu výztuha palce menší froté tužší hřbet

(už)

Axon 390



Podle abecedy je první v řadě domácí zástupce Axon. Základem rukavic je dlaňová část ze syntetické kůže Amara. Nechybí výraznější prošití dlaně po délce a mezi palcem a ukazovákem zpevňující výztuha. V tomto místě se setkávají tři panely, což je trochu minusem kvůli počtu přechodů materiálu, ovšem při úchopu to není výrazněji cítit. Na vnější malíkové hraně je na dlani gelový polštářek, který lépe rozkládá tlak gripu na dlaň a odhaluje vznik křečí. Jednoduché provedení dlaně s tímto polštářkem se v testu ukázalo jako nejpohodlnější co do komfortu úchopu i usazení na ruce.

Stážení na zápěstí řeší pásek na suchý zip, díky menším rozměrům je trochu hůře uchopitelný, ale partie na zápěstí sedí přesně. Hřbetní část je tvořena síťovinou Nano Ripstop, která je velmi dobře prodyšná. Kvalitně provedené je i olemování materiálu na prstech, které je dostatečně odolné. Velmi příjemná jsou stahovací poutka mezi prsty, s nimi jdou rukavice z ruky doslova samy. Pochválit musíme i jemné froté na palci, které má dostatečnou plochu a je hodné „huňaté“.

Pokud bychom měli axony srovnat celkově s ostatními rukavičkami, pak se jedná o nejuniverzálnější provedení, co do ochrany dlaně, stahování, komfortu a odvětrání hřbetní partie. Cena 490 korun zcela odpovídá kvalitnímu provedení.

BBB Cooldown II



Nástupce rukavic Cooldown je ještě odvětránější variantou pro nejteplejší období. Vše je podřízeno maximálnímu proudění vzduchu a odvodu tepla a vlhkosti. Dlaň je tvořena několikvrstvou síťovinou s velkými otvory a jsou na ni našity výztuhy ze syntetické kůže s nízkým polstrováním pro větší pohodlí. Ty jsou v místě dosednutí spodní části dlaně na řídítka a v místě ohybu kloubů prstů. Obojí tedy v nejnámáhanějších místech. Výztuha mezi palcem a ukazovákem také nechybí, ale je našita na hřbetní straně, takže při úchopu řídítek nesedí moc přesně a svoji funkci příliš dobře neplní.

Hřbetní síťovina je jednoduchá s menšími otvory, ovšem odvod potu je stejně jako na dlani maximální. Froté sice chybí, ovšem zde to je účelné, vše musí maximálně větrat. Stahování na zápěstí řeší rozměrný pásek na suchý zip, materiál je olemován, takže nic nedře. Usazení na ruce je díky nepružnosti materiálu trochu méně přesně, trvanlivost materiálu je vzhledem k jeho minimu spíše jen na jednu sezonu. Kdo však hledá rukavice do tropických veder a ví, že příliš často na dlaně nepadá, pak určitě nesáhne vedle. Navíc částka 199 korun je i za cenu nižší trvanlivosti materiálu poměrně příznivá. Rukavice nejsou tak univerzální, jde vyloženě o letní provedení.

Rav-X Gel Tec



Rav-X u svých rukaviček sází hlavně na odolné provedení dlaňové části. Ta je ze syntetické kůže a na většině svojí plochy ukryvá gelové polštářky. Ty jsou jak v místě ohybu prstů, tak na bříšku kloubu palce, a zasahují i pod malíkovou hranu. Bohužel výška polštářku na malíkové hraně by mohla být pro lepší rozložení tlaku nepatrně vyšší. Celkové provedení dlaně je poměrně komfortní, citlivost úchopu je díky gelu nepatrně nižší. Tlumení rázů je však výborné. Nechybí výztuha mezi palcem a ukazovákem, ta je sice našita trochu více na hřbetu, ovšem opět zde neradi vidíme šev mezi dvěma díly materiálu. Pro zlepšení přilnavosti ke gripům je v místech zakončení prstů silikonová grafika.

Hřbetní část je ze dvou lycrových dílů, přičemž červený díl je olemován reflexními proužky, což je výrazným plusem pro bezpečnost, stejně jako reflexní prvky na materiálu přes klouby prstů. Zapínání na suchý zip je sice menší, ovšem pogumování a vystouplé logo na pásku umožňují dobrý úchop. Olemování nedře a zápěstí je kryto s nepatrným přesahem. Froté je trochu menší a jemnější, takže je to spíše takové nouzové řešení než výraznější „utěrka“.

Usazení rukavic na dlani je díky pevnějšímu materiálu trochu méně poddajné, ovšem po zpočení se rukavice dobře přizpůsobí. Dlaň je velmi odolná, vrchní partie pak dýchají dostatečně. Cena 399 korun odpovídá celkovému provedení.

V-Rider Team



Značka Acstar kromě horských a krosových kol produkuje také řadu cenově dostupného cyklistického oblečení. Rukavice Team jsou sice v provedení s dlani z Amary, ovšem my jsme sáhli po verzi s kombinací síťoviny ze syntetickou kůží. Dlaň je tedy z vícevrstvé síťoviny s velkými otvory pro lepší odvod potu. Na ni jsou našity výztuhy ze syntetické kůže, které pokrývají skoro sedmdesát procent plochy dlaně. Odolnost i větrání jsou tak zajištěny v dostatečné míře a vyvážené kombinací. Výztuhy jsou v místě ohybu prstů, ve střední části dlaně a pod oběma krajními partiemi před zápěstím. Tam mají navíc gelový polštářek, takže je zajištěno dobré rozložení tlaku. Pochválit musíme výztuhu mezi palcem a ukazovákem, která je zde ukázkově našita přesně do místa nejtěsnějšího úchopu gripu. Přesto ale v kombinaci s otočnou rukojetí není trvanlivost dlaně díky síťovině příliš výrazná.

Hřbetní část je méně pružná a v ohybu trochu táhne. Je z kombinace síťoviny a froté. To je nejen na palci, ale i na druhé straně před zápěstím. Je jemnější, ovšem menší „huňatost“ dostatečně vyváží jeho velkou plochu. Od síťoviny je odděleno reflexním proužkem. Olemování prstů je samozřejmost, stejně jako velký proužek suchého zipu na zápěstí.

Usazení rukavic na dlani je jisté a přesné, kombinace odvětrání a ochrany dlaně z nich dělá univerzálny do teplejšího počasí s rozumnou ochrannou schopností. Cena 250 korun je více než příznivá.

POČÍTEJTE S NÁMI!

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz



VELKÝ výběr kol



nový BUTIK praskající ve všech

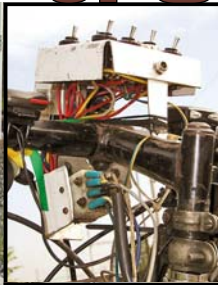


0% možnost nákupu NA SPLÁTKY

VAŠE BÁJEČNÁ DOVOLENÁ!

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

Elektronika trochu jinak



KOLO Z LIDU

V rubrice kolo z lidu jsme vám doposud představovali především unikátní závodní stroje, mnohdy v cenách vysoko přesahujících stotisícovou hranici. Občas se objevily i dnes již historické unikáty, jmenujme například nesmrtelného kleina Miloslava Kvasničky či ocelový bike Colnago. Tentokrát ale Kolo z lidu není současným ani bývalým závodákem, jde o stroj sloužící jen a pouze k dopravě z místa A do místa B. A je dokonale ukázkou toho, co vše je člověk schopen udělat pro svou bezpečnost. Zatímco špičková silniční kola dnes váží kolem sedmi kilogramů a biky celkem často pokořují magickou desítkilovou hranici, na fotografiích máte před sebou stroj, jehož hmotnost je bezmála pětáctičet kilo...

Proč?

Vlastně proč ne? Pokud slouží kolo pouze k dopravě do zaměstnání, při-

padně k jízdě na nákup, estetika jde většinou stranou. Naopak, ohydzné kolo vám bezpečně nikdo neukradne. Tedy snad. A jestliže majitel takového kola jezdí půl roku do práce i z práce za tmy, určitě se vyplatí pečlivě řešit osvětlení a bezpečnost všeobecně. Když se do toho vložíte trochu fantazie, může vzniknout něco podobného, jako je tentokrát naše Kolo z lidu. Může se to zdát trochu šílené, ale všechny věcičky instalované na kole jsou pro jeho majitele vedle bezpečnosti tak trochu zábavou. Představte si, že zastavíte u krajnice a zapnete na kole výstražné blikání. Zaručeně vzbudíte pozornost kolemjdoucích.

Majitel kola již taktó „vyšperkoval“ třetí exemplář. Původně to byl favorit, následovala horská řeta (kterou kupodivu odcizil neznámý lupič) a v současnosti je základem kola bezejmenný ocelový rám, částečně letovaný do spojky a částečně vařený natupo. A ten má již

v této podobě najeto přes třicet tisíc kilometrů. Ročně na jeho kontě přibude vždy kolem šesti tisícovek.

Blinky, brzdovka a další

Základem veškeré použité elektroniky je nepřehlédnutelný přepínací panel umístěný na řídítkách. Ten je vybaven osmi přepínači s kontrolkami. Ovládají se zde blinkry, které jsou mimočodem z předních blatníků starší škodovky, dále výstražné blikáče, osvětlení předními reflektory či zadní lampou. Vše pohání celkem těžký akumulátor NKDU11 s kapacitou jedenáct ampérhodin. Jedná se o akumulátor dříve používaný například v dolech. Jeho místo je na mnohokrát svařovaném zadním ocelovém nosiči, na němž jsou z boku zavěšeny mohutné kožené brašny s náradím, náhradními díly a svačinou.

Změť kabelů a drátků působí hodně chaoticky a nezavěšenému pozorova-

te-li se snad ani nemůže podařit zjistit, odkud kam který kabel vede a jaký je jeho úkol. Majitel kola však má v této spleti přehled a v případě nějaké „elektronické poruchy“ dokáže bleskurychle problém odstranit.

Vpředu je použita trojice lamp a za nimi se nachází jedno nouzové dynamo. To je zde pro případ, že by akumulátor při delší jízdě vypověděl službu. Klasické koncové světlo známé ze starších favoritů je vybaveno ještě čtveřicí LED diod, které jsou skombinovány s klasickou žárovkou. I vzadu je nouzové světlo v podobě klasické blikáčky pod sedlem. Zadní brzdové světlo aktivuje důmyslný spínač, ukotvený k pravé brzdové páce. Původně byl spínač umístěn na brzdové čelisti, ale ten na páce se z hlediska spolehlivosti osvědčil více.

Zajímavostí je i použití dvojice cyklocomputerů. Jeden slouží především

pro přesné měření rychlosti a najetých kilometrů, druhý, méně přesný, je vybaven vnějším teploměrem a dalšími „nezbytnými funkcemi“. Jeho napájení je solární! Nevšedně působí i dva snímače umístěné nad sebou na přední vidlici. No, při porovnání s trojicí předních světel vlastně nevyjadují nijak nepatříčně.

Osazení je kombinací sad Shimano STX, Nexave a dalších. Málokteré komponenty by si s taktó těžkým povozem dokázaly poradit, ty zde použité to zvládají kupodivu docela dobře. Nejmodernější rozhodně působí nášlapné pedály Shimano PD-M505 a durulové V-brzdy. Nezbytným doplňkem jsou blatníky s širokými plácačkami a durulový košík, vhodný pro uchycení PET lahve.

Máte pocit, že si z vás děláme legraci a že jsme si toto Kolo z lidu měli nechat až do silvestrovského čísla? Rubrika Kolo z lidu je ale přece zaměřena na atypické stroje. Představenému kolu jeho výjimečnost určitě nikdo nemůže upřít. Navíc toto pětáctičet kilo těžké monstrum ročně najede šest tisíc kilometrů, což je dávka běžná pro sportovněji zaměřeného, nejednou závodícího cyklistu. To byste do kola, ověšeného jako vánoční stromček, asi neřekli, že? (kad)



KAM S NÁKLADEM 2

V minulém vydání jsme nastílnili problematiku převozu nákladu a cestovatelského vybavení na kole. S blízkými se prázdninami je to více než aktuální téma, takže po představení problematiky rámových a podsedlových brašen spolu s brašňami na řídítka postoupíme o stupínek výš.

Abychom mohli převážet více vybavení pro delší putování, například stan nebo spacák a náhradní oblečení, potřebujeme více uložného prostoru. Brašny na řídítka jsou vhodné na jednodenní výjízdku, a jak jsme napsali, nejsou příliš ideální do těžšího terénu. Batožiny jsme sice zmínili, ovšem to je záležitost spíše pro pěší turisty, takže nás logicky čekají zadní nosiče a brašny.

Ondese to sedlovka

Zatímco dříve byl jedinou možností uložení nákladu vzadu klasický nosič montovaný do závitů v patkách a na sedlových vzpěrách, s příchodem celoodpružených kol bylo třeba vymyslet něco nového. Nosiče na sedlovku jsou ideálním řešením provozu objemného, leč méně těžkého nákladu. Základem většiny těchto nosičů je durulový nosník s objímkou sedlové trubky. Kromě durulových provedení, která mají většinou nosnost do osmi kilogramů, se objevují i plastové verze s nižší nosností. V každém případě jsou všechny tyto nosiče ideálním řešením pro celoodpružená kola nebo „ostřejší“ verze pevných biků, jejichž rám postřídá závitů pro montáž nosiče, nebo se prostě majitelé nechce pokoušet před delší výjízdkou montovat nosič.

Sedlová objímka je buďto v provedení na dva nebo čtyři šrouby, případně na rychloupínák. Většina objímek je díky vymezovacím vložkám univerzální pro průměry sedlovek 27–32 mm, záleží samozřejmě na konkrétním modelu. Na nosník je navržena nebo pomocí posuvných objímek dotazena nosná plocha, na kterou se upevní brašna. Šířka nosné plochy je takřka stejná jako šířka běžného zadního nosiče, takže



Brašna na sedlovkový nosič má obsah kolem sedmi litrů, nosnost je dána hlavně pevností sedlovky. Omezení jízdyce při posunutí těžší vzad záleží hlavně na výšce a vysunutí brašny vůči sedlovce.

ná plocha bývá odlehčená otvory, a pokud neovozíme blatník, slouží jako jeho náhrada. Zespodu promočená brašna pak není pro náš spacák zrovna ideální. Většina brašen určených pro lehkou cykloturistiku je z voděodolného materiálu, ovšem nikoli nepropustného. Pokud hodláme cestovat více dní za každého počasí, lze pořídit i nepromokavé brašny se zabezpečenými švy a voděodolnými uzávěry. Kdo si vzpomínáte na test spacákové brašny Sport Arsenal s rolovacím uzávěrem, kterou jsme testovali vloni v létě dokonce pod vodou, pak víte, že není třeba se vody obávat. Navíc většinu brašen z propustných materiálů lze zakoupit i s ochrannou pláštěnkou, což je ideální i pro případ kajícího bláta. Rozepínat silně znečištěné brašny je totiž nepříjemné, stejně jako následně znečištěný obsah uvnitř. Pokud chceme mít jistotu, lze spacák a další na vlhko náchylné věci zabalit předem ještě do igelitových sáčků.

Clenitost vnitřních prostor brašen je více než dostatečná, lze opravdu využít každý centimetr. Kromě zesíleného dna mají brašny vypolstrovány i boční stěny, takže náklad je poměrně dobře chráněn. Při výběru je důležité zohlednit kromě správné velikosti brašny a její kompatibility s použitým nosičem také možnost regulace objemu. I ze zdánlivě malého provedení lze díky několika zipům a skrývacím kapsám udělat provedení vhodné pro několikadenní cestu. Jednodenní brašny mají objem 4–12 litrů, brašny s regulací objemu, které mají boční kapsy, se pohybují v hodnotách 20 litrů a více. Stále

však mluvíme o brašnách určených pro nosiče na sedlovku. Ten by měl mít pro brašny s bočními převýšenými kapsami speciální postranice, aby nám kapsy nedrhlly o plášť, nebo nezasahovaly do vpletu. Některé nosiče mají postranice napravo navařené, u jiných je lze namontovat dodatečně. Nabídka je dnes opravdu hodně široká.

Důležitý je také dostatek reflexních prvků na zadní stěně brašny, protože



Rolovací uzávěr je dnes standardem na expedičních brašnách se svařovanými švy. Vše pro maximální odolnost vůči vodě.

s blázkou na sedlovce máme smůlu. Blázkou můžeme většinou nasunout díky klipsu na zadní stěnu brašny, proporcované modely tam mívají k tomu určené poukto. Kromě omezení využijí blázkové a také většinou znečištěné použití nosičové brašny a podsedlové kapsičky, samozřejmě záleží na velikostech obou, jsme omezení hlavně možnostmi přesunu těžší vzad. Pokud se vyzíváme v technických sjezdech a plánujeme je i během cesty s brašňami, pak posun výrazně za sedlo bude díky brašně velmi omezen. Na to je třeba pamatovat, abychom nechtěli na poslední chvíli zachránit stabilitu a namísto toho nás brašna neposlala přes řídítka. Nicméně díky nákladu vzadu tam máme i více hmotnosti, která ve sjezdech pracuje pro nás. U celoodpružených kol pak při montáži nosiče pozor na dostateč-

nou světlost mezi ním a pláštěm, aby při propružení neškrtał nosič o plášť. Celková boční stabilita bude díky brašně vzadu trochu narušena při silové jízdě ze sedla, kdy hmotnost vzadu bude při náklonu pracovat proti nám. Čím větší záleží vzadu, tím horší stabilita a samozřejmě i třeba manipulace s kolem, které bude mít v případě výrazného obtěžování nákladem tendence stávkět se při přesunech vedle kola na zad-



Nosič pro namontování napravo k rámu by měl mít dostatečně odolnou konstrukci. Prohnuté boční výtuhy nejen zpevňují konstrukci, ale také poskytnou lepší oporu bočními stěnami brašen.

ní a převracet se do stran. To ale platí pro extrémní náklady.

Extrém

Zatímco brašny na sedlovku jsou spíše záležitostí lehkých turistů, delší cesty vyžadují pevný nosič a velké brašny, pokud možno v nepropustném provedení do nejtěžších podmínek. Nosič by měl být z odolného materiálu, nejčastěji jsou to durulové trubky, jejichž svaz musí vydržet cyklické namáhání. Nosnost bývá 15–30 kg, takže uvezme, že taková zátěž na slabých trubkách představuje hodně velké namáhání. Bočnice mají kromě dvou nosných trubek i další výtuhy pro zpevnění stěn brašny, aby nezasahovaly do vpletu. Horní plocha je překryta durulovým plechem, případně pláštěm, který částečně splňuje blatník, ovšem zde je lepší blatník namontovat. Pokud tuče o nosič, je dobrý je k němu napravo zafixovat.

Uchytit nosič k rámu znamená buďto disponovat závitů pro montáž, nebo vše řešit speciálními objímkami. V každém případě by měl být nosič vodorovně, spíše sklopen dopředu a brašny usazený tak, abychom o ně neškrtałi pláštěm během jízdy. Upevnění nosiče záleží i na provedení patek, vždy je dobré použít kvalitní šrouby, všechny se stejnou velikostí hlavy a na cestu vzít i náhradní a samozřejmě klíč. Povolené šroubky jsou totiž dost častou

závadou. Důležitá je jejich dostatečná délka, abychom si nestrhli závit, ovšem pozor u kazety, aby nám o šroub neškrtał řetěz. Kola s kotočnými brzdami vyžadují speciální nosič s vyosenou spodní částí, která díky trubce mezi patkou a bočním nosníkem umožňuje přesné dosednutí k patce i přes hrbené brzdy.

