

**11 pastorků
Campagnola**
Čtěte na str. 7



DURA-ACE 09

K oslavě pětáctého výročí existence prestižní sady Dura-Ace připravilo Shimano její zcela novou verzi. Jak už to bývá, je ještě lepší a lehčí než ta předchozí a přináší některé nové technologie, které se v příštích letech s velkou pravděpodobností objeví i v nižších řadách silničních komponentů Shimano.

Kódové označení novinky zní 7900 a hmotnost celé sady se oproti předchozí verzi podařilo snížit o 181 gramů. Celková váha sady je tak nyní pod magickou hranicí 2000 gramů. A že jste se těšili na elektroniku? Ještě si chvíli počkejte, rozhodně to bude stát za to. Novou prestižní silniční sadu Shimano, jejíž řazení se již neovládá lankou, vám představíme už v příštím vydání Cykloservis. Klasická mechanická verze ale bude nabízena paralelně. Navíc je dost pravděpodobné, že přinejmenším zpočátku o ni bude větší zájem než o elektroniku, která si bude muset teprve získat důvěru uživatelů. Takže co přináší nová, již sedmá generace sady Shimano Dura-Ace?

Nejpevnější kliky na trhu!

Takto charakterizuje nové kliky Dura-Ace firma Shimano, vzhledem ke zpracování však nezbyvá než jí to věřit. Zároveň si tyto kliky dovolíme označit za jedny z esteticky nejzdařilejších. Využívají již osvědčený systém Hollowtech II, tedy dutou konstrukci a osu integrovanou do pravé kliky. Kovaná slitina společně s maximálně pevným profilem nabízí nadstandardní tuhost a zároveň velice nízkou hmotnost. Oproti původní verzi se v případě klik podařilo ušetřit rovných padesát gramů.

Zásadní novinkou je použití dutého velkého převodníku, jenž svým tvarem přímo navazuje na jednotlivá ramena,

takže je ve své základně nadprůměrně široký. To umožnilo konstruktérům vytvoření dutiny uvnitř převodníku. Průřez převodníku je proto trojúhelníkový a teprve na jeho vrcholu je přítomno ozubení. Poprvé v historii je tedy maximálně vyřešena pevnost celku kliky s převodníkem. Doposud konstruktéři často vyvíjeli maximálně tuhé kliky, a při silném záběru byla jejich snaha citelně znehodnocena vychýlením převodníku. Nová dura je v tomto ohledu výrazně dál než konkurence a lze předpokládat, že se ostatní výrobci nechají v budoucnu inspirovat. Dutý převodník, jehož průřez charakterizují velice tenké stěny, se oproti původnímu provedení (FC-7800) vyznačuje nižší hmotností a zároveň o 20 % vyšší boční tuhostí. Lehce upraven byl i modul zubů, který je nyní přizpůsoben pro kombinaci s inovovaným řetězem.

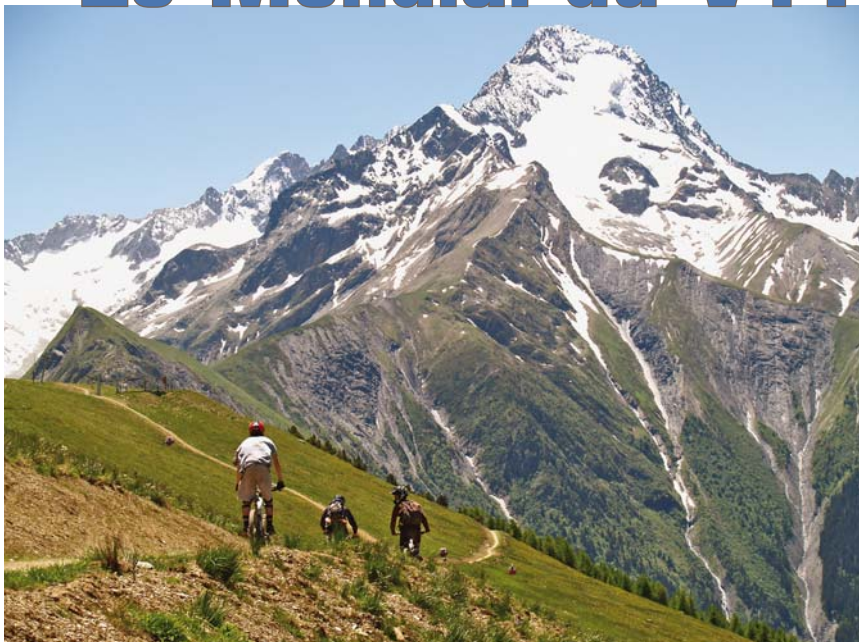
Kliky budou dostupné jak s klasickým převodníkem, tak i v systému Compact, a to v délkách od 165 do 180 mm.