Uchycení brašen k nosiči je řešeno od jednoduchých pásků na suchý zip až po speciální „click“ systémy. Proti brašny většinou využívají modulový systém, což znamená, že boční a vrchní brašny netvoří celek, ale jsou zvlášť navcvaknuté k nosiči pomocí speciálních držáků. To umožňuje



U modulových systémů brašen je využíván speciální durulový úchyt s háčky a pojistkou. Díky tomu jsou montáž i sundání brašen velmi jednoduché. Háčky jsou posuvné se zajištěním na imbus, pojistka jen jednoduše propuší a nosič zapadne do jejího zahnutí.

náklad jednodušeji sundat z nosiče a použít zrovna to, co potřebujeme, aniž bychom museli složitě demontovat obrovskou jednodenní brašnu s objemem 35 litrů. Při výběru opět platí důraz na odpovídající velikost, kvalitu materiálu podle zamýšleného použití a dostatek reflexních prvků.

Pro delší cesty je navíc lepší použít kombinaci zadní brašny a brašen na řídítka či na přední vidlici. To sice vyžaduje speciální nosič, ovšem rozložení hmotnosti na kole je ideální a díky umístění předních brašen co nejníže vzhledem k těžišti kola to představuje proti zadním brašňám usazeným poměrně vysoko i zklidnění jízdy. Samozřejmě, že zatáčení už nebude tak živé a setrvačností řízení se zveřejní, na extrémně dlouhé cesty je to ale nezbytné.

Pokud tedy chcete strávit dovolenou v sedle kola, vyberte pečlivě, abyste při cestě nelitovali, že se vám promáchal spacák, že nemáte kam dát svačinu nebo že vezete dvacet litrů brašny navíc úplně prázdných. (už)



Uchycení většiny brašen k nosiči je řešeno stahovacími páskami na suchý zip. Upevnění a demontáž jsou tedy trochu pracnější. Moderní řešení využívají plastovou desku s „click“ systémem, kde všechno jistě jediná pojistka.

upevnění brašen je bezproblémové.

Při výběru je důležité znát průměr sedlovky. Pokud máme na kole karbonovou sedlovku, je lepší pro delší cesty s využitím tohoto nosiče zakoupit durulové provedení. Nosnost totiž nezáleží jen na materiálu nosiče, ale také na pevnosti sedlovky a váze jízdyce. Osm kilogramů nákladu umístěných za sedlovkou totiž dokáže v terénu vynutit pořádnou páku, takže karbon by nemusel zátěž navíc snášet moc dobře. Většina karbonových sedlovek se jízdou poškozují v místě stahovací objímky na rámu, takže pokud nám k „lámání“ sedlovky dozadu ještě přispívá brašna s nosičem, je unava materiálu v tomto místě mnohem rychlejší.

Pokud máme vysoký rám a sedlovka nám z něho trčí jen v omezené míře, měli bychom při nákupu myslet i na to, že se nám objímka nosiče musí do daného prostoru vejít, ale to už je opravdu extrém. V neposlední řadě záleží i na zamýšlené kombinaci s brašňou, protože příliš krátký nosič s objemnější brašňou může znamenat kontakt brašny se zády během jízdy, případně kontakt se zadní částí stehna.

Poslední dobou se objevují kombinace nosičů a brašen, přímo pasující k sobě, takže je zaručeno kvalitní usazení brašny na nosiči, případně je nosná plocha z plastu a brašna s plastovým dnem se jednoduše navcvakne k nosiči. Toto řešení je ideální pro případ, že se od kola často vzdalujeme a brašnu bereme s sebou. Demontáž brašny s uchycením na suché zipy totiž znamená povolit minimálně čtyři spojovací body, které jsou navíc zespodu brašny, takže to není zrovna jednoduchá a oblíbená činnost. Záleží ovšem na velikosti použité brašny a nákladu, malou brašnu s fotákem vezmeme s sebou, ovšem velké brašny s oblečením a spacákem prostě nebude ideální nosit po městě.

Jakou brašnu

Brašny na nosič by měly mít hlavně pevné a nepromokavé dno, protože nos-

Author A-N485



Jako zástupce jednodenních brašen na nosič na sedlovce jsme zvolili kombinaci brašny a nosiče Author. Toto provedení je prakticky neoddtělné, tedy jen po vycvaknutí pojistky spojující plastové vnější dno brašny s plastovou nosnou plochou nosiče. Nosič má durulový unášec se sedlovkou objímkou na čtyři výtuhy. Proti posouvání objímky je v ní integrován měkký plast, který zároveň chrání povrch sedlovky před odřením. Brašna má sedmilitrový objem, který je možné regulovat. Vnitřní prostor je velmi dobře členěn a díky polstrování stěn je brašna vhodná pro fototechniku, boční kapsy jsou samozřejmě. Nechybí pláštěnka či reflexní materiál na zadní stěně, kde je zároveň kapsa na bionid ukřívající ramenní popruh, který z brašny lehce udělá kabelku. Odepnutí brašny od nosiče je zajištěno červenou pojistkou, která je poměrně ztuhá, ovšem to zaručuje nemožnost samovolného oddělení obou částí.

Praktičnost této kombinace je tedy hlavně v rychlém odepnutí a díky pevnému dnu i ve výrazné ochraně materiálu uvnitř brašny. Cena 1099 korun je sice vyšší, ovšem kdo hledá promyšlený systém a často brašnu sundává, nesáhne zde rozhodně vedle.

+ rychlost demontáže, praktičnost

- použitý pouze v kompletu

Sport Arsenal Art. 550



Jako zástupce variabilních brašen pro delší cesty jsme zvolili nosičovou brašnu Sport Arsenal, která je uraena jak pro klasický napravo přichycený nosič, tak pro nosič na sedlovku. Brašna má výrazné boční kapsy, které lze rozepnutím zipu svesti dolů, a tím vytvořit klasickou trojbrašnu s objemem 19 litrů. K nosiči je připevněna stahovacími páskami na suchý zip, což pro demontáž není zrovna ideální. Ovšem u tohoto provedení v ceně 599 korun není počítáno s častým sundáváním z nosiče. Nechybí reflexní prvky na bočích a zadní straně, členění vnitřního prostoru i bočních kapes je velmi praktické. Pokud je brašna složená, jsou boční stěny výrazně chráněny skrývacími kapsami. Pokud ji bude chtít cyklista využít s nosičem na sedlovku, ideální kombinace bude s typem Art. 220, který je tvořen durulovým nosníkem pro sedlovku 27–32 mm s napravo navařenými spodními úperkami bočních kapes, které k nim lze uchytit proti planďání do stran. Nosič v ceně 490 korun by měl unést náklad o hmotnosti 8 kg, ovšem záleží na kvalitě sedlovky. Uchycení nedělené objímky dvěma šrouby je trochu méně praktické proti čtyřem šroubům, zvláště redukce průměru se vkládají hůře. Cena obou dílů je tedy shodná jako u provedení Author, praktičnost je spíše v možnosti zvětšení objemu, uchycení brašny a nosiče je díky pomalejší demontáži slabší.

+ variabilní objem, dostatek reflexe

- složitější demontáž brašny

Sladké BBB

Růžová barva je s něžným pohlavím už tak nějak automaticky spjatá. Proto je dres **BBB GirlTech** díky svému střihu a růžové barvě jasně určen cyklistkám.

ně delší zadní díl se příliš nevyhruje. Samozřejmě záleží na posedu cyklistky, ovšem dres nepočítá s vyložené závodním, hodně dopředu skloněným posedem.
Na zádech jsou v dolní části dvě kapsy uzavřené pružnějším materiálem.



Základem dresu v ceně 1785 korun je jemný polyester s nízkou gramáží, čímž je zaručena dostatečná vzdušnost a prodyšnost materiálu. Samozřejmostí jsou ploché švy a čisté provedení detailů. Nízký stojáček je doplněn skrytým zipem vedoucím až na břicho, takže dámy mohou v horku odhalit opravdu výraznou část předních partií. Rukávy mají klasické provedení, ovšem díky barevně odlišným panelům to zezadu vypadá, jako by dres byl ve stylu tílka a rukávy došity dodatečně. Tento designový prvek je patrný jen zezadu a pocitově není napojení rukávů nijak omezující. Zakončení rukávů je provedeno volněji, pouze s vnitřním olemováním. V pase je výraznější vnitřní lem, stahovací guma či silikonový proužek chybí. Rozšíření přes boky, které ctí dámské proporce, sedí dobře a nepat-

Její velikost je pro cyklistky ideální, příjemný bonus je vnitřní síťová kapsička na zip ukrytá v jedné z nich. Zip je díky pogumovanému jezdcí dobře ovladatelný.
Stříhově je dres ve velikosti M vhodný pro cyklistky výšky maximálně 165 cm s plnějšími tvary. Vyšvihané sportovní budo trochu bojujovat s volnějším střihem, takže sáhnou spíše po sportovním provedení. Po technické stránce je dres dobře zpracován, střihově pak bude vyhovovat spíše rekreačním cyklistkám, závodnice sáhnou po technicky propracovanějším provedení. (už)

- + design, kapsy, střih
- cena

Odpořď pro ruce

Kladete si otázku, co navléci na ruce? Pak je tu Answer, tedy odpověď. Cyklistické rukávky Answer jsou novinkou v sortimentu značky, která doposud nabízela především tretry, rukavice a některé komponenty.



Elastický materiál Spandex s velice jemným zateplením nabízí výborné tvarové přizpůsobení ruce a zároveň dostatečnou ochranu proti chladu. Rukávky Answer jsou proto použí-

tenlé takřka od jara do podzimu. Jednoduchý střih s klasickým podélným švem je doplněn o pružné horní zakončení s plně funkč-

ní protiskluzovou úpravou zajištěnou vetkanými gumičkami. Spodní lem je volnější, takže usazení rukávku kolem zápěstí je pohodlné. Střih má dostatečně dimenzovanou délku, testovaná velikost L byla bez problému použitelná i pro 190 cm vysokého jedince. Bílé tištěné logo Answer na obou rukávcích vypadá atraktivně, ale je nutné počítat s tím, že časté praní mu nedělá zrovna dobře.
Cena rukávů Answer je příznivých 249 korun, v nabídce jsou velikosti S až XXL. (kad)

- + delší střih, volnější spodní lem, cena
- životnost loga

Skromný Champion

Kvalitní výplet je základem každého kola, a kdo vyznává klasiku, ten nedá na kvalitní niplu a dráty dopustit. V době černých drátů je takřka archaismem zaplétat pochromovanými či nerezovými nebo niklovanými dráty.

Produkty firmy DT Swiss jsme představovali podrobně předloni v reportážích z její továrny ve švýcarském Bielu, kde jsme navštívili výrobu zeslabovaných drátů, ale i nábojů, tlumičů či niplů nebo ráfků.
Praktickou zkušenost jsme tentokrát udělali při vyplétání kola, pro které jsme použili základní model drátů, typ **DT Champion** v černém provedení. Jde o nejlevnější drát v nabídce značky, cena na jednoho kusu je kolem šesti korun, takže nový výplet nás nezruinuje. Drát má neměnný průměr 2 mm a samozřejmě je vyrazené logo DT na hlavice, dráty se dodávají v délkách 140–315 mm. Abychom mohli dráty kvalitně zaplést, zvolili jsme niplu téže značky. Šlo sice taktéž o základní možsné provedení ve stříbrné barvě, ovšem rozdíl proti levné východní produkci zde byl naprosto jasně patrný. Zatímco u drátu se pozná rozdíl spíše v hloubce a kvalitě závitů, a hlavně pak až časem při odolnosti vůči namáhání a výdrži spoje hlavice s nábojem, kde v ohybu dráty nejčastěji praskají, u niplů je to hned při vyplétání. Zvolili jsme niplu délky 14 mm, lze volit i kratší 12 nebo delší variantu 16 mm. Tato střední délka však je ideální

pro klasický výplet, protože drát se na hraně niplu nepatrně ohýbá a čím je nipl delší, tím výraznější je ohyb. Není to nijak velké omezení, pouze je nipl potom trochu hůře usazen v ráfku, to jsou ale spíše „mikro“ odchylky, než aby se to projevilo na kvalitě výpletu.

Co je ale na niplu DT na první pohled zřetelné, je perfektní opracování. Zatímco nejlevnější niplu mají hrany a boční strany jen vyložené, DT niplu mají boční plochy broušené. Velmi přesné opracování je znát při každém nasazení centrákce. Vnější šířka niplu je přesně 3 mm, takže je třeba zvolit odpovídající centrákce. Jeho usazení je však perfektní a i při hodně silném dotaho-



vání se nám nestalo, že bychom strhli hranu. Usazení v ráfku je standardní, celková odolnost výpletu se prokáže až dlouhodobějším používáním, ovšem při dotahování se žádný drát nepoškodil, což se občas u eloxovaných drátů vlivem narušení struktury materiálu chemickou reakcí při eloxaci může stát.

Kdo tedy váhá, zda si pořídit obyčejný nezeslabovaný výplet v černém provedení a zda ušetřit na niplech třeba stovku na jednom kole, určitě doporučujeme neváhat a použít komplet od DT. Cena kolem deseti korun za komplet se určitě vyplatí. Kdo hledá nižší hmotnost, může sáhnout po zeslabovaných drátech a duralových niplech nebo použít verzi pro lock s lepidlem v závitu proti povolování výpletu. (už)

- + zpracování niplu, rozumná cena
- nenalezli jsme



GT Avalanche – Lepší než čekáte!

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

Avalanche Expert 12,60 KG / 25.999 Kč



BIKECENTRUM.CZ

Otestuj si kolo GT 

INFO NA BIKECENTRUM.CZ



MARATON BEZ VÝJEZDŮ

Ono jet z kopce třeba deset kilometrů náročným terénem na celodruženém enduro stroji (pevnák by jezdec vyložené vytřestal) dá závodníkovi tolik zabrat, že si to nezkušený jezdec nedokáže ani představit. A 75 km dlouhý sjezdový maraton Les Passportes VTT, který se jede v rámci stejnojmenného festivalu 28.–29. června, je přesně o tom vydržet nároky tratiů ve francouzských a švýcarských Alpách u okolí Les Gets, Champéry, Morzine, Avoriaz a Chätelu. Tato města se nachází v příhraniční oblasti Francie a Švýcarska přímo pod Zenevským jezerem, asi tisíc kilometrů od Prahy.

Převýšení mezi 2500 a 700 výškovými metry nad mořem tady u nás nezažijeme, takže připravit se na tak dlouhé sjezdy je v ČR prakticky nemožné, nicméně na každé ze dvanácti lanovek v průběhu závodu se dá alespoň trochu odpočinout a dokonce jsou na trati i občerstvovačky s alpskými pochoutkami. K tomu všemu je všude výuková scénérie alpských štítů, vodopádů a barevně luční květi sporařajících křavček.

Maraton
Maraton Passportes du Soleil VTT je

možné jet ve třech variantách délky – 35, 50 a 75 km. Pro jezdce, kteří nechtějí využívat lanovek, bude připraven speciální itinerář.

Zvláštností tohoto závodu je však to, že je jedno, ze kterého ze sedmi měst (Avoriaz, Chätel, Les Gets, Morzine, Champéry, Morgins a Torgon) vystartujete, neboť všichni závodníci mají čipy. Takže čas a místo startu se elektronicky zaznamená, trať je pro všechny jezdce stejná, ale každý ji projíždí v jiném pořadí. Závodník pak musí okruh dokončit v tom samém městě, kde startoval. Nekona se tedy žádný hromadný start a stezky nejsou tak zapchané, protože startovní pole je roztrháno do velké plochy. Na start mají závodníci navíc hodinu, tedy na delší trasu mezi 8. a 9. hodinou a na dvě kratší mezi 9. a 10. hodinou. Vybrat si dokonce mohou i den, kdy závod objedou, přihlásit se mohou jak v sobotu, tak i v neděli.

Celkové převýšení dlouhé trasy Classic trek o délce 75 km je okolo 7000 metrů, z toho 6500 metrů směrem dolů a pouhých výškových 500 metrů se jede do kopce. Na trati bude šest občerstvovaček, kde se jezdci mohou podávat lokální speciality jako sýr, šunka, sušené ma-

so, švýcarská čokoláda, místní pivo atd. Sportovnější založení jezdců pak asi spíš sáhnou po Powerbaru a iontáku Rivola. V případě fyzických problémů je dokonce možné si nechat na dvou místech dát i masáže. Nešťastníkům s rozbitými koly pak mohou pomoci motorizovaní mechanici, kteří objíždí trať závodu na motokrosových mašinách.

45 km dlouhá trasa Intermediate trek překonává 4000 sjezdových a 300 výškových metrů, lanovka se využívá sedm a startovat se může ve čtyřech městech (Chätel, Champéry, Morgins a Torgon). Nejkratší Discovery trek o délce 30 km využívá pět lanovek a zdolává 2200 metrů sjezdu. Startovat se dá v Avoriaz, Les Gets a Morzine a na trati jsou tři občerstvovačky.

Centrum festivalu

Ačkoliv se dá startovat z vícera měst, hlavní centrum je ve švýcarském městečku Champéry, kde se jezdí i světový pohár. V tomto centru festivalu se budou pořádat doprovodné soutěže, exhibice, dětské závody, workshopy techniky jízdy a hlavně tam bude na výběr z nepřeberného množství testovacích kol, která

se dají projet v tom nejtěžším terénu. Tento festival horských kol jsme navštívili před dvěma lety v rámci testování vidlic Manitou a organizace i prostředí nás absolutně nadchly. Celá oblast je prospikována stovkami kilometrů udržovaných trati pro horská kola, které jsou navíc rozděleny podle náročnosti tak, aby si zajezdil jak začátečník, tak i ti nejlepší jezdci.

Závod ani není nutné jet závadně, stačí si půjčovat testovací kola a vozit se tam, kde se vám nejvíce líbí. V městech Chätel a Les Gets jsou vybudovány bikeparky, v Morzine je sjezdová trať, mezi městy se dá jet jak největší freeride, tak i pohodová kochačka pro pevná kola, možnosti je zde neuvěřitelně mnoho. Kdo to sám na vlastní kůži neokusí, nedokáže si to představit.

Spoustu informací, fotek a videí najdeme na stránkách akce www.passportes-dusoleil.com. Bohužel ceny startovního jízdy zatím neobjevili, ale podle zkušeností se bude pohybovat mezi 20 a 30 Eury za osobu, což není ve srovnání s našimi závody prakticky žádný rozdíl a přitom zde se jezdí lanovkami.

Takže hurá na Passportes, my tam určitě chybět nebudeme.

(mig)

Jezdíte maratony? A trápíte se vždy při výjezdech? Stejný problém vedl i pořadatele francouzského bikefestu Passportes Du Soleil VTT k zavedení sjezdového maratону, kdy se k jízdě na kopec využívá lanovek a jezdí se pouze z kopce. Říkáte, že to není žádný maraton, vozit se jen z kopce? Tak si to jedte zkusit.



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

superlite od Amuletu

kdo zaváhá, nejede...



9.700

35 999Kč



11.400

23 999Kč

rám . dural 7005 T6 Superlite vidlice . RockShox SID Race 80 mm měniče . SRAM X.9 brzdy . Avid Single Digit 7 řazení . SRAM X.9 Trigger kola . Mavic Crossride pláště . Maxxis Fly Weight 330 sedlo . WTB Shadow V Race velikosti . 17/19/20.5" váha . 9,7 kg

rám . dural 7005 T6 Superlite vidlice . Marzocchi MX PRO LO 100 mm měniče . Shimano XT/Deore brzdy . Shimano M431 řazení . Shimano LX RapidFire ráčky . RMX Well pláště . Rubena Trilobit sedlo . WTB Pure V Comp velikosti . 17/19/20.5" váha . 11,4 kg

amulet-bike.com

cannondale

FEEL IT.®

Super Six Ultegra SL Compact LTD

Robert Šterba, spol. s r. o., Sezimova 10, 140 00 Praha 4, tel. 241741961, email: info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • Bike Sport, V Teplce 548, 537 01 Chudim, tel. 469621292, email: info@bikesportchudim.cz, www.bikesportchudim.cz • Bike Centrum Radim Kofínek s. r. o., Masarykova Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585243220, email: info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • Kola Vašek, Dvořákovo n. 222, 539 01 Hlinsko, tel. 469311458, email: kola.hlinsko@atlas.cz • CykloSport – K, Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, tel. 381263333, email: cykloSPORT@volny.cz • Redpoint Sporty, Horní 13, 549 57 Teplice n. Metují, tel. 491581042, email: redpoint@seznam.cz • XCR, Spitalka 124/37, 602 00 Brno, tel. 543254395, email: eshop@xcr.cz, www.xcr.cz • Ramala, Přemyslova 134/29 301 00 Plzeň, tel. 37722813, e-mail: ramala.plzen@seznam.cz, www.ramala.cz • KUR Sport, Zimní stadion Obloukova ul. 405 01 Dečín, 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: conrabike@basl.cz, www.kola-shop.cz

WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ

GALERIE KOL

Zatím se nám v Galerii vystřídaly skoro všechny typy kol, kromě fitness, sjezdových a krosových modelů. Pestrá tentokrát doplní biky na kolech 29 palců, což je kategorie, která má u většiny světových výrobců své zástupce. Kromě pevných biků s velkými koly narůstá i počet celoodpružených strojů, a to i na zdvích sto a více milimetrů. Pro zajímavost jsou tentokrát od některých výrobců uvedena i dvě kola, vždy jedno pevné a druhé celoodpružené. Stále se rozmáhající vlna devětadvacícet zasáhla většinu výrobců komponentů, takže je z čeho

výbírat. Svoje vidlice pro velká kola dodávají Fox i Rock Shox, přičemž druhý jmenovaný těsně vede, co do četnosti použití na představených kolech. U celoodpružených strojů vzadu jasně vede Fox s tlumiči RP 2, zdvihy jsou vždy na hranici 100 mm. Pláště jsou takřka od všech výrobců, takže omezená nabídka devětadvacícetkových dílů, která panovala v začátcích, se nekoná. Ceny se výrazně liší, ovšem společná je vyšší cenová hladina těchto strojů, což je z důvodů menší sériovosti použitých dílů. Kdo se chce odlišit, nebo prostě jen hledá rychlejší a pohodlnější

kolo pro jízdu terénem, jemu větší kola s vyššími „žehličkami“ schopnostmi budou vyhovovat. Zajímavý je přístup značky Trek s kombinací zadní klasiky 26 palců a předního kola 29 palců. Předek by měl lépe vést a zehlit nerovnosti, zadek naopak díky menšímu průměru zachovat dobrou akceleraci a přenos síly. Kromě plnohodnotných biků na velkých kolech jsou zde i zástupci jednopřevodové klasiky, která je v této kombinaci obzvláště žádaná. Výběr je tedy opravdu pestrý, takže hurá na velká kola. (už)

Felt Nine Pro



Nejlépe osazený model ze tří devětadvacícet je postaven na rámu ze zeslabovaných trubek z duralu 6061. Odpružení zajišťuje vidlice Rock Shox Reba Race, osazení je kompletní sada Shimano Deore XT, včetně kotoučůvek. Kola tvoří ráky WTB Laser Disc na nábojích XT, osazené pláště Maxxis Crossmark. Dodávané velikosti jsou 15,5 až 21,5 palce. Cena je 42 490 korun.

Gary Fisher Paragon



Model Paragon je jen jedním z mnoha Garyho biků koncepce 29 palců. Základem je duralový rám z materiálu Platinum Series 6066 Alu. Vidlice F 80 dodal Fox, zdvih odpovídá číslovce. Osazení je sada Sram X.9 s klikami Shimano Deore LX a brzdami Avid Juicy 5. Kola tvoří náboje, ráky a pláště Bontrager. Velikosti rámu jsou 15,5 až 21 palců, cena je 52 222 korun.

Gary Fisher HiFi Pro 29



Bílé s jednočepovým zavěšením nesouměrně zadní stavby využívající karbonové vzpěry přepákování k tlumiči Fox Float RP 23 má zdvih 100 mm. Na rámu z duralu 6066 je vpředu vidlice Fox F100 RLC, komponenty řazení jsou Shimano Deore XT, stejně jako kliky. Brzdy jsou Avid Juicy 7, kola tvoří ráky, náboje a pláště Bontrager. Velikosti rámu jsou 15 až 21 palců, cena je 88 888 korun.

Haro Mary 29" XC



Pro všechny druhy terénu použitelná z převodová verze single-speedu Mary stává na ocelovém rámu z 4130 Cr-Mo. Vpředu pruží vidlice Rock Shox Reba SL, osazení kola je plně v režii Sramu. Tedy sada X.9, kliky Truvativ Firex a vše doplňují mechanické kotoučůvky Avid BB5. Kola jsou kompletem ráků WTB, nábojů Shimano a plášťů Kenda. Velikosti 16, 18 a 20 palců stojí 38 990 korun.

Kona Kula Deluxe 2.9



Hardtail s horizontálně posuvnými patkami pro případnou montáž jediného převodu je postaven na scandiovém rámu. Odpružení zajišťuje Rock Shox Reba SL, řazení spoléhá na kompletní sadu Shimano Deore XT. Kliky Evolve jsou od RaceFace. Kola tvoří náboje Shimano, ráky Sun EQ a pláště Maxxis. Kotoučůvky jsou Hayes Stroker Carbon. Velikosti rámu jsou 16 až 22 palců, cena je 55 490 korun.

Kona Hei Hei 2.9



Rám vyznávající „koňácky“ jednočep s přepákováním k tlumiči je z materiálu Race Light Scandium a má zadní zdvih 80 mm. Vpředu tlumiči Fox RP 2 sekunduje vidlice Rock Shox Reba SL. Osazení je Shimano Deore XT, kliky jsou RaceFace Deus XC. Náboje Shimano, ráky Sun EQ a pláště Maxxis tvoří kola. Brzdy jsou Hayes Stroker Carbon. Rám je ve velikostech 16 až 22 palců, cena je 65 990 korun.

Marin Pine Mountain 29er



Zástupce devětadvacícetového „punku“, tedy singlespeedu, je postaven na ocelovém rámu z 4130 Cr-Mo. Retěz se napíná excentrickým uložením středového složení, takže je možné přidat přehazovačku a převody. Vidlice je Rock Shox Reba se 100 mm zdvihem, kola tvoří ráky, náboje i pláště od WTB. Brzdy jsou hydrauliky Avid Juicy 3, kliky Stylo 1.1 dodal Truvativ. Velikosti jsou 17 až 22 palců, cena je 37 490 korun.

Rocky Mountain Hammer



Ocelová klasika v netradičním designu s prohnutými trubkami, to je singlespeed z materiálu Reynolds 725 Chromoly s možností montáže přehazovačky. Vidlice Rock Shox Reba SL doplňují kliky Race Face Ride a brzdy Avid Juicy 3. Kola tvoří ráky a pláště WTB na nábojích RMB, což je vlastní značka komponentů Rocky Mountain. Velikosti rámu jsou S až XL, cena je 56 100 korun.

Specialized Stumpjumper 29er FSR



S novým zpracováním legendárního stumpjumperu přišla i tato verze na velkých kolech. Zdvih zadní stavby je díky vlastnímu tlumiči AFR Brain Fade 105 mm, vpředu je vidlice Rock Shox Reba SL. Osazení spoléhá na sadu Sram X.0 a X.9 s klikami Deore XT a brzdami Avid Juicy Ultimate. Kola tvoří náboje DT Swiss a Specialized, ráky DT Swiss a pláště Specialized. Velikosti M až XXL stojí 84 990 korun.

Specialized Stumpjumper Comp 29



Pevný Stumpjumper je postaven na rámu z duralu M5. Vpředu je vidlice Rock Shox Reba SL. Řazení je v režii páček a přehazovačky Sram X.7 a X.9 a přesmykače Shimano Deore LX. Kliky Shimano s integrovanou osou doplňují brzdy Avid Juicy 5 a kola na nábojích Shimano a Specialized s ráky DT Swiss a pláště Specialized. Velikosti rámu jsou 15,5 až 21 palců, cena je 58 990 korun.

Trek Top Fuel 69er



Zcela odlišný přístup k velkým kolům vyznává koncepce s velkým kolem vpředu a klasickým vzadu. Čtyřčepový systém zadní stavby s tlumičem Fox RP 2 dává zdvih 90 mm, vpředu je vidlice Fox F100 RL. Řazení kombinuje sadu Sram X.0 a X.7 s přesmykačem a klikami Shimano Deore LX. Brzdy jsou Avid Juicy 5, kola tvoří kompletně díly Bontrager. Velikosti jsou 15,5 až 21,5", cena je 79 990 korun.

Trek 69er 3x9



Pevný bike s velkým a malým kolem pro lepší kopírování a zároveň zachovanou dobrou akceleraci má rám z duralu Alpha Red. Odpružení sází na vidlici Fox F100 RL, řazení je komplet Shimano Deore XT s páčkami Deore LX. Kliky jsou Deore XT, brzdy Avid Juicy 5, kola tvoří díly od koncernové značky Bontrager. Dodávané velikosti rámu jsou 15,5 až 21,5 palce, cena je 56 990 korun.

TREK

Remedy 9



proplétá po úzkých stezkách, změna směru je rychlá a jen v nízké rychlosti o sobě dá skrytá freerideová klidnost vědět. Prudké pasáže jsou doslova lahůdkou a vidlice zdvihem 160 mm „vzduch“ doslova všechny nerovnosti. Její pevná rychloupínací osa a rozdílné průměry hlavové trubky činí z přední partie rámu naprosto tuhou záležitost, která v zatáčkách nezná kompromis. I přes výraznou tuhost zadní stavby je tato za předem nepatrně v závěsu. Seskok z lávce či dropů jsou hlavně o navyknutí si na nezávislý projev zadní stavby, dopad je o hlubokém, vše pobírajícím zdvihu.

Přes všechny tyto výborné sjezdové vlastnosti nabízí bike stále chuť jet svižně po rovině i do stoupání, kde stačilo jen zapnout propedál, a to díky kvalitnímu projevu zadní stavby ani nebylo vždy nutné. Ostré stojky už jsou nad míru, bike se totiž poměrně lehce staví na zadní, což bylo naopak výhodou v prudkých sjezdech a odskočení si po zadním. Tomu navíc pomohlo i zanoření tlumiče pod zatížením jezdce.

Osazení sadou XT a Sram X.0 ani nemůže mít chybu, brzdy Avid Juicy Carbon na kotočích 203 a 185 mm doslova trhaly zde nestandardně použité pláště Maxxis z povrchu. Kola Bontrager Rhythm s excentrickými ráfky byla dostatečně odolná při zachování slušné hmotnosti.

Pro náročné

Projev kola, jeho skvělá hmotnost 13,5 kg, perfektní osazení a hlavně výkonné odpružení, to je harmonický celek, který nabídne maximum náročnému jezdci, vyznávajícímu ten nejtvrdší enduro styl směrem nahoru i dolů, s tendencí občas se pustit na freeridové stezky a lávky. Navíc spousta netradičních konstrukčních prvků dělá z tohoto stroje výborně fungující originál.

Biky řady Remedy jsou letos hodně opěvovanou novinkou v produkci značky Trek. Využití všech možností speciálního přepákování zadní stavby, odolný rám, to nejlepší odpružení a ještě něco navíc, to je nejvyšší postavená „devítka“.

Nový řád

Rám z trekáckého duralu Alpha Red na první pohled zaujme masivní spodní trubkou s prohnutím u hlavy i středovou složením, tento moderní trend pak doplňuje i horní trubka s obloukovitým zahnutím. I další prvky konstrukce určují směr, kterým by se mohly rámy pro náročného použití ubírat. Pro navyšnění tuhosti je hlavová trubka dvojitou průměru. Horní miska má standard 1 1/8, kdežto spodní je průměru 1,5 palce. Toto řešení, nazvané E2, si vyžádalo speciální úpravu sloupku a koruny vidlice Fox a mělo by zajistit stejnou tuhost jako při použití dvoukorunkové vidlice. Pro tuhost přední partie je to rozhodně přínos, ovšem stále zachovávající rozumnou hmotnost.

Originální hlavovou trubku doplňuje neméně netradiční zadní stavba. Spodní asymetrická kyvka s masivní vzpěrou je usazena v čepu umístěném v sedlové trubce na úrovni nejménšího převodníku a je protažena před trubku. Na tomto protažení je usazena spodní část pístnice tlumiče. Plouvoucí tlumič se totiž stává poslední dobou stále častěji používanou variantou. Čep přepákování k sedlovým vzpěrám je umístěn přímo v ose zadního kola. Toto patentované ABP řešení má za cíl jediné, eliminovat blokáci pružení během brzdění. Zde je to splněno perfektně, brzda je na sedlových vzpěrách nad čepem, navíc velký průměr čepu výrazně navyšuje tuhost



spojení obou dílů zadní stavby. Pro demontáž zadního kola je pak třeba pouze vytáhnout rychloupínák z matice nad přehazovačkou. Přepákování k tlumiči už je standardní, jde o vahadlo EVO, umístěné na čepu v rozšíření sedlové trubky, což nijak nebrání zasunutí sedlovky nadoraz.

Umírněný dravec

Geometrie kola je na pomezí enduro a freeride, takže posed je výrazně vzpřímený, ale nijak neomezující záběr do pedálů. Řídítka širší 710 mm jsou hodně velkou jistotou ve sjezdech, ovšem pro enduro vyjíždky bychom uvítali i užší provedení. Sedlo Bontrager Rhythm svoji šířkou a tvrdostí není příliš komfortní, měkký model by nebyl na škodu.

Tim však výtky končí, protože svezení se na tomto stroji je potěchou bikerovy duše. Nastavení tlumiče FOX Float RP 23 na třetinový sag a vypnutí páč-

ky propedálu znamená seznámení se s projevem zadní stavby, který je trochu nezvyklý. Tim, že tlumič není napevno spojen s předním trojúhelníkem, působí zadní stavba jako samostatně fungující jednotka. Na to je třeba si zvyknout, ovšem není to ke škodě celkového projevu. Odskok tlumiče jsme nastavili na trochu rychlejší mód, stejně tak jsme ubrali vysokorychlostní kompresi vidlice Fox Float 36 RC na minimum a ponechali lehce přitaženou jen nízkorychlostní kompresi pro nižší zanoření pod brzděním.

Vzájemné sladění obou pružících jednotek je důležité pro souhru zadní stavby s předkem. S tímto nastavením bylo při každém slápnutí do pedálů v sedle znát, že zadek nepropužuje pod tahem řetězu, ale kolo jede i přes zdvih 150 mm lehce vpřed. Ze sedla pak tah řetězu působí spíše proti pružení a tlumič se částečně zanoril až pod vlivem hmotnosti jezdce. Imunita vůči šlapání je tedy více než slušná, naopak každý náraz od terénu či snaha o odražení ke skoku se promítly do pedálů v sedle. Stále však byla znát samostatnost zadní stavby, a tedy slabší čitelnost rázu terénu na pedálech. Zadní pružení jako-by si pracovalo někde daleko pod námi a nedalo nám vůbec vědět o průběhu své funkce. V tlukém terénu je tento jev ještě více znatelný, takže zehlení nerovnosti je naprosto perfektní a plynulé. I pod zablokovaným zadním kolem tlumič nevykázal výraznější přituhnutí, takže toto konstrukční řešení patří rozhodně mezi ty nejvýspěšnější.

Uhel přední vidlice dělá kolo stabilní ve vysokých rychlostech a jistě ve sjezdu, ovšem v točivých pasážích je znát jeho obratnější srdce. Bike se díky rozumně vyšce těžiště poměrně hladce

	hmotnost, systém odpružení, tuhost, ovladatelnost		tvrdší sedlo
Technická specifikace:			
Rám: Alpha Red Alu, 150 mm			
Tlumič: Fox Float RP 23			
Vidlice: Fox Float 36 RC 160 mm			
Klíčky: Shimano Deore XT			
Brzdy: Avid Juicy Carbon			
Řazení: Sram X.0			
Přehazovačka: Sram X.0			
Přesmykač: Shimano Deore XT			
Náboje: Bontrager Rhythm Elite			
Ráfky: Bontrager Rhythm Elite			
Pláště: Bontrager Jones ACX			
Sedlo: Bontrager Rhythm Pro			
Sedlovka: Bontrager			
Řídítka: Bontrager King 710 mm			
Představec: Bontrager Race X Lite 80 mm			
Hmotnost: 13,5 kg			
Cena: 98 990 Kč			
a	Úhel hlavy	67°	
b	Úhel sedlové trubky	72°	
C	Horní rámová trubka	595 mm	
D	Horní trubka vodorovně	615 mm	
D	Délka sedlové trubky	475 mm	
E	Délka zadní stavby	435 mm	
F	Rozvor	1162 mm	
G	Hlavová trubka	137 mm	

Když pít, tak ať to má smysl

Dostatek tekutin je jedním z limitujících faktorů kvalitního sportovního výkonu. Při fyzickém výkonu organismus ztrácí vodu (díky zvýšenému výdeji či nedostatečnému doplňování nebo kombinaci obou faktorů) a zvyšuje se jeho tělesná teplota. Zmenšuje se objem mimobuněčné tekutiny, která je životním prostředím pro všechny tělesné buňky a mění se její osmolalita. To má negativní vliv na metabolické pochody v organismu a dochází k celkovému snížení fyzického výkonu. Již 3% dehydratace svalové hmoty vede k výraznému poklesu sportovní výkonnosti.

Při intenzivním fyzickém výkonu potřebujeme tělo hydratovat a dodávat mu energii. K tomu potřebujeme kvalitní sportovní nápoje. Jak si ale vybrat ten správný? Raději hypotonický či isotonický?

Než půjdeme dál, zastavíme se u pojmu - osmolalita. Co to vlastně je? Osmolalita udává velikost osmotického tlaku v jednom kilogramu roztoku. Jinými slovy jde o velikost osmotického tlaku látek rozpouštěných v 1 kg vody. Udává se v miliosmolech / kg.

Osmolalitu sportovního nápoje ovlivňují všechny látky v něm rozpouštěné. V našem případě nás nejvíce zajímají sacharidy a minerály.