Bowdeny pod omotávkou!

Inspirace Campagnolem a Sramem je zřetelná v provedení inovovaných pák, které se poprvé vyznačují vedením řadicích bowdenů pod omotávkou řídítek. Sice tak zaniká určitá výhoda v jednodušší výměně bowdenů a lanek, estetika však hraje nemalou úlohu a vnější vedení bowdenů řazení u Shimana doposud mnozí kritizovali.

■ Dokončení na str. 4

Největší v Evropě – Le Mondial du VTT



Na novém AUTHORU za nové ceny
od 1. 7. 2008 velké sezónní slevy
u všech prodejců Author



www.author.eu

Největší francouzský festival horských kol Le Mondial du VTT každoročně láká tisíce jezdců do scenérie malebného horského střediska Les 2 Alpes, které leží 60 km východně od Grenoble v nadmořské výšce 1650 m n.m.

Prvotním záměrem organizátorů před devíti lety bylo uspořádat setkání jezdců v lokalitě, kde jsou desítky kilometrů stezek pro horská kola dostupných síti deseti lanovek a umožnit jim si vyzkoušet kola různých značek. Proto se zde každoročně sejde většina místních výrobců a dovozců kol, aby potenciálním zákazníkům umožnili otestovat své stroje.

Letos bylo na festivalu přes dvě stě značek, což je mnohem více, než jich je k vidění na italském festivalu na Lago di Garda.

Po třech letech jsme se sem opět vydali prozkoumat, jaké novinky si připravili nejen francouzští výrobci. Byla trochu škoda, že se festival kryl s mistrovstvím světa, kam odjely všechny hlavní hvězdy bikového nebe, takže letošní festival byl na „slavný kšichty“ poněkud skoupý, ale potkali jsme největší legendu světového sjezdu – Nico Vouilloze, jenž dokázal desetkrát vyhrát titul mistra světa.

Největším lákadlem festivalu jsou hromadné „randonnées“ čili něco jako vyjíždky, kdy se zhruba 4000 lidí vydá na 52 km dlouhý sjezdový maraton Freeraid Classic, jenž překonává šest tisíc výškových metrů, ale na kopce se vždy vyjede lanovkou.

■ Dokončení na str. 2

Největší v Evropě – Le Mondial du VTT

→ Dokončení ze str. 1

Vidlici BOS testuje i desetinásobný mistr světa Nicolas Vouilloz, jenž se také podílí na vývoji kol Lapiere. Na otázku, proč značka opouští skvěle fungující modely X 130 a X 160 s virtuálním čepem a představila kola Juicy a Zesty (představili jsme v čísle 2), nám Nico odpověděl, že hlavním důvodem byl design kola, který se mu u modelů X prostě nelíbil. Nutno podotknout, že Zesty a Juicy patřily letos mezi bikery k nejrozšířenějším strojům.



Start není hromadný, jako tomu je u Megavalanche, ale každý může vyrazit kdykoli mezi 9. a 10. hodinou a vybrat si ze tří startovních lokalit. Tim se zabránil přecpání trailů. Nejvhodnější však je začít na ledovci ve výšce 3200 m n. m., neboť poránu ještě není sníh tak rozlátný jako odpoledne. Maratonci pak mohou absolvovat maraton Mavic Freerail, kdy si na všechny kopce musí vyjet vlastní silou.

(mig)

Mladá progresivní značka Koxh, která se proslavila hlavně díky trialu, se pustila i do cross country. Po vzoru trialových rámu bez sedla, které mají pouze protaženou horní rámovou trubku, připravila i tento zajímavě vypadající prototyp. Designově super, ale smůla je, že nelze před sjezdem zasunout sedlovku, neboť sedlová trubka je aerodynamicky ztenčena.



U nás asi nejslavnější francouzská značka Sunn, kterou v devadesátých letech proslavil vešlepný sjezdový tým, patří ve Francii k těm největším. Ačkoli nezapomíná ani na sjezd, největší důraz dnes klade na XC a AM stroje. Služba zákazníkovi jde však tak daleko, že například u stroje Shamann si jezdec může vybrat ze tří barev, tři sad komponentů a vlastní design si odlatit různými druhy nálepek.



Firma Rage Cycles představila svoji verzi ručně svařeného sjezdového stroje s jednocepovým systémem odpružení s přepínáním. Pouze nám přiblíží, že nezapadá podoba se sjezdovým strojem Flatline, jenž vozí Kanadany Wadea Simmonse a Toma Vanderhama. Kdo ví, kdo tento systém vymyslel dříve...