Isotonické nápoje mají osmotický tlak stejný jako tělesné tekutiny. Při jejich konstrukci se vycházelo z osmolality tělesných tekutin. Předpokládalo se, že tyto nápoje jsou pro doplňování tekutin,

minerálů a energie nejvhodnější. Ovšem lidský pot nemá stejnou osmolalitu jako tělesné tekutiny, ale nižší. Proto při zvýšené konzumaci isotonických nápojů může dojít k většímu příjmu elektrolytů, než je jejich výdej a tedy k vyššímu příjmu než je aktuální potřeba. Dojde tak k zahuštění jejich koncentrace v extracelulárních tekutinách a k narušení osmotické rovnováhy mezi extracelulární tekutinou a buňkami. Isotonické nápoje lze dobře použít při výsoce intenzivních výkonech, ale i jako první rehydratační nápoj před výkonem a po ukončení fyzické aktivity ve fázi regenerace jako první dodávku tekutin, energie a minerálů. Jsou převážně určeny pro doplňování energie a minerálů. (ISODRINK)

Hypotonické nápoje mají osmolalitu nižší než tělesné tekutiny. Jsou proto pro použití při fyzické zátěži mnohem vhodnější, než nápoje isotonické. Jsou hlavně určeny pro hydrataci organismu, tedy dodání tekutin. (PROFLINX, UNISPORT, HYPO NÁPOJE ISODRINK)

Hypertonické nápoje mají osmolalitu větší než tělesné tekutiny. Jejich použití je pro sport v drtivě většině případů nevhodné a neuváženým použitím je možné narušit vnitřní elektrolytovou rovnováhu. Použití těchto nápojů je vhodné ve fázích velkého vyčerpání zásob elektrolytů, ale nikdy ne v průběhu fyzické zátěže. Typickými představiteli jsou džusy a colové nápoje. (MILKSHAKE)

Výdej elektrolytů a potřeba energetického příjmu v průběhu výkonu je ovlivněna mnoha faktory - viz tabulka: Při přípravě výsledného nápoje je třeba zohlednit vždy všechny následující faktory.

Délka výkonu	Se stoupající délkou výkonu stoupají požadavky na přísun energie a elektrolytů. U extrémně dlouhých výkonů je depletační sodíku jednou z hlavních příčin výkonnostního kolapsu.
Teplota a vlhkost prostředí	Při zvýšené teplotě a vlhkosti prostředí organismus vydává větší množství vody na svoje ochlazení. V chladném prostředí logicky méně.
Stravovací návyky	Jedinci, kteří jsou zvyklí více solit, ztrácejí potem i více sodíku než ti, kteří v průběhu roku soli méně.

Potravinový pro zvláštní výživu - vhodné pro sportovce.



AXON®

CYKLISTICKÉ OBLEČENÍ AXON



Prilba SOUL
kod: P701042
dop. MOC: 1390,-

Prilba MIND
kod: P701044
dop. MOC: 1490,-

Dres BIKEDRAGON I
kod: A556060
dop. MOC: 790,-

Bermady BIKEDRAGON II
kod: A554110
dop. MOC: 1490,-

Dres CHARLIE
kod: A507151
dop. MOC: 1190,-



Prilba GHOST
kod: P701039
dop. MOC: 1390,-

Dres BIKEDRAGON II
kod: A507105
dop. MOC: 990,-



Prilba SOUL
kod: P701042
dop. MOC: 1390,-

Brýle GIRO II
kod: 901920
dop. MOC: 890,-

Dres BIKEDRAGON I
kod: A556060
dop. MOC: 790,-



Dres PROJECT
kod: A507156
dop. MOC: 990,-

Batoň MONSTER
kod: S807047
dop. MOC: 890,-

Cyklorukavice 3/1
kod: R120371
dop. MOC: 890,-

Bermady IMPERIAL 3/4
kod: A504137
dop. MOC: 1690,-



Brýle NEW GEAR
kod: 902350
dop. MOC: 390,-

Prilba SPIRIT
kod: P701043
dop. MOC: 1290,-

Dres ROAD
kod: A507111
dop. MOC: 690,-

Kratasy RACING II
kod: A554050
dop. MOC: 690,-



Trikot MARION D
kod: A502048
dop. MOC: 990,-

Batoň PROTECTOR
kod: S807044
dop. MOC: 890,-

Dres MONSTER
kod: A507155
dop. MOC: 990,-

Prilba INDIE
kod: P701050
dop. MOC: 490,-

Batoň NIPPON
kod: S807018
dop. MOC: 490,-

Cyklorukavice 505
kod: R110505
dop. MOC: 590,-

www.axonsport.cz
e-mail: axonsport@axonsport.cz



Kratasy CHARLIE II
kod: A500209
dop. MOC: 1190,-

Dres CHARLIE
kod: A507151
dop. MOC: 1190,-

LÉTO 2008

Plášť Toro je novinkou v nabídce francouzské značky. Jeho zaměření na cross-country a all mountain odpovídají celkem tři nabízené šířky, a sice 1,85", 2,15" a 2,35". V nabídce jsou samozřejmě také tubeless verze, našim testem prošla prostřední varianta 2,15" v klasickém provedení pro kombinaci s dušičkou.

Hutchinson Toro



Šířka 1,85" se nám vzhledem k agresivnějšímu vzorku nezdá pro běžné XC úplně ideální, naopak nejširší verze si již nemusí se zadní stavbou některých hardtailů příliš rozumět. Volba zlaté střední cesty se během testu ukázala jako správná.

Konstrukce modelu Toro sází na technologii Hardskin, která výrazně snižuje riziko poškození boku pláště. Jedná se o vložnou hustou textilní mřížku, která je dobře patrná i při pohledu na bok pláště. Během testu se však jako maximálně odolná ukázala celá konstrukce. Nejenže nedošlo k jejímu mechanickému poškození, ale nebyla jakkoli patrná házivost. Vzhledem k relativně nízkému TPI, které se svou hodnotou 66 patří spíše k průměru, to svědčí o kvalitním zpracování pláště.



o něco horší valivý odpor, ale při náklonu je cítit také lehké uždílení pláště do strany.

Pokud nepotřebujete vyoženo rychlý plášť a raději uvítáte jeho univerzitu pro každý terén, Hutchinson Toro je dobrou volbou. Dokážeme si jej skvěle představit na maratonském kole u jezce, který nejede na umístění a spíše si vychutnává nástrahy terénu. Vzorek je velice zdařilý pro techničtější ježdění, takže i další nabízená šířka 2,35" bude jistě oblíbená. Životnost patří k průměru, sjíždění vzorku je ale celkem rovnoměrně bez ohrbávání hran výstupků. Ani při téměř polovičním úbytku vzorku jsme nepocítovali výrazné zhoršení jízdních vlastností. Na dobré úrovni je pružnost konstrukce, z níž vyplývá solidní komfort jezdce. Pokud se bojíte defektu provaknutím, určité pláště raději natoukněte více, z důvodu lepšího odvalování to však v tomto případě nemá výrazný efekt. Tvarování horní hrany výstupků má téměř vždy za následek, že je téměř celý dezén v kontaktu s podkladem. Takže přefukování tohoto pláště nemá smysl, vyoženo rychlé obutí z něj zkrátka neuděláte.

Vnitřní obvod kevarové patky zajistí celkem snadné obouvání. Při troše šikovnosti a síly se dal plášť na ráfek nazout i bez montpáku. Sundání však již jejich použití vyžadovalo. Hmotnost testovaného provedení v šířce 2,15" byla 615 gramů. Cena 990 korun není nízká, ale celková odolnost pláště a relativně nízká hmotnost jí kompenzuje. Bezdušová verze v tožné šířce vychází o dvě stovky draž.

(kad)

- + záběr na měkkém podkladu, odolnost bočnic, komfort
- cena

PAVLAČ

Sedmadvacetiletý cyklista Tom Boonen, který v minulosti dokázal vyhrát celkem šest etap na Tour de France, se tohoto legendárního závodu letos pravděpodobně nezučastní. Pořadatelé jej totiž nekompromisně vyškrtli ze startovní listiny poté, co měl tento belgický závodník pozitivní test na kokain. Přestože se jednalo o „mimosezonní“ zkoušku, u níž nehrálo žádné trest za doping od UCI, pořadatelé velkých závodů přistupují k „provínilci“ tvrději. Zákaz startu byl totiž verdiktem pro Boonena i v případě závodu Kolem Švýcarska, jenž slouží řadě závodníků jako určitá generálka před Tour. Omezení startů však není jediným nebezpečím pro bývalého mistra světa, pokud by totiž Boonen byl usvědčen i z držení kokainu, hrozilo by mu dokonce až pět let vězení. Toto podezření se však našťáště zatím nepotvrdilo, při prohlídce domu Boonenových rodičů se žádné stopy po kokainu nenašly. O tom, že v případě Boonena není v poslední době něco v pořádku, svědčí i jeho rychlé jízdy autem. Nedávno mu na devadesátce naměřili celých sto osmdesát kilometrů v hodině. Boonen je skutečně rychlý...

Lukáš Bauer si jen tak pro zpestření zajel bikového Krále, další český reprezentant v běhu na lyžích a někdejší světový šampion Martin Koukal se pro změnu nedávno objevil na startu osmého ročníku Jizerské padesátky. V těžké konkurenci MTB specialistů skončil Koukal na skvělém čtvrtém místě. To svědčí o univerzalizaci obou běčků na lyžích a o jejich výbore celkové kondici. Závod vyhrál Jarda Kulhavý, a to stylem start-čí s průměrnou rychlostí přes třicet kilometrů za hodinu a s třináctým náskokem!

Snaha doktnout se vlastní silou nebes se kdysi nevyplatila bájnému Ikarovi. Francouz Stephane Rousseau se hodlá pokusit o podobný kousek jako dávný hrdina, ovšem bude to mít trochu jinéjší. Hodlá překonat 55 km širokou úži-



nu mezi Anglií a Francií na vzduchodolou poháněnou pomocí pedálů. Tato vzducho-cyklistika by měla trvat pět hodin, přítomný cyklista poslahe ve výšce třicet metrů nad hladinou, zavěšene i se sedačkou s pedály pod aerodynamickým tělem vzduchodolou. Snad dopadne lépe než brazilský kněz, který odletěl na poutových balóncích.

Na Malevilu se pojede Evropa! Skutečně je to tak, mistrovství Evropy v bikemaratonu se za čtyři roky, tedy v roce 2012, pojede v rámci populárního domácího maratónu Malevil Cup. O pořadatelství rozhodla Evropská cyklistická federace. Malevil Cup, který se od roku 2000 pravidelně koná v Jablonném v Podještědí, je součástí evropského seriálu MarathonMan-Europe a letos v květnu se jel jako závod kategorie C3. Závod však bude muset pro spojení s mistrovstvím Evropy pravděpodobně změnit termín. Z tradičního května se zřejmě přesune do půlky června. Délka trati se však nebude lišit od té současné, čítající zhruba 102 kilometrů. Podmínkou totiž je, aby vítěz trasu absolvoval v čase kolem čtyř hodin, což současná trať splňuje.

Charita v cyklistice funguje čím dál lépe. Zatímco organizace jako Wheels-4-Life nebo Project Rwanda podporují děti a nemocné v Africe, domácí značka Sensor podporuje organizaci UNICEF a přispívá jí na očkování a lékařskou pomoc dětem třetího světa. Anglická značka Raleigh zase nabádá k darování starých a nepotřebných kol organizaci Re-Cycle, která je takéž posílá do Afriky. Novinkou je nabídka slevy třiceti liber při nákupu nového kola Raleigh nebo Diamond Back těm zákazníkům, kteří se svého starého kola zbavili přes zmíněnou charitativní organizaci.

SAMODOMO

TAKKLE TEDY NE!

Jistě si vzpomínáte na minulý díl této rubriky, věnovaný nouzové opravě pružiny v čelisti brzd pomocí větvíčky a gumicuku. Tato nouzovka je funkční a doporučujeme. Tentokrát ale máme něco spíše odstrašujícího.

Jak jistě víte, funkce mechanických kotoučových brzd spočívá ve vychylení destičky umístěné na táhlu ovládaném lankem. Uvnitř je budto šnekový mechanismus, nebo častěji kuličky usazené v nestejných otvorech. Přitažením táhla kuličky vyjždějí z otvorů ven, a tím roztahují prostor mezi táhlem a destičkou. Samozřejmě, že kuličky nemůžou vypadnout ven, ale jejich pohyb je prostě omezen zhloubením jejich usazovacích otvorů.

To by ale nebyly „zlaté české ručičky“, kdyby se nepokusily systém obojet a účinnost vylepšit. Doslova vypliváním prostoru mezi třmenem a táhlem brzd tak, aby mohlo jít při pohybu ještě více dopředu, a ještě více tak vychytil destičku, a aby bylo docíleno vyšší účinnosti brzdy. Systém sice funguje, ovšem kuličky uvnitř už by mohly být za hranici svých vzhoubení, takže by se nemusely při povolení páky dostát zpátky.

Tuhle domácí úpravu tedy rozhodně nedoporučujeme, už z hlediska možnosti prasknutí materiálu třmeně či táhla a naprosto znehodnocení brzd. V těžkém sjezdu to pak může mít katastrofální následky, o ztrátě záruky ani nemluvíme. Nicméně vyznaléžavost dnešních bikerů prostě nezná meze.

Když americký konstruktér nemůže, Čech si vždycky pomůže.

(už)



Hrubší, nepřilíš hustý vzorek se středně vysokými čtvercovými výstupky, rozestými po středu běhounu, již od pohledu silbuje solidní záběr téměř v jakémkoli terénu. Totéž platí o vyšších bočních výstupcích, u nichž se dá předpokládat dobré zakousnutí do měkkého podkladu při nákloně kola. Horní hrana dezénu však nekopíruje tvar pláště, boční výstupky jsou vyšší než středové, takže teorie předpovídá o něco méně jisté chování na asfaltu či hodně tvrdém podkladu. V praxi se předpoklady vyplnily téměř do puntiku. Hutchinson Toro je jistý na jakémkoli měkkém podkladu. Nadprůměrné jsou jeho schopnosti v lehké rozmočené terénu, kde vynikne výborný záběr a především velice dobrá odolnost nepřilíš vysokého řidišho vzorku proti zanesení. Jistotu však jezdcí nabídně třeba i na štěrku či na ostřejších kamenech. Model Toro si dovolíme označit za „lesní plášť“, dobře si totiž poradí s kořeny a nezalekne se ani většího bahna. Naopak na tvrdém podkladu to není úplně ono. Nejenže zde vynikne jeho

Pohled do historie

CAMPIONE! To znělo, co?

Bikerům, kteří přičuchli ke světu hruběch plášťů a velkých zdvihů teprve nedávno, už značka Campione asi nic neřekne. Jestliže jste se ale v polovině devadesátých let minulého století pohybovali po domácích závodních tratích cross-country, tato kola jste rozhodně nemohli přehlédnout. Tlusté duralové trubky Oriá, hrubé svary, mírně stopogingové geometrie a velké logo s italskou trikolorou na spodní trubce. Prostě přijela Amerika, tedy vlastně Itálie...

Ono to ale se značkou Campione až tak italské nebylo, tato kola totiž produkovala česká společnost HET. Jejich krámkem v Janovského ulici v pražských Holešovicích byl již tehdy vyhlášený prodejcem toho nejvyššího materiálu a spíčkovým servisem. Logo Campione k Hetu poslal tak nějak patřilo. Dural tehdy logicky nebyl po stránce zpracování tak daleko jako dnes, ale kola Campione rozhodně patřila k tomu nejlepšímu na českých závodních tratích. Několikanásobný zisk poháru konstruktérů v rámci českého poháru v XC jistě nebyl náhodný.

A Campione bylo značkou, o níž řada domácích jezdců snila. K pořízení rámu však nebylo nutné sahat extrémně hluboko do kapsy, takže i z tohoto důvodu byla oblíbená „žampionů“ velká. Nejprodávanejší rám Razzo (v překladu „střela“) se dal v roce 1994 koupit za necelých osm tisíc korun. Jeho materiálem byla slitina Oriá 7020. Rám Razzo Team z materiálu Easton Vari Lite, jenž vidíte na dobové fotografii, už byl podstatně dražší, stál přibližně dvojnásobek. V nabídce byl dokonce i vzadu odpružený rám Campione Full Suspended s pružicí jednotkou Marzocchi. Jeho cena se vyšplhala na 27 tisíc korun. Kromě toho značka nabízelá bikový rám s křížovou stavbou, silniční rámy či pevné vidlice. Campione znamenalo solidní kvalitu a znělo to prostě světově.

Bike Tip '94 je převzatý z Cykloservisu č.9 z roku 1994. Je možné, že je to už čtrnáct let? Tak čistý design, osm pastorků tehdy zrovna přepracované sady Deore XT, olejem tlumená vzduchová odpružená vidlice, hydraulické brzdy... Vždyť ani dnes by takové kolo nepatřilo do starého železa! Tedy vlastně duralu...

(kad)

Bike Tip '94 - CAMPIONE RAZZO TEAM

Už v loňském roce se ve Scott cupu začala objevovat horská kola Campione, většinou pod tábořskými cyklokrosaři. Po posledním závodě ve Spindlerově Mlýně mohli být italský výrobce spokojen. Martin Novák skončil na tomto biku celkové druhé. Celkem slušný start.

Letos na této značce závodí kompletní tým Česká spořitelna MTB, který používá model Razzo Team. To ale v žádném případě neznamená, že by Campione nabízelá pouze jediný model, určený pro nejlepší profesionály. Campione prodává horská, silniční a triatlonová kola vyrobená z duralu Easton nebo slitiny Ceramical.

Model Razzo Team je bike s mírně slo-

pingovým rámem a odpruženou vidlicí Rock Shox. Campione používá dural od známé americké firmy Easton, ten by však měl být ještě během této sezony nahrazen materiálem Ceramic OR. Vedle amerických pedálů Time je na Razzo i poslední a nejdražší verze Rock Shoxu - titanový Mag 21 SL-Ti a řazení Grip Shift SRT 500.

CAMPIONE RAZZO TEAM

RÁM: Dural Easton Vari Lite
VIDLICE: Rock Shox Mag 21 SL-Ti
HLAVOVÉ SLOŽENÍ: Aheadset Dia-Compe
PŘEDSTAVEC: ITM Control
ŘÍDÍTKA: ITM Super Alloy

SEDOVKA: Kalloy
SEDLŮ: Flite Titanium
PŘEHAZOVAČKA: Shimano XT
PŘESMYKAČ: Shimano XT, horní tah
NÁBY: Grip Shift SRT 500
BRAZNY: Magura Race Line - hydraulické
KLIKY A PŘEVODNÍKY: Shimano XT
PEDÁLY: Time Extreme Carbo Pro
KAZETA: Shimano XT, 8 pastorků
NÁBY: Shimano XT
RÁFKY: Mavic SUP SBP
PLÁŠTĚ: Tioga Psycho nebo Ritchey
DRÁTY: Y inox
ROHY: Onza
VÁHA: 10,9 kg



Dalo by se říci, že základní rozdělení kol máme za sebou a můžeme jít do detailů, nebo do zcela samostatných kategorií. Detailnější rozdělení tedy začneme kategorií all mountain, které budou opovnovat enduro stroje.

Ačkoli se názory konstruktérů jednotlivých firem často různí a některé značky mají pro enduro stroje s nižším zdvihem a pro all mountain s vyšším, u jiných je to naopak. Tyto dvě skupiny jsou velmi diskutované, ovšem s narůstajícími hodnotami zdvihu pro běžné ježdění se stále více dostávají do popředí zájmu. Kdo neholduje XC pojetí švihové jízdy, ale je schopen z tempa trochu slevit, získá u těchto strojů výraznou oporu ve sjezdech a díky sofistikovaným pružicím jednotkám nebude výrazněji ztrácet ani v výjezdech. Geometrie sice nejsou srovnány pro spurt a ostrá stoupání, přesto ale obě tyto kategorie umožňují jet rychle jak po rovině, tak do stoupání a ve sjezdech jsou jako doma. Vše samozřejmě záleží na celkové hmotnosti kol, geometrii a v neposlední řadě i osazení.

Enduro

Zatímco v minulém čísle představená freeridová kola byla na počátku vlny odpružení pro volnou jízdu na terénu, enduro se vyčlenilo až později a současně s ním, nebo spíše následně z něho i kategorie all mountain. Bytelné enduro stroje jsou určeny pro celodenní výjezdy v těžkém terénu, ovšem počítají i s náročnějšími sjezdy nebo skoky či lehčími dropy. Geometrie je uzpůsobena vyššímu zdvihem, úhel vidlice je kolem 67°, což poskytuje dostatečnou jistotu v prudkých sjezdech, ovšem neomezuje je to ještě točivost kola v nižších rychlostech.

Rámy využívají všechny známé druhy zavešení zadní stavby a vzduchové pružiči jednotky. Vzhledem ke zdvihům 130–165 mm je použito i vzduchových tlumičů určených pro freeride. Typickými zástupci jsou například Fox DHX Air nebo Marzocchi Roco Air. Vpředu je to jednorukonková vidlice se zdvihem 130–160 mm v provedení na pevnou 20mm osu. Dnes se většina těchto os povoluje speciálním rychloupínákem, takže strážák v podobě tří imbusů pro případnou demontáž předního kola už nehrozí. Zadní náboj je buďto rychloupínací, nebo také na pevnou osu, ovšem menšího průměru a opět v rychloupínacím provedení. K enduro stylu se nově hlásí i dvě nové kategorie, vyšším předním zdvihem a vzpřímeným posedem, určené pro tvrdší zacházení v terénu. Více detailů z obrázku.

1 Rám je hodně masivní, ale stále ještě řeší přijatelnou hmotnost. Sedlovka je pokud možno průchozí, aby bylo možné ji před sjezdem zasunout. Vzduchový tlumič má přetlakovou nádobku, protože se počítá s náročnějšími sjezdy. Zadní patky mohou být na pevnou rychloupínací osu.

KATEGORIZACE 5

Enduro



2 Vidlice v jednorukonkovém provedení má pevnou 20mm osu a průměr nohou 32 mm a větší. Častěji se používá vzduchová pružina s možností regulace zdvihu pro lepší stoupavost a samozřejmě i lockout.

3 Klíky jsou často vybaveny jen dvěma převodníky a masivním ochranným krytem (rockringem). Leckdy je použit i spodní napínák řetězu, ovšem umožňující přehození. Pedály se nevozí jen nášlapně, ale často v platformovém provedení s vystoupilými piny.

4 Představec je bytelnější a délka je kolem 80 mm, často i kratší. Říditka jsou zásadně vlašťovky, jejich šířka je menší než u sjezdových kol, takže kolem 680 mm, prohnutí je také spíše nižší.

5 Kola spoléhají na masivnější ráfky, navíc zapletené do nábojů na pevnou osu. Šířka pláště je hodně variabilní, ale nejčastěji je to 2,3 palce.

6 Kotočové brzdy jsou zásadně hydraulické, vpředu je kotočů průměru 185 mm, někdy se objevuje i 200 mm provedení, vzadu bývá k vidění i klasika 160 mm.

All mountain

„Všude po horách“ by se dal přeložit název této kategorie. Je synonymem pro dlouhé jízdy volnou krajinou a po lesních cestách. Někomu se to může zdát podobné s XC, ovšem zde je to zaměřeno více do terénu. Není tolik počítáno s příliš náročnými sjezdy, takže zdvihy se pohybují na obou osách v hodnotách 100–130 mm.

Charakteristická je ovšem nižší hmotnost než u enduro biků a také použití klasických rychloupínacích os na obou kolech. All mountain je prostě jen odolnějším a pohodlnějším celoodpruženým

XC bikem, samozřejmě až na výjimky. Rám je dostatečně odolný, ovšem nepočítá s tak sjezdovým využitím, takže má rozumnou hmotnost a někdy je k vidění i karbon. Geometrie využívá úhel

vidlice kolem 68° pro dostatečnou stabilitu, ale zároveň větší obratnost než u enduro biků. Pružiči jednotky využívají přetlakovou nádobku, jde častěji o tlumiče používané i na vzadu odpru-

All mountain



žených XC strojích, typický tlumič je Fox RP 23 s regulací komprese. Možnost omezit propružování je zde hojně využívaná kvůli potřebě švihovějšího projevu než u předchozí kategorie. All mountain prostě počítá s rychlejším tempem a delšími výjezdy, oproti tomu nesází na tak prudké sjezdy. Je to prostě terénní univerzál všemi směry.

1 Rám sází na stabilitu, ale zároveň rychlou geometrii a není tolik předimenzován. Sedlovka je také často průchozí pro snadnější změnu těžiště ve sjezdech. Zadní patky vyznávají klasiku. Tlumič nabízí více poloh regulace komprese a nemá přetlakovou nádobku.

2 Vidlice je často klasický XC model s vyšším zdvihem kolem 130 mm a standardními patkami. Regulace zdvihu a lockout jsou častým standardem.

3 Klíky jsou standardní s troj převodníkem, rockring v kombinaci s dvěma převodníky se objevuje málokdy. Kolo prostě musí umět jet rychle i po silnici. Nášlapné pedály jasné vedou.

4 Představec nemusí být příliš bytelný, jeho délka je kolem 80 mm, výrazně kratší ale nebyť. Prohnutí vlašťovek je spíše nižší, aby byl posed ještě dostatečně natežen pro výjezd.

5 Kola vyznávají jen lehce bytelnější ráfky než pro rychlé XC, ovšem není to tak výrazné, stále se totiž hledí na celkovou nižší hmotnost. Pláště se pohybují v šířkách 2,1–2,3 palce.

6 U brzd je to většinou 185 mm kotočů vpředu a klasika 160 mm vzadu, nebo na obou kolech. Velké 200mm kotoče jsou spíše výjimkou.

(už)

VAŠE DOPISY

Zdravím.

Potřebuji radu. Mám staršího bikového cannondala a chci si k němu koupit novou sedlovku. Je tam průměr 27,2 mm, takže je celá řada možností. Tenhle průměr má v nabídce úplně každá značka. Zvažuju koupi karbonové sedlovky. Říkám si, že když už chci novou, karbon by mohl docela pomoci po stránce lepšího pochytávání vibrací od hrbatelitého terénu. Jelikož ale hodně často převážím kolo v autě, kde vždycky musím sedlovku nejdříve povolit a hodně zasunout do rámu, nejsem si karbonem ještě úplně jist. Duralové sedlovce často změna výšky nastavení a neustálé utahování nijak neovadí, ale co karbon? Neznámčí tu novou sedlovku, když ji budu povolovat při každém převozu kola v autě? Dík a ať vám to píše.

Karel V. @

Zde je rada jasná. Jestliže tak často manipulujete se sedlovkou, jak píšete, zůstaňte pokud možno věrní duralu. Karbon je křehký materiál a neustálé povolování a utahování podsedlové objímky se může na stěně sedlovky rychle podepsat. Karbonové sedlovky také často bojují s nežádoucím zajištěním do rámu, což je další problém. Je možné to řešit buď speciálním, pro tento účel určeným mazacím tukem, nebo jemným zdrsňedním povrchu sedlovky a vnitřku sedlové trubky. Pokud ale budete s karbonovou sedlovkou neustále manipulovat, rozhodně se jejím zajištěním do rámu při jízdě nevyhněte. A s největší pravděpodobností to budete následně řešit silnější utaháním podsedlové objímky, z čehož pramení větší pravděpodobnost poškození sedlovky. Kdybyste karbonovou sedlovku nastavil do správné pozice a v té jí už nechal, není důvod k obavám, ale ve vašem případě dejte přednost jistotě, tedy duralu.

(red)

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihaláček, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Žertová • Zlom: Typostudio Pavel Amlier • Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštovou přepravou 4, 834 14 Bratislava, tel./fax: 0752 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700X • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů neliž inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

NA SÍTI

První stránky budou tentokrát díky doporučení našeho čtenáře Luboše z Hradce Králové, který odkaz na ně jednoduše spatřil na pozadí jezdecké před sebou. Na adrese www.tatry-lbc.cz jsme našli informace o týmu nadšenců z Liberce, jejichž cyklistické aktivity určitě stojí za zmínku. Titulní stránka má uprostřed aktuální články, které jsou zaměřeny hlavně na týmové výjezdy nebo kulturně-spoločenské akce. Ačkoli jsou stránky jednoduše členěny, lze se snadno zamotat. Na horním řádku jsou odkazy na jednotlivé sekce. O klubu se lze dozvědět hlavně detailní informace o jeho členech, místa výjezdůk označená titultem „Kam že to jezdíme“ jsou jen přehledem fotek ze slovenských hor.

Se Slovenskem je celý tým úzce spjat, ačkoli je z Liberce, některé články jsou ve slovenštině, takže dříve narození možná zaplesají, mladší návštěvníci asi budou muset požádat rodiče o překlad. Většinu výprav a článků lze nalézt ve sloupci na levé straně, kde jsou jednotlivé výpravy členěny podle letopočtu. Od roku 1996 až do současnosti tak lze najít poměrně zajímavé popisy cyklistických nebo pěších akcí, většinou na Slovensko. Samozřejmě jsou fotky, které každou akci dokumentují. Některé ročníky jsou na akce strohé, pouze s popisem nebo fotkami, jiné jsou členěny na více podníků s detailním rozpisem jednotlivých dní. Z letošních akcí je příjemný popis Padesátky Českým rájem. Kdo se hodlá na kole či pěšky vypravit na Slovensko,

určitě doporučujeme tyto stránky navštívit nebo zkontaktovat někoho z členů týmu.



Komerční stránky tentokrát mají svého zástupce na www.merida-bike.cz, což je adresa patřící dovozcí značce Merida na domácí trž. Ačkoli se jedná o informace věnující se stoprocentně jediné značce, jejich nabídka je opravdu široká. Na hlavní stránce jsou aktuální informace o závodnících či podnicích spojených s touto značkou. Merida je pro letošek partnerem organizace CeMBA, starající se o vstavbu stezek pro bikery, a tudíž i legendární velšský stavitel Daifud Davis jezdil na Jablonce na biku Merida. Na stránkách lze pod jednotlivými odkazy na hlavní řádku nalézt kromě katalogu kol spoustu rad, jak si vybrat správnou velikost rámu, či získat technické informace o stavbě kol či materiálech. Kdo netuší, jak se pomocí robotů svářejí rámy kol, má zde dobrou příležitost tyto informace najít. Dále jsou zde informace o karbonových technologiích, které však už nejsou tolik podrobné. Ze sportovních aktivit značky lze najít několik podniků s ní spojených či odkazy na stránky podporovaných týmů, včetně mezinárodního seskupení Multivan Merida. Ke stažení jsou wallpapery, kdo hodlá kolo Merida vyzkoušet, může si najít prodejce v seznamu a domluvit si s ním zapůjčení. Koho zajímají technologie, závodní tým, nebo prostě jen značka Merida, nalezne zde opravdu maximum velmi dobře podaných informací.

(už)



AXON®

CYKLISTICKÉ OBLEČENÍ AXON

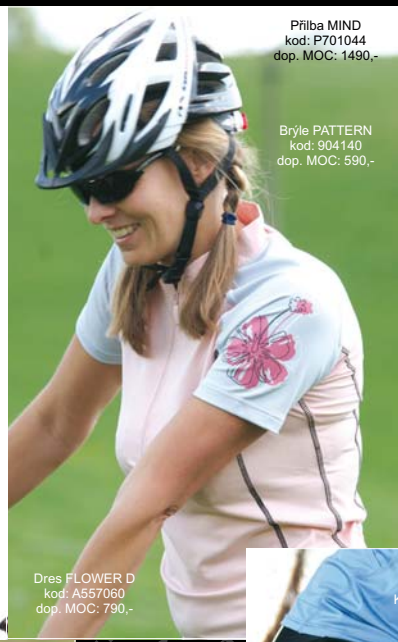
LÉTO 2008



Brýle NEW GEAR
kod: 902350
dop. MOC: 390,-

Dres WILDROSE D
kod: A557061
dop. MOC: 990,-

Cyklorukavice 385
kod: R120385
dop. MOC: 420,-



Přilba MIND
kod: P701044
dop. MOC: 1490,-

Brýle PATTERN
kod: 904140
dop. MOC: 590,-

Dres FLOWER D
kod: A557060
dop. MOC: 790,-



Přilba DRAGON
kod: P701040
dop. MOC: 1290,-

Dres LAURA II D
kod: A504161
dop. MOC: 790,-

Bermudy WILDROSE D
kod: A502170
dop. MOC: 1490,-

Trety WIZARD
kod: B591103
dop. MOC: 1990,-



Přilba GHOST
kod: P701039
dop. MOC: 1390,-

Přilba DRAGON
kod: P701040
dop. MOC: 1290,-

Dres BIKEDRAGON II
kod: A507105
dop. MOC: 990,-

Dres LAURA II D
kod: A504161
dop. MOC: 790,-



Kratasy NIPPON D
kod: A502855
dop. MOC: 1390,-

www.axonsport.cz
e-mail: axonsport@axonsport.cz



Brýle SPARKLE
kod: 901420
dop. MOC: 590,-

Scampolo LAURA D
kod: A504162
dop. MOC: 990,-

Bermudy UNIVERSE D
kod: A502165
dop. MOC: 1490,-

Trety WIZARD
kod: B591103
dop. MOC: 1990,-



Dres FLOWER D dlouhý
kod: A502049
dop. MOC: 1290,-

Brýle MAJESTIC
kod: 904121
dop. MOC: 590,-

Cyklorukavice 425
kod: R120425
dop. MOC: 420,-

Kratasy LAURA D
kod: A502660
dop. MOC: 890,-



Dres LAURA II D
kod: A504161
dop. MOC: 790,-

Přilba DRAGON
kod: P701040
dop. MOC: 1290,-

Bermudy WILDROSE D
kod: A502170
dop. MOC: 1490,-

Cyklorukavice 425
kod: R120425
dop. MOC: 420,-

Na víně u signora

Italská značka Bianchi, která se zabývá hlavně výrobou kol pro výkonnostní a závodní jízdu, uspořádala ve svém sídle v italském Trevigliu celosvětovou prezentaci novinek pro rok 2009. Jako jediní zástupci z Čech jsme samozřejmě nemohli chybět. Majitelé značky nás provedli fabrikou, kde jsme zhlédli několik zcela nových konceptů rámců, o nichž jsme se více dozvěděli v následující prezentaci. Vzhledem k tomu, že na novinky pro rok 2009 je uvaleno embargo až do 10. července, nemůžeme se o nich v tomto čísle ani zmínit, nicméně průřez příští sezonou vám přineseme v čísle příštím.



Bianchi se čte s „K“

Dovolte nám, abychom ještě před čtením článku uvedli na pravou míru výslovnost slova Bianchi. Italové si totiž posteskli, že celý svět značku říká „bianči“. Ovšem v italské se slabika CHI čte jako „ki“, takže stejně jako gnochi se čte „noki“, tak i Bianchi se vyslovuje „bianki“. Tělik na úvod.

Precizní příprava

Prezentační akci „Taliáni“ připravili na výtečnou. Už jen ubytování v hotelu uvnitř starého hradu či prezentace nových kol v vodním příkopu s padacím mostem byla luxusní. Ale když pro nás pak přijel autobus v bianchi-zelenomodré barvě, bylo jasné, že měli akci promyšlenou do puntíku. Tri černošky, které u silnice za hotelem nabízely sexuální služby, však asi součástí prezentace nebyly.



do prostor, kde se vyrábí monokokové karbonové rámy či jednotlivé součásti rámu 928 T-Cube. Sestavování tohoto rámu z jednotlivých trubek jsme si však již nařít mohli. Největší výhodou tohoto postupu je to, že každá velikost může mít upravenou geometrii na míru, a je tak možné si nechat postavit rám dle vlastních požadavků.

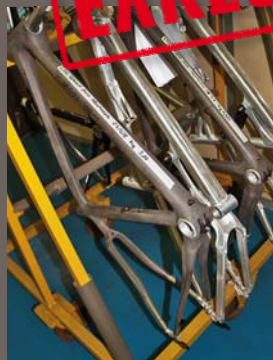
Bianchi dodnes ve svém sídle vyrábí vedle nejrozšířenějšího karbonu i rámy z titanu, jenž nabízí bezkonkurenční poměr. Stejně tak duralové modely patří svým zpracováním mezi konkurenčními stroji ke špičce. A v poslední době se podle slov manažerů Bianchi dokonce vrací i zájem o ocelové stroje.

Nejvyšší modely jednotlivých sérií mají shodné označení 928, které vychází ze tří letopočtů 1949, 1952 a 1998. Tyto roky byly pro značku Bianchi výjimečné tím, že její závodníci vyhráli Giro d'Italia i Tour de France.

Karbon světa vládne

Velmi zajímavé bylo na příkladu tří silničních karbonových rámců vidět, jak se dají smícháním jednotlivých druhů vláken rámu dodat požadované jízdní vlastnosti. Například závodní model z nejvyšší řady Hors Kategorie HoC 928 Carbon SL s monokokovým rámem je zaměřen na co nejvyšší výkon, absolutní tuhost a přenos síly při co nejmenší hmotnosti. Rám tak váží ve střední velikosti neskutečných 850 gramů, takže celé kolo na sadě Dura Ace by mělo dosahovat hmotnosti 6,1 kg bez pedálů.

To letošní novinka B4P 928 T-Cube ze série Born for Performance, vyráběný technologií spojování trubek Tube-to-Tube, hledá na absolutní přenos síly při větší míře pohodlí. Rám váží ve střední velikosti těsně pod jeden kilogram a středové složení je mohutně zpev-



něno obalením karbonovými vrstvami. Proto je tuhost pod záběrem excelentní, ale kolo je již o něco pohodlnější než HoC 928 Carbon SL.

Třetím z výběru je C2C 928 Carbon, zástupce série Coast to Coast, jehož hlavním úkolem je dálkovým jezdčům dopřát maximum pohodlí. Jízda na něm připomíná jízdu na softailu, každá nerovnost na silnici je jakoby oblesklá a jízda mnohem sametovější. Zároveň je však rám dostatečně tuhý v bočním směru.

Rozdílů mezi jednotlivými rámy se podařilo dosáhnout použitím různých druhů vláken a jejich skládáním. Nejlépe je to vidět na tabulce, kde jsou uvedeny jednotlivé parametry kompozitních materiálů.

své schopnosti prodloužení rám velmi výrazně „odpruží“.

Testovací den

Jedinou věcí, která se „Taliánům“ nepodařila zajistit ke všeobecné spokojenosti, bylo počasí. V den prohlídky fabriky pářilo slunce, ale na testování se čertili snad všichni italská luciferové. Přesto jsme nemohli odolat si na zhruba pětikilometrovém okruhu projet všechny připravené stroje a na vlastní kůži si prociťt rozdíly mezi jednotlivými provedeními rámců. K dispozici jsme měli všechny modely v odpovídajících velikostech, a tak jsme se vždy po namontování vlastních pedálů a nahuštění pneumatik na tožný tlak mohli na téže okruhu přesvědčit, jak se ten který rám chová. C2C je ve srovnání s tuhými rámy HoC a B4P T-Cube skutečná žehlička, která dokáže zjemnit opravdu hodně velké silniční nerovnosti. Jízda je pak mnohem pohodlnější, a přitom nedochází k žádným ztrátám v bočním směru.