Anglická kultovka Hope se ve Francii těší obrovské oblibě a tak nemůže chybět na žádném festivalu. Její frézované komponenty uchvacují svou elegancí i barevnými variacemi hlubokého laku. V kufříku jsou vidět surové bloky duralu v různých fázích výroby, z nichž obráběním vznikají ony skvosty. Hope také letos představil svá zapletená kola na vlastních náhách, které jsou zapleteny do ráků DT Swiss.

Co do prodeje absolutně největší francouzská značka Gitane se zabývá hlavně sportovními koly do tisíce eur. V tomto segmentu má jak celoodpružené kolo na hydraulických kotoučcích, tak pro rok 2009 chystá i pevné kolo s tímto karbonovým rámem. Gitane však vedle sportovních kol vyrábí i hi-endové stroje pro závody, ovšem aby se bikeri odlišili od mas, nese tato značka jméno Definitive.



Pevná odpružená vidlice pro dirt a street, to je G60 americké firmy Atomlab. Model kombinuje maximální tuhost a pevnost horního můstku ocelově pevné vidlice a šest centimetrů chodu ocelových nohou, které do horní části zajišťují v obráceném „upsidedown“ směru. O pevnost se stará i pevná osa průměru 20 mm.



Na festivalu je také možné potkat přímo konstruktéry vystavovaných strojů, jak se nám to povedlo u stánku andorského Commencal. Tento muž stojí za zrodem rámu Meta pro all mountain se zdvihem 140 mm a 160 mm, které využívají „sekerového“ typu přepínání tlumiče. Ten kolu dává pocit bezendného zdvihu a přitom se na metě dá bez problému zolat i kdejaký výjezd. O kvalitě odpružení svědčí i fakt, že podobný systém používá americký Cannondale na novém kole Moto.

Místní výrobce odpružení pro motorky a auta BOS, jenž dříve dodával vidlice a tlumiče na kola Sunn a později znače V – Process, se v této sezóně opět vrací na MTB trh. Odpružená vidlice pro sjezd má na těle podobně, jako je tomu u tlumiče, vyrovnávací nádržku, která dokáže zachovat co nejlepší chod i v tom nejtěžším závodním nasazení.



Specialista na titan, firma s vešlezným názvem H, se od ostatní produkce odlišuje svým inovativním přístupem k již vymyšleným komponentům. Hlavní důraz se u pružného titanu klade na pohodlí, takže například tato vidlice jezdcí poskytuje zhruba dva centimetry předozadní výchytky, zjemňující jízdu. S ohledem na ideální ergonomii úchopu jsou pak svařena i zahnutá říditka.



Španělská firma MSC patří mezi progresivní značky, které investují do vývoje kol, aby celý sport posunuly dál. Příkladem je sjezdový stroj X Evo III RR, jenž využívá integrovanou převodovku Gearbox německého Nicolae. Firma prý nově najala konstruktéra, jenž si již patentoval 1300 gramů lehkou převodovku, která by již mohla být použitelná i pro all mountain kola.

Ve všlupřítomných půjčovnách je možné si pronajmout za ceny kolem dvaceti euro celoodpružené kolo, včetně helmy a chráničů, celodenní jízdenka na všechny vleky stojí 19 eur. Jezdci hledající větší adrenalin si mohou pronajmout Big Monster, speciální singlespeed s bantamovými pneumatikami. Ovšem neradi bychom si na něm na hraně klopenky poskočili, aby nás obří gumy nevystřelily do propasti...



Francouzský patriotismus se ukazuje u rámu StoneEdge Kickdown, neboť výrobce tvrdí, že se jedná o sto procentně francouzský design, ale nám ram velmi nápadně připomíná model Tazer od amerického Intense. Monokokový rám je vyroben z Al 6061 T6 a hlavová trubka je zesílena ocelovou vložkou. Zadní stavbu poji CNC prvky a hmotnost rámu je 2250 gramů. Veletržní cena byla za půlku – 490 euro.