EXKLUZIVNĚ



Továrna na sny

Společnost Edoarda Bianchiho, která je mimořádně již 120 let stará, sídlí v mimořádně části Itálie nedaleko Milána. Nízká budova se při pohledu zvenku nijak neliší od ostatních textilních, automobilových a dalších průmyslových staveb. Jedna stěna má dokonce starší fasádu, která rozhodně neprozrazuje, že za její zdí se rodí karbonové skvosty.

Prohlídka továrny byla podrobná, ale v počtu zhruba čtyřiceti novinářů bylo ve výrobním hluku velmi složité zachytit všechno, co nám průvodce svou italskou angličtinou říká. Bohužel jsme se – z pochopitelných důvodů utajení originálních výrobních postupů – nedostali

Typ vlákn	Modul tažnosti (Gpa)	Pevnost v tahu (Mpa)	Protažení (%)	Poznámka
Basalt	100	4500	3,2	Pohodlný
Kevlar	130	3000	2,5	Pohodlný – velké protažení
HTA	240	4000	1,7	Střední modul
UT500	245	4900	2	Velké protažení
IM600	300	5900	2	Vysoký modul – velká pevnost
M40	400	5000	1,2	Supervysoký modul
TR50S	240	4900	–	Velké protažení
T700	230	4900	2,1	Pohodlný – standardní modul
HR40	390	4410	–	Supervysoký modul
UTS160	–	–	–	Ultra vysoká houževnatost

Supertuhý rám HoC 928 Carbon SL je vyroben kombinací vláken IM 600 a M 40 se supervysokým modulem pevnosti, navíc s použitím nanočástic, které vyplní mikroskopické dutinky v matici, a tím rám zhruba o 40% zpevní. Oproti modelu roku 2007 tak rám při zachování stejných vlastností mohl shodit 150 gramů hmotnosti.

B4P 928 T-Cube je také pro co nejlepší přenos síly postaven z IM600 a M40, ale pro částečný nárůst komfortu jsou přidána i vlákna materiálu HTA se středním modulem.

To rám C2C 928 Carbon je postaven z vláken UT 500 a Basalt a doplněn kevlarovými vložkami nad patkami. Ty díky

Pro rok 2009 přibude do nabídky ještě jeden rám nižší cenové hladiny, o němž žádné detaily zatím nemůžeme prozradit, takže vydrzte do příštího čísla, kde se dozvíte víc.

MTB jen pro závodníky

Bianchi se po určitých pokusech s koly s vyšším zdvihem vrátilo zpět k tomu, co umí nejlíp – k raketám určeným pro výkonnostní XC a maratony. Proto z nabídky zmizely všechny stroje nad 120mm zdvihem, takže z odpružených kol zbyly jen Camos na 80mm a Caal na 120mm zdvihem. Ten je pro sezonu 2009 zcela překopán, změnil se systém odpružení i celkový vzhled kola.

BIANCHI

► Pevný model Oetzi s monokovovým karbonovým rámem je postaven čistě z vláken supertuhého materiálu IM 800, takže rám je tvrdý a dokonale přenáší výkon na dopředný pohyb, ale jezdec si moc komfortu neužije. Rám by neměl přesahovat hodnotu 1200 gramů a geometrie je čistě závodní s úhly 71 a 73 stupňů. Testovací stroje na kompletním Shimanu XT s novou vidlicí Rock Shox SID vážily hrubým odhadem těsně pod deset kilo a jely jako střela, ovšem skutečně se projevily nekompromisní tvrdostí a tuhostí, která bude vyhovovat snad jen závodníkům.

Běžný zhyčkaný jezdec by měl určitě spíše sáhnout po celoodpruženém stroji Camos. Ten je určen na delší jízdy v náročném terénu či maratony a disponuje

80mm zdvihem zadní stavby. Rám váží bez tlumiče 2040 gramů a je vyroben speciálním postupem kombinací vláken UTS 160 a klasického T 700 s 12K pohledovou vrstvou pod tlakem 21 barů, aby došlo k dokonalému spojení vrstev. Camos je mnohem pohodlnější i v případě, že je zadní tlumič zablokován. Jeho uspořádání tlumiče si však vynucuje delší zadní stavbu, což kolo hodně uklidňuje a přizpůsobuje jízdě do kopce, ale ubírá mu na ovladatelnosti.

V příštím čísle se tedy dozvíte, co nového se připravuje na rok 2009, a již teď můžeme prozradit, že kromě nových rámu na jezce čeká i jedenáctikolečko od Campagnola či zcela nový způsob ovládání přehazovačky od Shimana. (mig)

HoC 928
Carbon SL

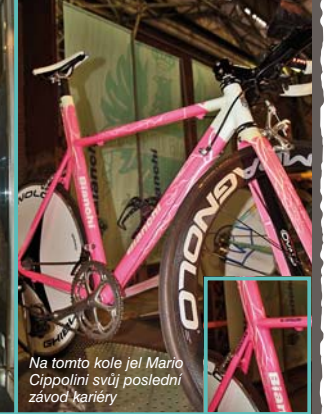


Celoodpružený model Camos disponuje zdvihem 120mm

B4P 928 T-Cube



Kolo Juliana Absalona z olympiády v Athénách 2004



Na tomto kole jel Mario Cipollini svůj poslední závod kariéry

C2C 928 Carbon



Karbonový časovkový speciál z roku 1986



Piráta Pantani na tomto kole vyhrál časovku na Giru 1998



NOVÉ www.cykl.cz

Největší cyklistický obchodní dům,

ve kterém si vyberete kolo v největším katalogu kol, cykloprodeju, kde si vybrané kolo koupíte a vyberete si doplňky a součástky v databázi distributorů, značek a výrobců.

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

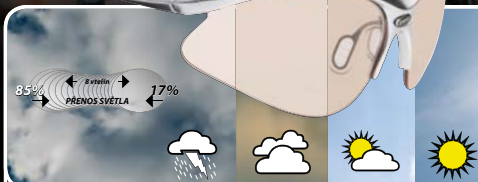
V kalendáři závodů si najdete závod, ve kterém chcete startovat. Můžete si také bezplatně podat inzerát s fotografií toho, co nabízíte.

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

Několik kliknutí a víte vše!



STÁLE SOUSTŘEDĚNÝ!



BBB ATTACKER PH

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

Další modely PH:



Winner PH BSG-23
1995,- Kč

Driver PH BSG-27
1995,- Kč



www.BBBPARTS.COM

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

Jak se dělá T-Cube

Karbonový rám Bianchi T-Cube se nevyrobí jako monokok ve formě, ale mnohem tradičněji vypadajícím způsobem – lepením trubek s následným omotáním spoju karbonovou pleteninou. Největší

výhodou je možnost postavit rám na míru podle požadavků jezdce, neboť každý kus může mít vlastní geometrii, délky trubek i počet zpevňujících vrstev. (mig)



Přesně nařezané trubky z kompozitních materiálů IM 600 a M 40 (viz článek o návštěvě v továrně Bianchi) se začístí podobně jako tomu je u duralových trubek



Slepené spoje se začístí a nanese se na ně krycí vrstva, jejíž povrch se dokonale vyhladí, aby k němu dobře přilnula zpevňující karbonová pletenina



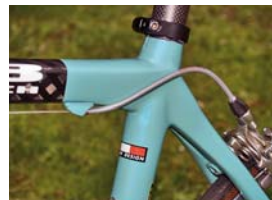
Je zajímavé, že v Bianchi neměli problém nám ukázat nákresy svých rámu, což mnohé jiné firmy při prohlídkách svých provozů úzkostlivě tají



Slepené spoje se omotají karbonovou pleteninou, která tato nejkritičtější místa pojistí proti rozpojení a zároveň dodá i vyšší tuhost. Přesný postup procesu tepelného zpracování, složení pojících materiálů či počet vrstev jsme se však nedozvěděli, toto své knowhow si Bianchi chtělo logicky uchovat.



Rám se sesadí do přípravku, který slouží i k vaření duralových a titanových rámu. Vše se slícuje a pospojuje tak, aby se jednotlivé spoje daly slepit



U hotového produktu se po začístění spoju a nastříkání rámu pouhým okem prakticky nedají poznat přechody mezi trubkami a opletením

CTM Delta Plus



Přestože je záběr modelů slovenské značky CTM poměrně široký, nejvýše postavený bike pro XC nepřekročí svoji cenou dvacet tisíc korun. Model Delta Plus je totiž osazen sadou Shimano Deore LX v kombinaci s komponenty z nižších řad.

Nenápadný originál

Rám z duralu 6061 vypadá na první pohled standardně, ovšem v detailech je hodně originální. Spodní rámová trubka začíná u hlavy vejčitým profilem a přechází ve výrazně zploštělý obdélník u středového pouzdra. Horní trubka je u hlavy spíše kosočtvercového průřezu, u sedlové trubky končí podobně. Zatímco řetězové vzpěry zadní stavby vyznávají elipsu a výrazně prohnutí, sedlové vzpěry jsou ze zcela jiného soukdu. Z profilovaných patek vychází čtvercový průřez sedlových vzpěr, kterému nechybí prohnutí v místě čepů pro ráčkové

brzdy. Napojení na sedlovou trubku je ovšem vyřešeno navařeným samostatným dílem, tvořícím jakousi střechu splující monostay. Mústek je tvořen duralovým plechem. **Tuhost zadní stavby je tedy už od pohledu jasně čitelná, a jízdní testy to jen potvrdily. Zatímco přední partie rámu vyznávají spíše plynulé tvary, zadek je hodně „ostrý“.** Celková tuhost je však nekompromisní u celého rámu, a to jsme testovali velikost 21 palců.

Po nasazení na kolo je jasně patrné, že to nebude ani o XC položení, ani o turistickém komfortu. Dopředu natažené ruce, ovšem s dostatečně vysokou umístěnými řídítky a sedlem hodné vzadu, dávají tušit spíše posed známý z enduro či all mountain kol. Jezdec je tedy poměrně natažený, ovšem na řídítkách nelezí. Delšímu posedu odpovídá i projev kola. To se jeví jako stabilní, velmi vyvážené a spíše delší. Každá



změna směru je sice ulehčena širšími řídítky, ovšem kolo je ve stopě jisté a nějaké zbrklé točení mu není příliš po chuti. Stabilita se však projevila kladně na dobrém udržení výkonu, a hlavně v rozbitých pasáážích, které bike projede prostě jako tank. **Delší geometrie tedy drží a jezdec jen tak nerozhodí, takže rozbitý povrch či delší kamenitý sjezd ve vyšší rychlosti nepředstavují žádný problém s rozhozením rovnováhy. Plynulý přejezd, to přesně bike nabízí.**

Ovšem na druhou stranu nelze říci, že by geometrie bojovala proti jezdcům a kolo nechtělo zatáčet. Je poslušné, ovšem je třeba počítat s nepatrně delším rádiusem a do zatáček jej více zlomit. Ve výjezdech i sjezdech je geometrie výhodou jak pro stabilitu, tak pro menší tendenci kola stavět se na zadní. Do stoupání stačí více se naklonit nad řídítka a kolo si poradí. Navíc lze zamknout přední vidlici Suntour Raidon a ze sedla do stoupání po silnici více zabrat. Lockout na řídítkách funguje spolehlivě, vidlice si ponechává jen minimum ochranného zdvihu. Příjemná je slušná citlivost vidlice díky pružině. Sto milimetrů zdvihu a tuhá konstrukce jezdecky spolehlivě provedou i těžším terénem. Vnější regulaci odsokou nebylo ani třeba použít, tovární nastavení bylo



presné. Jestliže vidlice vyžehlila všechny nerovnosti a jízdu výrazně zklidnila, pak zadní partie rámu jezdecky neodpusťla nic. Absorpce rázů se nekonalala, a jezdec tak dostal pocítit všechny nerovnosti. Sedlovka průměru 27.2 sice něco utlumila a sedlo Velo i přes sportovní šířku nabídlo pružný skelet a měkké polstrování, přesto je tuhost zadní stavby znát.

Ke zklidnění by určitě přispěla výměna pláště Kenda Karma v šíři 2.0 za objemnější, a tedy lépe tlumící model. Kolo vzhledem k širokým řídítkům a stabilnímu projevu v terénu by určitě sneslo hrubší obutí pro náročnější terén. Karmy byly rychle na tvrdém povrchu a poměrně stabilní. Opora v silném náklonu či na blátě ale byla trochu slabší. Ve spojení s masivnějšími ráčky Mach MX by širší gumy jen dokreslily ambice kola pro tvrdší terén.

Osazení kombinací řazení Deore s přehazovačkou Deore LX a klikami Shimano na Octalink ose fungovalo bez problémů. Stejně tak se dobrým výkonem projevily kotoučovky Shimano, již testovaná letošní novinka. Co jezdecky

Pro těžké

Model Delta bude určitě vyhovovat jezdcům s vyšší hmotností, pod nímž se nebude nikam krotit. Nabídne jim spolehlivé vedení směru, pohodlné přední odpružení a celkově klidnější jízdní projev.

	tuhost, chod vidlice, vedení směru		užší pláště
Technická specifikace:			
Rám: AL 6061 DB		a Úhel hlavy 71°	
Vidlice: Suntour Raidon 100mm LO		b Úhel sedlové trubky 73°	
Klíčky: Shimano M521 Octalink		c Horní rámová trubka 585mm	
Brzdy: Shimano BR-M485		d Horní trubka vodorovně 605mm	
Řazení: Shimano Deore		D Délka sedlové trubky 535mm	
Přehazovačka: Shimano Deore LX		E Délka zadní stavby 430mm	
Přesmykač: Shimano Deore		F Rozvor 1095mm	
Náboje: Shimano		G Hlavová trubka 120mm	
Ráčky: Mach MX			
Pláště: Kenda Karma 2.0"			
Sedlo: Velo			
Sedlovka: Truvativ XR			
Představec: Truvativ XR			
Řídítka: Truvativ XC			
Hmotnost: 13,5kg			
Cena: 18 990 Kč			

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

<p>nám. Jiřího z Poděbrad Holešovická 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>
--	--

Kola Specialized 07

EPIC FSR EXP	velikost L	79 990	43 990 Kč
FSR XC PRO	velikost L	54 990	29 990 Kč
EXP FSR	velikost L	86 990	49 990 Kč
HR XC CMP DISC		16 990	12 990 Kč

Více na našich stránkách www.cykloprag.cz

TĚŠÍME SE NA VAŠÍ NÁVŠTĚVU



AUTHOR[®] MARATON TOUR 2008

AUTHOR 50 ČESKÝ RÁJ

26. 4. 2008
WWW.50CESKYRAJ.CZ

AUTHOR ŠELA MARATHON

3. 5. 2008

DĚTSKÝ AUTHOR ŠELA MARATHON

4. 5. 2008

WWW.SELASPORT.CZ

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY MTB

31. 5. 2008

WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

AUTHOR CYKLO MAŠTĚLE

14. 6. 2008

WWW.MASTALE.CZ

AUTHOR 50 BEZDĚZ

21. 6. 2008

WWW.50BEZDEZ.CZ

AUTHOR ZNOVIN 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

Směr Ideální Diety



Zcela přepracovanou vidlici Rock Shox SID, určenou pro sezonu 2008, jsme vám již zběžně představili. Nyní je na řadě její test. Oproti minulé generaci nezůstal u tohoto ryze závodního XC modelu po konstrukční stránce doslova kámen na kameni.

Konstruktérům šlo o to spojit dohromady nízkou hmotnost původního prestižního modelu SID s příkladnou funkcí a především tuhostí typu Reba. První generace sidu, představená v roce 1998, se totiž potýkala s nedostatečnou torzní tuhostí. Ta byla důsledkem bezkonkurenční hmotnosti, atakující hranici 1100 gramů. S postupným zvyšováním zdvihu a především s výraznějším rozšířením kotoučových brzd ve světě závodního cross-country bylo nutné zvětšovat pevnost konstrukce, s čímž logicky souvisel i nárůst hmotnosti na konečných 1407 gramů u typu World Cup modelového roku 2007. Přesto však tuhost této závodní řady vidlice Rock Shox neodpovídala současným standardům. Jednostranné namáhání způsobené kotoučovou brzdou a nižší tuhost korunky i oblouku vnějších nohou nejednou způsobovaly zhoršenou plynulost chodu a jeho občasné blokování. Šířka vnitřních nohou 28 milimetrů a téměř archaicky odlišné těch vnějších, jenž byl ještě vzpomínkou na úplně prvního sidu, byly zkrátka pro svět současného závodního XC již nedostačující. A nemohla to napravit ani atraktivní a skoro nic nevážící karbonová korunka. Všechny jmenované zápor vedly logicky k jedinému cíli, a tím je úplně nový model vidlice Rock Shox SID. V nejvyšší verzi World Cup jsme jej podrobili testu, abychom zjistili, zda se konstruktérům opravdu povedlo to, co silbovali při mistrovním představení vidlice.

Spolupráce s mistrem světa

Vidlici Rock Shox SID World Cup 2008 jsme měli možnost krátkodobě otestovat přímo na kole Jarý Kulhavého, někdejšího juniorského mistra světa v cross-country, jenž nyní sedlá celoodpružené Specialized Epic S-Works ve stáji Michelin-Specialized MTB Team. Naše dojmy z vidlice tedy doplnily zkušenosti profesionálního jezdce, který již s novým sidem naježdil mnoho tréninkových i závodních kilometrů.

A jaký je nový SID 2008? Jestliže chcete slyšet, že váží kilo a nabízí dokonalou tuhost, máte smůlu. Nárůst tuhosti je v drtivé většině případů vykoupen nějakými gramy navíc. Promyšlená konstrukce však dokáže divy a při téměř totožné hmotnosti se u nové verze vidlice podařilo navýšit tuhost opravdu výrazně. Po této stránce je SID World



Cup 2008 s předchozí generací absolutně nesrovnatelný. Základem úspěchu jsou vnitřní nohy průměru 32 milimetrů. Společně s plochým tvarem korunky je zde jasně patrná inspirace mnohými do nebe vynášeným modelem Reba. Větší šířka vnitřních nohou dokonce umožnila celkové snížení korunky. V jejím případě bylo upuštěno od relativně křehkého karbonu a vsadilo se na kovanou slitinu AL66 TV. Korunka je navíc lakovaná v barvě vnějších nohou, a vynikne tak její vydařený tvar. Z duralu je u nového nejvyššího modelu i sloupek, takže v této části vidlice už žádný karbon. Nějaký karbon se na novém sidu ale přece jen najde, a to v místě přechodu vnějších nohou do podkovy. Karbonové pláty zde zpevňují konstrukci, podkova se totiž na pohled jeví celkem subtilně. Magnéziové vnější nohy jsou navíc v místě horních pouzder výrazně rozšířeny, z čehož rovněž těží celková tuhost, neboť je zde ze-

silena partie napojení podkovy. Gramová redukce je dobře patrná v místě mezi postmouty uchty pro třmen kotoučové brzdy.