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 dlouhotvající energie
» Rychlé doplňování energie
» Obnovení minerálové rovnováhy
» Unikátní peptidová formule urychlující regeneraci

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

PeptoPro **palatinose**

NUTREND **PROFIdrinX**
made for Czech and Slovak olympians

peach

SLOVAKIA Olympic Team

Pohovana pro zvláštní výživu – vhodné pro sportovce

PINARELLO

FP2



záběr, ale především jízdní vlastnosti. Relativně krátký rozvor je ideální při průjezdu série ostřejších zatáček, do nichž se kolo naklápí téměř samo. Souhra jezdce s kolem je v tomto případě dokonalá. Kolo jakoby přesně cítilo požadavky jezdce a naopak, zpět na vazbu je zde také jasně čitelná. Přes tuto do nebe vynášenou ovladatelnost kupodivu nijak neutrátně stabilizační jízdy. Ani kratší rozvor se zde nepoděpsal jakoukoli nervozitou. Zvolená geometrie slušně drží přímý směr a nejsou zapotřebí neustálé korekce říditky. Stejně tak při jízdě ze sedla se s kolem nemusí jezdec nijak přetahovat, takže použitou geometrii bychom si dovolili označit slovem ideál.

kým krokem, neboť sice neoslňuje zcela bezchybným přenosem energie, ale jízdního komfortu nabídně každopádně více. Zatímco u původního galilea byl určitý nepoměr mezi celkem komfortní přední částí kola a tvrdou zadní částí, FP2 je po této stránce vyváženější.

Hlavně spolehlivé

Vzhledem k osazení sadou Campagnolo Veloce a jí odpovídajícím dalším dílům je celková hmotnost kola 8,2 kilogramu velice slušná. Použitá zapletená kola Most Chall nejsou pro model FP2 standardní, sériově je tento typ osazen levnějšími koly Duel. Totéž platí u karbonových klik Most Linx, které u testované kola nahrazovaly jednodušší duralové provedení. Každě Veloce nemáme vřady, její funkce i životnost jsou pro běžného silničáře zcela dostačující. Sedlo Most Leopard představuje klasický sportovní model s užším skeletem a díky dostatečnému proložení nabízí nadělní komfort i při několikahodinové jízdě. I další díly Most, což je komponentová značka Pinarello, byly bezproblémové, až u zde jednalo o durálovou setelovku s karbonovým opláštěním či o velice tuhý představec.

Námi testovaný model Pinarello FP2 s osazením Campagnolo Veloce stojí 42 990 korun. Základní provedení se sadou Mirage vychází na necelých čtyřicet tisíc. I když k italskému Pinarello asi povětšinou patří Campagnolo, vybírat je možné i z osazení Shimano 105 nebo Ultegra.

Legendární italská značka Pinarello vzbudila v poslední době pozornost především znovuzrozením celokarbonového modelu Prince, jenž je svým zpracováním i použitými konstrukčními prvky na samotném vrcholu silniční produkce. Přepřevážně se však dotkla také opačného konce nabídky, kde došlo i ke změně názvů jednotlivých modelů. Loňské typy Angliu a Galileo byly pro letošek vystříhány názvy FP1 a FP2. I přes nová jména však nejsou konstrukční změny až tak dramatické. Loni jsme otestovali model Galileo, u něhož jsme nesetřeli slovy chvály, protože jsme byli zvědaví, co přinese jeho příjmením následce s označením FP2.

Osvědčené se nemění

Rám modelu FP2 se v mnohém od svého předchůdce neliší, to platí jak o použitém materiálu, tak i o celkové hmotnosti rámu. Ve velikosti 54 by se podle údajů výrobce měla pohybovat okolo 1300 gramů. Rovněž byla z typu Galileo kompletně převzata zadní stavba se zcela rovnými spodními rameny a s posedlovými karbonovými vzpěrami, využívajícími pro značku charakteristické zakřivení Onda. Ty jsou vyrobeny z karbonu 30HM3K. Naopak převážně novy je přední trojúhelník rámu, největší změna se dotkla spodní trubky. Zatímco u předchozího rámu Galileo byla tato trubka kónická a její kruhový průřez se směrem ke středovému pouzdru postupně zvětšoval, nový typ FP2 má po

celé délce trubky konstantní profil i šířku. Průřez dolní trubky vychází z kapky, torzní tuhost zde navyšuje dvojice podélných prolíků.

U rámu FP2 se na rozdíl od předchůdce hraje podstatně více na efekt. Zatímco galileo mělo hrubé, ne zrovna pohledné svary, jeho nástupce je již podstatně uhlazenější a elegantnější. Všechny svary jsou zabrašněny, v případě přechodu horní a spodní trubky do hlavové by dokonce dosaženo do jmu jakési jednotlosti evokující karbon.