V praxi se nová verze vidlice SID předvedla ve velice dobrém světle. Pouze bylo nutné vyměnit přední kolo na testovaném Specializedu, neboť přední náboj lehkých zapletených kol Progress se zdál poněkud měkčí a zprvu snižoval tuhost celku. Pro objektivitu testu proto byla vhodnější použít širší vnější náboj Shimano Deore XT. Již při statické zkoušce tuhosti vidlice jednostranným tlakem do řídítek byl znát hodně velký rozdíl oproti předchůdci a jízdní test to následně potvrdil. Ani při silnějších brzdění ve sjezdu či v náklonu při průjezdu zatáčky se vidlice nezadrhává a její krok je absolutně plynulý. Stejně tak při jízdě ze sedla není patrné výraznější vychylování kola. Tuto stránku vidlice by samozřejmě nejlépe odhalil test s klasickými V-brzdami, ten v případě námi testované verze vidlice ale bohužel

nebyl možný. Jarý Kulhavý měl možnost dlouhodobě používat předchozí provedení vidlice SID a také on nešetřil na adresu torzní tuhosti novinky slovy chvály. Stejně tak jsme se shodli na solidní citlivosti chodu na začátku zdvihu. Přestože Jarý, jakožto závodník, vozí vidlici více naukou, než k jeho tělesné hmotnosti doporučuje výrobce, dobrá citivost byla jedním z klíčových spojů jeho charakteristiky nového sidu. Nám vyhovoval o něco nižší tlak, jenž umožnil podstatně lépe využít větší zdvih. Tabulka s hodnotami tlaku vzduchu podle jeho hmotnosti jezdce se nachází zezadu na levé noze vidlice. Na lepší citivosti se logicky podílí širší vnitřní nohy vidlice, s nimiž souvisí větší vzduchová komora. I při tvrdší jízdě se nám při nastavení odpovídajícího tlaku vzduchu nepodařilo dostat vidlici na doraz. Poslední přibližně třetina chodu znamenala výrazný nárůst jeho progresivity.

Systém tlumení BlackBox Motion Control, využívající otevřené olejové lázně, je po stránce funkce zcela optimální. Jeden olej určený na tlumení i mazání třech ploch se zdá být tím nejlogičtějším řešením, což potvrdil již v docela dávne minulosti systém Hydracoil, s nímž přišel

outu se provádí pouhým stiskem ploché duralové páčky, která navíc nijak nehyzdí řídítka.

Cena vidlice Rock Shox SID World Cup 2008 je 25 591 korun. V nabídce jsou varianty s osmdesáti i sto milimetry zdvihu, přičemž verze 80mm se dodává i s čepem na klasické rátkové brzdy. Maximální výrobcem povolená velikost kotouče je u této vidlice 185mm, což je pro závodní XC více než dostačující. Hmotnost testované varianty World Cup 2008 může být pro vyznavače superlehkých komponentů určitým zklamáním, 1425 gramů není skutečně nijak závažná hodnota. Navíc je novinka asi o dvacet gramů těžší než loňský nejvyšší model. Ale je nutné brát v potaz výrazný nárůst tuhosti. V době pro cross-country zcela běžných stometrimetrových zdvihu a kotoučových brzd je zkrátka nutné počítat s tím, že maximálně funkční komponent musí logicky také něco vážit. Jen pro srovnání, nejvyšší zástupce řady Reba, typ Team, váží 1583 gramů. A to je tuhost obou vidlic na podobné úrovni. Takže to s hmotností nejvyššího sidu není nijak špatné. Nižší verze SID Team a Race váží dle údajů od výrobce shodných 1450 gramů. (kad)

PEARLIZUMI
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

Rock Shox SID World Cup 2008
Systém pružení: vzduch – Dual Air
Systém tlumení: otevřená olejová lázeň – BlackBox Motion Control
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: AL 7000, 32mm
Korunka: AL66 TV, kovaná
Sloupek: aluminium
Možnosti nastavení: tlak vzduchu, odskok, komprese, práh odtržení
Vybavení: dálkové ovládaný lockout, čep na V-brzdy (pouze verze 80mm)
Maximální povolená velikost kotouče: 185mm
Hmotnost: 1425g
Cena: 25 591 Kč

- + tuhost konstrukce, citivost, možnosti nastavení, provedení páčky dálkového lockoutu
- průměrná hmotnost

vedora.com **vedora** **BATSFOOL**
Size: 15"
Frame: Vedora Dural-6061
Fork: RS SUNTOUR SF7-Duro DJ D,
Crankset: RS SUNTOUR
Derailleur: SHIMANO Sora,
Shifters: SHIMANO ST-EF50-7
Brake: SHIMANO disc BR-M495,
Rim: Coil duck BIGGAME disc 26
CENA: 15.990,-Sk

ORIGINAL DESIGN FROM USA



MULTI X
11 funkcí
hmotnost: 1,05g
rozměr: 75x 45mm
cena: od 299,- Kč



DUAL X PRO G
ALU hruštko s manometrem
120PSI
cena: od 599,- Kč



ECONO X
plastová minipumpa
s manometrem
120PSI
cena: od 199,- Kč



PERFORMER X
21 funkcí
pouzdro
nytkovač, řetězu
hmotnost: 1,45g
rozměr: 75x 45mm
cena: od 599,- Kč



DUALFORCE X
ALU minipumpa
120PSI
cena: od 599,- Kč



AGENT XI
9 funkcí
rozměr: 67x 23mm
cena: od 249,- Kč



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



X-TREME

Sportovní bunda vyrobená z protělní membrány ZereWind. Jedná se o velmi lehkou, prodyšnou bundu, odolnou proti větru a slabému dešti. Je celoroční a nosí se zadní kapsou na zip.

V barvách modrá a oranžová, ve velikostech S-XXXL.



1495,-

RIDER

Technicky zpracovaný cyklistický dres je vyroben z 80% Coolmaxu, 20% Polyesteru ULTRATEX. Klíma systém, boky jsou z polyesterové odlehčené síťoviny. Jedná se o sportovní sáň, dole volný, průjemný, zadní kapsa na zip, nahlože se stojáčkem, přední zip, nahlože stojáček.

V barvách šedá a červená, ve velikostech S-XXL.



895,-

ACSTAR TRX

Tažnový cyklistický dres s agresivním vzhledem je vyroben z materiálu 60% Coolmax, 40% Polyester ULTRATEX. Klíma systém, jedná se o sportovní sáň, zakončený do gumy s protiskluzovou úpravou, zadní kapsa na zip, prodloužený šev, nahlože stojáček.

V barvách modrá a červená, ve velikostech S-XXL.



745,-

FLOWER

Obľíbený dámský cyklistický dres je vyroben z materiálu 100% Polyester ULTRATEX. Klíma systém, jedná se o sportovní sáň, dole volný, průjemný, zadní kapsa na zip, nahlože se stojáčkem, přední zip, nahlože stojáček.

V barvách červená, modrá a bílá, ve velikostech XS-XL.



695,-

CINDY

Dámský cyklistický dres je vyroben z materiálu 100% Polyester ULTRATEX. Klíma systém, jedná se o sportovní sáň, dole volný, průjemný, zadní kapsa na zip, nahlože se stojáčkem, přední zip, nahlože stojáček.

V barvách modrá, červená a bílá, ve velikostech XS-XL.



695,-

TOP FREE

Sportovní tričko vhodné pro cyklistiku a jiné sporty je vyrobeno z 60% Coolmaxu, 40% Polyesteru ULTRATEX. Klíma systém, Zadní díl a část předního jsou z odlehčené síťoviny. Tričko je sešito plochými švy. V barvách modrá a červená, ve velikostech S-XXL.



695,-

LIFE

Sportovní košile s krátkým rukávem vyrobená z 80% bavlny, 20% Polyesteru a 5% Polypropylenu. Klíma systém - šetrnost žehlení.

V barvách modrá a šedá, ve velikostech M-XXL.



395,-

RIDER

Technicky zpracované cyklistické kraťasy do pásu jsou vyrobeny z materiálu LYCRA POWER a Polyamid. Jedná se o 8-panelový sáň s protiskluzovou gumou v lemu nohavic, s kontrastními plochými švy a kontrastní anatomickou antibakteriální vložkou s Coolmaxem. Na zadní části je logo TRX.

V barvě černé s červeným vzorem na boku, ve velikostech S-XXL.



695,-

CINDY dámské

Dámské cyklistické kraťasy do pásu jsou vyrobeny z materiálu LYCRA POWER a Polyamid. Jedná se o 8-panelový sáň s protiskluzovou gumou v lemu nohavic, maji prodloužené nohavice a kontrastní anatomickou antibakteriální vložkou s Coolmaxem.

V barvě černé s bílým vzorem na boku, ve velikostech XS-XL.



665,-

SPORT s lacem

Cyklistické kraťasy s lacem jsou vyrobeny z materiálu LYCRA POWER a Polyamid. Jedná se o 8-panelový sáň s protiskluzovou gumou v lemu nohavic a kontrastní anatomickou antibakteriální vložkou s Coolmaxem. Šle ze síťoviny.

V barvě černé, ve velikostech S-XXL.



695,-

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

www.acstar.cz

STRANA 21 CYKLOSERVIS

Každý má právo na kvalitní kolo...



Cross 6.6
Cross



Rám	Alu 6061 s.l.	Převodník	Sh. M543 Holl.	Ráfky	ALEX DP 17
Vidlice	SR Sun.SF-NCX-D LO 63 mm	Střed.osa	Shimano ES30	Poč.rychl.	27
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano Deore	Velikosti	48, 52, 56, 60 cm
Přesm.	Shimano LX	Vícekoolečko	Shimano HG50		
Razení	Shimano LX	Brzdy	Sh. LX hydr. kot.		26 990 Kč

Ecorider 2.2
Treking



Rám	Alu 6061	Převodník	Shimano M 191	Ráfky	Jalco DM-18
Vidlice	RST-790 TB 50 mm	Střed.osa	zapouzdřená	Poč.rychl.	24
Měníč	Shimano Acera	Náboje	Shim. RM30/Shim. DH	Velikosti	15', 17,5"
Přesm.	Shimano C050	Vícekoolečko	Shimano HG30		
Razení	Shimano Acera	Brzdy	Shimano M 421		12 990 Kč

Falcon 30
MTB



Rám	Alu 6061 s.l.	Razení	Shimano LX	Brzdy	Shimano LX hydr. kot.
Vidlice	Marzoc. XC 600 TST2 120 mm	Převodník	Shim. LX Hollow.	Ráfky	ALEX DP17
tlumič	X-Fusion O2 RL LO	Střed.osa	Shim. LX Hollow.	Rychl.vel.	27 / 17,5'; 19'; 21"
Měníč	Shimano LX	Náboje	Shimano Deore		
Přesm.	Shimano LX	Vícekoolečko	Shimano HG50		44 990 Kč

Route 1.3
silniční



Rám	Alu 6061 d.b.	Převodník	Shimano Sora	Ráfky	Rijida Flyer
Vidlice	Alu	Střed.osa	Shimano Hollow.	Poč.rychl.	27
Měníč	Shimano Sora	Náboje	Shimano Sora	Velikosti	55, 58, 61 cm
Přesmyčák	Shimano Sora	Vícekoolečko	Shimano HG50		
Razení	Shimano Sora	Brzdy	Alu		19 990 Kč



termo lahev

34 100 025 / AWB-2803
0,45 l bílá

139 Kč

lahev Acor

34 300 011 / AWB-2701
0,6 l čirá

79 Kč

34 300 010 / AWB-2701
0,6 l bílá



lampa přední

28 100 008 / ALT-2508
ultrasvitivá, 7 diod

649 Kč



zvonek míč

16 900 015 / ABE-2802

79 Kč



brýle

44 100 020 / AGS-2802
černé, kroučková skla

229 Kč



VELO CZ s.r.o.

Pospíšilova 314
Hradec Králové
500 03

www.wheeler.cz



blikačka

28 300 006 / ALT-2801
,UFO' červená 7 diod

155 Kč



Sport Arsenal na tělo

Za účelem budování muzea cyklistiky v ČR **sháníme starší rámy či celá kola českých výrobců**
 RB, Štěrba, Kovařík, Šírer, Duratec...

Dále máme zájem o závodní kola s osazením Campagnolo, závodní dresy a různé doplňky.
Máme zájem o vše, co se týká závodní cyklistiky v ČR
 Nabídky prosíme na: keramika.martina@seznam.cz nebo tel. 602 679 455

Domácí značka Sport Arsenal je známá hlavně díky bohatému sortimentu brašen a nosičů, určených jak pro běžné vyjíždky, tak pro náročné putování v extrémních podmínkách. Novinkou v její produkci je pro letošek i oblečení pro cyklisty.

Základním materiálem pro kratasy je polyamid, tedy jemná šustákovina s vodoodpudivou úpravou. Jejich stříh je pečlivě a čistě proveden. V pase je v zadní části pružná guma, bohužel však chybí možnost regulace stažení. Poutka pro pásek chybí, stejně jako vnitřní stahovací tkanice, takže při výběru vhodné velikosti je třeba s tímto omezením počítat. Zapínání je vpředu vyřešeno kovovým patentem a kvalitním zipem YKK. Délka nohavic je zhruba do půli stehna a jejich volnější široké provedení je velmi pohodlné, takže při šlapání nikde nestahují a materiál tak zbytečně neomezuje pohyb.

Příjemným bonusem jsou boční kapsy na zip. Vnitřní jemný materiál je velmi příjemný na tělo, takže kdo využije kratasy bez vložky pouze pro civilní nošení, určitě

je velmi jemný a příjemný na tělo. Ačkoli jsou vnitřní kratasy oddělené, lze je s vnějšími spojit pomocí bočních poutek na suchý zip. Nám se však během jízdy osvědčilo vozit je naprosto volně, protože vnější kratasy měly tendenci vzadu lehce sjíždět a stahovat je tak s sebou. Antibakteriální vložka působila sice trochu objemnějším dojmem, ovšem její provedení nakonec dobře sedlo a při jízdě nijak nepřekážela ani nedřela. Chválíme její všítky k materiálu kratasů hustým a odolným švem. Celkově tedy kratasy nabídlí velmi dobrou vzdušnost a komfort i při vyšších teplotách. Stříh jezdec nijak neomezuje a i přes volnější provedení v pase nedochází ke zbytečnému vybulení materiálu vpředu. Jedinou výtka tedy máme k absenci regulace stažení v pase. Cena 1570 korun je odpovídající provedení.

Dres je ušit z kombinace micro a coolmax polyesteru v poměru 1:1. Samozřejmostí jsou ploché švy, jejichž zelené provedení odpovídá odstínu vnějších švů na kratasech. Celek tak barevně nenápadně ladí k sobě. Raglánové rukávy mají volnější zakončení, takže působí civilnějším dojmem. Límeček je nízký s 22cm dlouhým zipem. Drobný jezdec se hůře ovládal v dlouhoprstých rukavicích, což platí i pro zipy na kratasech. Stříh dresu je výrazně delší, takže sice dostatečně kryl zádové partie, ovšem na bříse se materiál trochu více vybulil a přehnul přes sebe. Stříhové je dres až do pasu trochu volnější, byť přes ramena sedí perfektně. V pase je však stažen gumou, takže to způsobuje, přes odolnost vůči vyhrnování



tě tento detail ocení. Na pravé nohavici je dole zapínací kapsa na drobnosti, která je olemovaná reflexním materiálem.

Vnitřní kratasy jsou z polypropyleny, tedy materiálu dobře odvádějícího pot. Mají gumu v pase, volné zakončení nohaviček je pouze olemované, takže případné náveky přes kolena pod ně uchytit nelze. Stříh je pohodlný a materi-

ní, krabacení materiálu. Velikost XL je tedy vhodná i pro dvoumetrového cyklistu. Jezdec výšky 190cm však díky přehnutí dresu v pase gumu dostatečně zamaskuje. V kombinaci s kratasy celek působil dobrým dojmem a celkově volnější provedení nabídlo dostatek pohodlí, a hlavně civilnějšího vzhledu. Opomenout nesmíme kapsičku na zádech s uzavíráním na zip a opět s reflexním olemováním.

Materiál dresu poskytl stejnou vzdušnost jako u kratasů, míra pohodlí bez zbytečného stahování a prnutí materiálu je vysoká. Ačkoli dres potěší spíše rekreační cyklisty, za cenu 970 korun nebude v kombinaci s kratasy dělat ostudu ani vyznavačům ostřejšího ježdění ve volném stylu. (už)

- + **Kratasy Dres** vzdušnost, komfort, stříh délka, reflexe
- **Kratasy Dres** absence stahování volnější přední díl

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

Hawk Disc
 Mountain Bike
 Gent-Line
 2008

Apache Bicycles

Mountain Bikes Gent-Line 2008

Apache Bicycles

Mountain Bikes Gent-Line 2008

HAWK DISC
dravec

MOUNTAIN BIKES GENT-LINE

Kč 32.490,-

www.apache-bike.cz

<p>Rám Alloy U6 Ultralight Vidlice Rock Shox Tora 318 Air 100 mm Převodník Shimano Deore LX Řazení Shimano Deore LX Měníč Shimano Deore XT Přesmyk Shimano Deore LX Kazeta Shimano HG 50 11-32/9 Řetěz Shimano HG-53 Brzdy Shimano Deore LX disc 585 Přední náboj Shimano Deore LX disc 585</p>	<p>Zadní náboj Shimano Deore LX disc 585 Ráfky Mavic XM 317D Pneu Michelin Country Mud 26x2,0 Pedály Shimano PD M-520 Řídítka Truvativ XR 31,8 mm Představec Truvativ XR 31,8 mm Sedlovka Truvativ XR 31,6 mm Sedlo Ritchey Comp Marathon Velikost 16,5" / 19" / 21,5"</p>
--	--

Design © J. Herynek 2008 www.apachebikes.com

MARIN

Pro Issue



Cross countryový závodní tým Poštovní spořitelna-Marín MTB je výraznou součástí nejen našich závodů. Zamerňuje se na horské i silniční maratony, silniční závody a terénní triatlon X-terra. Na bikových kolbištích jeho závodníci sedljají rámy Marin Pro Issue, které svým tvarem a provedením lehce vybočují z ostatní nabídky firmy na našem trhu. Proto jsme se jednoduše závodnímu stroji, patřícímu Kátě Mlynářové, podívali na zoubky.

Rám
V zájmu dosažení co nejvyšší hmotnosti a při zachování maximální tuhosti je rám vyroben velmi tradičním postupem z trubek kruhového profilu z lehkého materiálu AN 6 Aluminium. Pod spodní trubkou u hlavy je zpevňující navážka a spolu s horní rámovou trubkou se v této části podařilo vytvořit mohutný blok materiálu, jenž přidá na odolnosti proti rázům terénu a torzní tuhosti při

záběru za řídítka. Trubky hlavního trojúhelníku jsou trojitě zeslabované, to znamená, že mají tři různé tloušťky podle zatížení. V méně namáhaných místech, třeba uprostřed délky trubky, je tedy stěna užší, než u hlavy a středu. Váha samotného rámu tak ve velikosti L dosahuje velmi slušných 1360 gramů.

Zadní stavba je lehce esovitě prohnutá pro co nejlepší pohlcování otřesů a postrádá navážky na čepy ráfkových brzd. Trojrozměrně tvarované patky pak poskytují dostatek odolnosti i přes jejich „odvětrání“ odlehčovacími otvory.

Odpružení

O vyláčení terénních nástrah z cesty se stará vzduchová vidlice Fox F80 RLC se zdvihem 80 mm. Písmena RLC v názvu označují možnost nastavit rychlost odskoku – R pro rebound, blokaci – L pro lockout a úroveň komprese – C pro compression. Díky modrému prstenici pod páčkou lockoutu je tak možné



upravit ochotu vidlice se v otevřeném režimu zanofovat pod brzděním a na menších nerovnostech, takže i bez použití lockoutu lze v jinak supercitlivé vidlice nastavit její částečnou imunitu vůči drobným rázům a také proti propuzování vznikajícímu vílevem šlapání.

Vzhledem k tomu, že do výjezdů si Kátka může vidlici přitvrdit, byla vidlice celkem na měkko, aby dobře pobírala nerovnosti ve sjezdech. Komprese pak byla nastavena asi na 20%, aby se vidlice ve sjezdech příliš nezanořovala pod brzděním.

Osazení

Nejvýznamnějším komponentem, jenž se podílí na jízdním komfortu a zrychlení, jsou zapletená kola a pláště. Proto se pečlivě vybírala a Katčina volba padla na švýcarská kola DT Swiss XR 4.2D a pláště WTb Nano Raptor se směsí DNA. Ráfky šíře 23,8 mm váží pouhých 400 gramů, pláště v rozměru 2,1" s kevlarovou patkou pak gramů 540, což je při dostatečné ochraně proti proražení hodnota odpovídající použití i do drsnějšího alpského terénu, kde Kátka absolvovala maratón na Lago di Garda bez defektů.

DT Swiss je však pouze její osobní volbou, pro případné zájemce se nabízí možnost zvolit některý model od Mavicu.

Naopak kolo je osazeno „pouze“ sadou Deore XT od japonského Shimana, protože rozdíl ve funkci je oproti nejvyšší sadě XTR prakticky mizivý a hmotnostní úspora není u statických komponentů tak významná, jako je tomu třeba prá-

vě u rotujících kol. Navíc stačí si místo 0,7 litrové lahve vzít na závod litrovku a hned je kolo o 300 gramů těžší. Takže tento přístup firmy Marin se nám líbí, že se zbytečně nemrhají prostředky na komponentech, kde není rozdíl tak markantní.

Posed

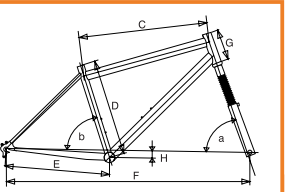
Kolo je postaveno vyloučeně závodně, tedy nízká rovná řídítka jsou ještě snížená dolů otočeným představcem FSA OS délky 110 mm. Navíc vymezovací podložky jsou přehozeny nad objímku představe, takže na kole se prakticky skoro leží jako na silničce. Ideální stav na rovinu a do kopce, ale Kátka si na posed nestěžuje ani ve sjezdech, neboť kolo ve velikosti 17 palců je při délce horní rámové trubky (střed-střed) 540 mm velmi obratné a hravé. Zadní stavba délky 426 mm nahravá klidu ve výjezdu, předeč se nemá tendenci zvedat a zároveň ve sjezdu v zatáčkách nemusí mít jezdec strach, že by se mu zadní kolo lehce utrhlo do smyku.

Celkem dopluje ještě dámskému pozadí určené sedlo Fizik Vitesse, které má rozšířenou zadní část a měkký předek. Nutno podotknout, že se na něm nesedí do výbec špatně ani nám – mužům, nicméně dámské sedlo bychom si na kolo přece jen asi nedali. Ženy o něm však mohou vešlele uvažovat.

Celková hmotnost kola těsně nad deset kilo je pro závodní nasazení zcela adekvátní, takže

jezdci stále Poštovní spořitelna-Marín MTB mají v rukách ostré zbraně do soubojů s časem, terénem i soupeři.

Marín Pro Issue je nyní možné pořídit jako kompletní stroj ve dvou variantách osazení. Za 49 900 Kč si vystačíme s osazením Shimano XT Disc, Fox F 80 RLC a Mavic Cross Trail. 62 900 Kč pak stojí verze s luxusnějšími zapletenými koly Mavic Crossmax SLR. (mig)



Velikost	17"
a Úhel hlavy	70,5°
b Úhel sedlové trubky	73,5°
c Horní rámová trubka	540 mm
d Horní trubka vodorovně	561 mm
e Délka sedlové trubky	535 mm
f Délka zadní stavby	426 mm
g Rozvor	1052 mm
h Hlavová trubka	112 mm

MILÝ BIKERE – ten ležkej laďr si nech na leštění svoj skladačky do miesta. Divod proč mám samičestici OPEN GEOMETRY je práve ten, abyčom se vyhnulí tomúle otravnýmú procesú čistění kola a vypadí odús nákam ven.

Navážky Tvá X.9

SRAM X-9

SRAM.COM

LIMAR HELMETS

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

PRO 104
POUZE 180G
POUZE 2990,-

ventilačních otvorů: 25
velikosti: M (54 - 58 cm) L (58 - 62 cm)
hmotnost: M - 280 g / L - 300 g
upínací systém: Pro System 2
technologie: MonoCoque In-Mould
poznámka: šiték
barvy: matt black, red, blue

CARBON 910 MTB
cena: 2.790,- Kč

ventilačních otvorů: 24
velikosti: M (54 - 58 cm) L (58 - 63 cm)
hmotnost: M - 260 g / L - 280 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
barvy: orange, red, silver, blue

747 MATT YELLOW
cena: 1.490,- Kč

ventilačních otvorů: 11
velikosti: M (56 - 58 cm) L (58 - 62 cm)
hmotnost: M - 290 g / L - 300 g
upínací systém: Pro System 2
technologie: MonoCoque In-Mould
poznámka: šiték
barvy: matt silver, matt blue, matt orange

911
cena: 2.290,- Kč

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

575 BLUE
cena: 990,- Kč

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

790,- Kč

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

520 ORANGE
cena: 790,- Kč

OFICIÁLNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR:
BPLUMEN
Pavel Bártla - BPLUMEN
PUŠKINOVA 546, ÚPICE 542 32
TEL.: 499 881 327, 499 882 793
INFO@BPLUMEN.CZ
WWW.BPLUMEN.CZ

Průběhy Limar zakoupíte také zde:
shop.bike4.cz

LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM
Zaregistruj se a v případě zničení průběhy následkem pádu do 3 let od zakoupení dostaneš zcela novou průběhu za 50% ceny!



Na příkladu kola Rock Machine Blizzard je krásně vidět, jaký má vliv testování kol v časopisech na specifikace výrobců. V minulém roce jsme zhruba v této roční době získali do testu kolo Rock Machine Adrenaline 3500, které bylo navrženo na trhu pro maratony a all mountain pojetí jízdy. Tedy všeměl, jenž se nezálečně jak vyjezdí, tak ani sjezdí.



Zadní stavba se 130mm zdvihů však byla doplněna přední odpruženou vidlicí Marzocchi All Mountain se zdvihem 150mm, což však poněkud více nahrávalo použití spíše pro enduro, ale přitom rám je koncipovaný spíše maratonsky. Na tuto nevyváženost jsme v článku upozornili, neboť zákazníci se při pohledu do katalogu většinou domnívali, že se jedná skoro o freeridový stroj. A hle, letos se kolo objevilo ve třech modelových verzích s vidlicemi na 130mm.

V letošní sezóně došlo u česko-americké značky Rock Machine ke kompletní změně názvosloví, takže celoodpružená kola mají na rozdíl od souhrnného jména Adrenaline v předchozích sezónách nová jména, odlišující jednotlivé kategorie.

Blizzard je tedy určen pro maratony a all mountain, zadní zdvih 130mm je vyvážen stejnou hodnotou i u vidlice, přičemž u testovaného nejlevnějšího modelu Blizzard 50 je možnost u vidlice Rock Shox Tora 302 do výjezdu snížit zdvih. To loňská Marzocchi All Mountain postrádala, takže kolo bylo více zakloněné a posed nebyl tak ideální pro stoupání.

Rám je tožný jako vloni a svařen je z trubek z materiálu Alpine 7005 Superlight, které jsou přesně podle po-

žadavků firmy připraveny s dvojitou úrovní zeslabení. Nízký přední rámový trojúhelník s velkým slopingem je dostatečně tuhý a je nad ním spousta místa pro manévrování s kolem v náročných pasážích. Sedlová trubka je pak podpořena vzpěrou, takže sedlo lze vytáhnout dostatečně vysoko pro nastavení XC posedu.

Zadní stavba je čtyřčepová se zavěšením typu Horst link, tedy oddělením zadních patek od řetězových vzpěr druhým čepem. To má za následek velkou aktivitu odpružení, která se projevuje jeho citlivostí. Kované vahaadlo přepákování tlumiče je zavěšeno v horní rámové trubce a podílí se na solidní boční tuhosti stroje. Ložiska čepů jsou zapouzdřena a hlavní čep na úrovni prostředního převodníku je o něco mohutnější, než ostatní. Zde problémy hledat netřeba, provedení čepů je již prověřeno mnoha lety a je tedy plně funkční.

Osazení

Základní model Blizzard 50 za 39 990 Kč je osazen odpruženými jednotkami od amerického Rock Shoxu. Pod zadkem "fučí" vzduchový tlumič Bar 2.1, který však bohužel postrádá

páčku lockoutu. Tu bychom právě u takto aktivního systému hodně ocenili, nebo alespoň přitvrzení typu Motion Control. Při nastavení odpovídající tlaku do tlumiče se totiž zadní stavba při šlapání neustále lehce pohupuje, což může při delších přesunech jezdecké více unavit. Pro silniční přesuny se nabízí možnost tlumič zavřít utažením ventilu odskoku červeným kolečkem na těle, ale to je řešení pouze pro jízdu po zpevněném povrchu, protože pak tlumič postrádá jakoukoli ochranu proti neče-

kaným rázům.

Vepředu se o zpracování terénních nerovností zaměřený jezdec. Přední úhel má allmountainovou hodnotu 69,5°, takže kolo není jankovité, ale dobře se popere s rychlou jízdou z kopce, kde se o zkrocení v zatáčkách postarají 68cm široké nízké vlašťovky a devícticimetrový představec od amerického Syncrosu. Pohlcování nerovností je jisté a plně funkční, valit to přes kořeny a kamení hlava nehlava je radost.

Při výjezdu se zadní stavba projevuje příjemným kopírováním povrchu a vyjet se dá hodně, dokud tedy nezačne vadit vyšší hmotnost kola daná základnějším osazením.

Velmi dobré vedení kola podpoří i slušný projev pláští Kenda Kinetics. Jejich šířka 2,35" se stará o dobrou přilnavost k rozmanitému povrchu, výkonnostně zaměřený jezdec však bez obav mohou kolo osadit pláští menší šíře, které celek částečně odlehčí a sníží obvodovou hmotnost kol, což zlepší akceleraci.

V terénu

Vyváženost zdvihů s možností snížení vidlice se projevily mnohem větší uni-

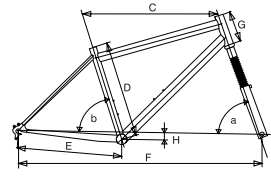
Jak jsme již zmínili, při záběru je vidět pohupování tlumiče pod každým šlapnutím. Ačkoliv zanoření tlumiče je v řádu milimetrů, pro mnohakilometrové jízdy se propuzování nasčítá a jezdcí nějaké to procento výkonu ubere. Takovou funkci odpružení však nelze brát jako negativum, protože je to důkazem aktivity čtyřčepového odpružení. Pouze tato aktivita vyžaduje tlumič s možností přitvrzení, který na nejlevnějším blizzardu evidentně chybí. A nahuštěním na vyšší tlak se jezdec zase obere o pohodlí jízdy v členitěm terénu.

Jinak si kolo vede zdatně, **ovladatelnost je na slušné úrovni, kolo není ani dlouhé, ani krátké, zadní stavba délky 428mm nahrává klidu jízdy a částečně pomůže i ve stoupání udržet pře-**dek na zemi.

Pro koho

Rock Machine Blizzard je kolo vhodné pro výkonnostně zaměřené jezdce, kteří si chtějí v terénu dopřát trochu více pohodlí. Jízda je plynulá a kolo se příjemně vede, ve vysoké rychlosti jezdecké nezně přenesení přes překážky a nástrahy terénu. V malé rychlosti se dá dobře ovládat díky širokým vlašťovkám a středně dlouhé geometrii, je tedy vyvážen pro všechny nástrahy terénu. Jediným hendikepem této základní verze je vyšší hmotnost 15,7kg, takže bychom si spíše ještě 12 tisíc připlatili na model Blizzard 70, jenž je vybaven o třídu lepšími komponenty.

	aktivita závěsu, vyvážená geometrie		absence přitvrzení tlumiče
Technická specifikace:			
Rám: Alpine Custom 7005 DB Superlight			
Tlumič: Rock Shox BAR 2.1, 130mm			
Vidlice: Rock Shox Tora 302 U-Turn w/lockout, 130mm			
Přehazovačka: Shimano LX			
Přesmykač: Shimano			
Razení: Shimano Deore			
Brzdy: Hayes Stroker Ryde, V7			
Řáčky: Truvativ Five D 3.0			
Kazeta: Shimano HG50, 11-32T			
Řádky: Mach 1 MX Disc			
Náby: Shimano M475			
Pláště: Kenda Kinetics, 26x2,35"			
Představec: Syncros AM white			
Řídítka: Syncros AM40 6061			
Sedlo: Selle Italia XR			
Sedlovka: Ritchey			
Hmotnost: 15,7kg			
Cena: 39 990 Kč			



Velikost	18,5"
a Úhel hlavy	69,5°
b Úhel sedlové trubky	74°
C Horní trubka horizontálně	595mm
D Délka sedlové trubky	470mm
E Délka zadní stavby	428mm
F Rozvor	1116mm
G Hlavová trubka	110mm

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 proregenerační formule PeptoPro.

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

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



Letní dresy zcela bez rukávů jsou stále oblíbenější, a to nejen u bikerů, ale také u silničářů. Nabídnou většinou kvalitnější ventilaci a zajistí uživateli lepší opálení.

Samozejmě už je jedno, zda má cyklista prouzek v půlce paže či přímo na rameni. Pokud ale budete střídát klasický dres s krátkým rukávem a skampolo, tedy dres bez rukávů, bude přechod z opálených rukou do „sejratého“ trupu alespoň plynulejší. A u bazénu pak nebudete vypadat tak směšně. Jakoby nestačilo, že máte třeba oholené nohy...

Dres Rogelli Riva je svým užším střihem určený především pro vysportovanější jezdce, ostatně červená-bílá kombinace by asi na jiné postavě ani nebyla to pravé. V nabídce je ale i modro-černá varianta, kterou jistě uvítají decentnější se oblékající cyklisté. Materiál Airlite je díky své struktuře výborně prodyšný, jeho gramáž však není úplně nejnižší. Schopnost dresovny transportovat pot od pokožky je však solidní. To je v tomto případě nespornou výhodou, neboť u dresu bez rukávů se počítá s použitím do velkého horka, a tedy i s absencí spodního prádla.

Rogelli Riva

Pusem je celorožepací přední díl, což jezdec ocení například u dlouhých výjezdů. Střih má výrazně zkrácený přední díl, takže při předklonu nedochází k přílišnému krabčení materiálu. Optimální je výška i šíře límcečku, jenž je navíc vybaven „garáží“ pro jezdec zipu. Podložení zipu se může zdát u dresu do horka skoro zbytečné, cyklisté s chlupejší hrdí však při zapínání podkladových proužek materiálu určitě ocení. Vzadu má dres klasickou trojici celkem rozměrných kapes s horním lemem vybaveným plochou gumou. Tatáž guma je použita i na spodním olemování dresu. Zdařilou grafiku má na svědomí sešití jednotlivých panelů materiálu, které je provedeno plochým švem.

Střih velice dobře kopíruje tělo, což je ještě podtrženo pružnými páramky. Delší zadní díl nemá přílišnou tendenci k vyhrnování, zvlášť při alespoň částečném využití kapacity kapes. Použitý materiál by sice mohl být ještě o něco tenčí, již zmiňovaný transport vlhkosti od těla však zvládá dobře. Nesporným plusem dresu Rogelli Riva je také jeho cena 750 korun.

(kad)

- + střih, design, cena
- nenalezli jsme



LIMAR 575

Přílba Limar 575 je novinkou v nabídce italské značky. Potenciálního zákazníka má oslovit kombinací atraktivního designu, kvalitního zpracování a příznivé ceny. Za tisícovku je model 575 určitě lákavou nabídkou, zvlášť přihlédneme-li k pečlivému provedení technologie in-mold či k dostatečnému odvětrání, které zajišťuje sedmáct větších průduchů. Trojice čelních je navíc vybavena sítkou, která zamezuje vletnutí hmyzu. Řidčí struktura sítě a její umístění daleko od hlavy však nijak nemezují ventilaci, takže v tomto případě je její instalace rozhodně přínosem.

Atraktivní design modelu 575 je podtržen pokrytím celé zadní partie skořepinou, která je jednodílná.

Skelet přílby je celkově o něco mělčí, takže uživatelé s vyšší hlavou nemusí být sto procentně spokojeni. Jinak je ale usazení na hlavě jisté, na čemž má zásluhu především vnitřní obvodová plastová čelenka s regulací pomocí klasického otočného kolečka na zátylku. Jeho ovládání je jednoduché a rozsah



Štítek je decentní a velice dobře ladí s tvarem přílby. Jeho uchycení zavaznutím do plastových protikusů a možnost lehkého naklápění patří v této cenové kategorii k nadstandardu. Pro silničáře a všechny ostatní odporce štítku jsou připraveny malé plastové zálepky montážních otvorů. Určitým nedostatkem je absence klasické odrazky vzadu na přílbu.

Částečně to však kompenzuje povrchová úprava, použitá stříbrná metaliza totiž do jisté míry plní funkci odrazky. Hmotnost přílby v univerzální velikosti 54–61 cm je včetně štítku 290 gramů. A ještě jednou cena, od 990 korun.

(kad)

- + skořepina i na zadní partii, síťka, vnitřní polstrování, uchycení štítku, cena
- menší hloubka skeletu, absence reflexe

CYKLISTICKÉ OBLEČENÍ

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

SPORT ARSENAL



▶ **SPORT ARSENAL BUNDA - SOFTSHELLOVÁ PÁNSKÁ/DÁMSKÁ**
— softshellová bunda pro ošetrné využití, opatřená vodí a větru odolnou membránou s vysokou hodnotou prodyšnosti a paropropustnosti od výrobce
— možnost konvenčního přechodu švy na zadní díle a 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 krátké s pružným pasem, dvěma bočními kapsami s reflexními prvky a reflexní funkcí spodky s vířivkou

Materiál:
— knoťová Barva - 100% mer - Polymid 100 %
— vnější spodky: Proton Silca 100 %
— vnitřní elastická antibakteriální vlákna Polyester 100 %
— barva černá
— velikosti S, M, L, XL

▶ **SPORT ARSENAL DRES S KRÁTKÝM RUKÁVEM PÁNSKÝ/DÁMSKÝ**
— dres včetně odlišné, velmi moderní nádo, tenec spojčák, zip do 17 dílek, zadní kapsa opatřená zipem a reflexními prvky

Materiál:
— OZULMAY PISA, coolmax 50 %
— PES micro 50 %
— barva černá/bílá, černá/olověná
— 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 *Cyklospolstev*

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 požáručního servisu = 5 LET PROVOZU

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



AUTHOR

CYCLESTAR bicycles

Sídlíště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

axit

Axit CZ, s. r. o.

prodej a servis kol Merida, Author, Specialized, Maxbike a dalších
prodej snowboardů, vázání a příleby
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

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

AUTHOR MERIDA SPORADIC

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej - servis

tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

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

so - 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

OPACHE GIANT SUPERIOR

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



i am Specialized



Prověřená kvalita. Řadu FSR XC vyrábíme již hodně dlouho. Jedná se o lehká, rychlá výkonná kola, která jsou nenáročná na údržbu a vyrábějí se s již prověřeným, plně aktivním odpružením FSR.

FSR XC od 33.990 Kč i 44.499 Kč