Co však dělá rámu Pinarello zvláštními, je již zmiňovaná profilace Onda, použitá u zadní stavby a přední celokarbonové vidlice. Tvarované vyošení má nabídnout lepší pohlcování ořesů a logicky také designovou atraktivitu. Zadní monostay vzpěra je klasicky zalapena do šikmo seříznutého kominku a v námi testované třetí nejvyšší velikosti (580 mm) byla značně dlouhá. Zajímavé jsou tak trochu archaicky působící zadní patky, kterým nechýbí seřizovací dorazové šroubky, jimiž je možné nastavovat polohu zadního náboje v rozsahu přibližně čtyř milimetrů. S použitými patkami jako bychom se přenesli o takových alespoň patnáct let zpátky. Bohužel i díky absenci výměnného držáku přehazovačky, jenž by měl být u takto kvalitního kola v současnosti standardem.

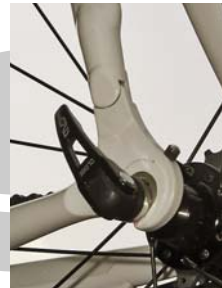
A nemůžeme nezmiňt také design. Předchozí galileo nebylo díky použití grafice a barvám nijak výrazné, FP2



je po této stránce daleko zdařilejší. A kombinace červené či modré s bílou, to je zkrátka sázka na jistotu.

Méně agresivita, více pohodlí

Již v minulosti opěvnovaná geometrie galilea zůstala u FP2 nezměněna, takže před sebou máte skvěle ovladatelný stroj, jenž poslouchá jezdce takřka na slovo. Vzhledem k daným velikostem jsou rámy této řady spíše kratší. Z toho těžší nejen poloha jezdce, jenž si může sedlo posunout více dozadu, a dosáhnout tak optimální pozice pro správný



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

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

skvělá ovladatelnost, vyvážené osazení, design

Technická specifikace:
 Rám: Aluminium 7005 T6 Triple butted
 Vidlice: Onda Carbon 30HM12K
 Kliky: Most Linx Alu-X 34/50
 Přehazovačka: Campagnolo Veloce
 Přesmykač: Campagnolo Veloce
 Řazení: Campagnolo Veloce – Ergo Power
 Brzdy: Campagnolo Veloce
 Kola: Most Duel
 Kazeta: Campagnolo 10s 12-25
 Pláště: Most Ewiva A.F. 23
 Říditka: Most DB
 Představec: Most 4 Bolts
 Sedlovka: Most Tail C-Alu
 Sedlo: Most Leopard
 Váha: 8,2 kg (vel. 58, bez pedálů)
 Cena: 42 990 Kč

absence výměnného držáku přehazovačky, nižší tuhost rámu ve srovnání s předchůdcem

Velikost	580
a Úhel hlavy	73°15'
b Úhel sedlové trubky	72°50'
C Horní trubka vodorovně	575 mm
D Délka sedlové trubky	620 mm
E Délka zadní stavby	409 mm
F Rozvor	998 mm
G Hlavová trubka	190 mm

CONTROLTECH
 bicycle components USA

CARBON COMP MT
 MTB ŘÍDÍTKA

Špičková MTB říditka z karbonových vláken

- extra tuhá a odolná
- nízká hmotnost
- ploché nebo vlnitkové

	COMP MT 28CB	COMP MT 18CB
materiál	carbon monocoque	carbon monocoque
rozměry	31.8 x 580 mm	31.8 x 710 mm
zvýšení	0 mm	40 mm
hmotnost	145 g	211 g
cena	3 590 Kč	4 490 Kč

AMERICKÁ LEGENDA ZPÁTKY V ČR
 KVALITA BEZ KOMPROMISŮ

ControlTech USA, značka ze severozápadního pobřeží Spojených států amerických, vytvořila první nástavce MTB řídek v roce 1989. Od svého založení si firma vybudovala výbornou reputaci díky výrobě a designu lehkých a kvalitních komponentů. Technologie ControlTech USA se neustále vyvíjí a značka rozšířila svojí produkci o špičkové komponenty z karbonových vláken a slitin s příměsí skandia. Každý komponent ControlTech USA prochází důkladnou kontrolou kvality a ve výrobě se používají pouze materiály nejvyšší kvality bez jakýchkoliv kompromisů. Precizní zpracování stanovuje standardy kvality pro celé odvětví. Komponenty ControlTech USA jsou nyní dostupné i v České republice a na Slovensku. Hledejte je u svého prodejce kol Merida nebo objednejte on-line na www.controltechusa.cz.

www.controltechusa.cz

Sedmá generace Dura-Ace

→ Dokončení ze str. 1

A je více než pravděpodobné, že příští generace sad Ultegra či 105 už také budou mít všechny bowdeny vedeny „vnitřkem“.

Nové páky Dual Control by měly nabídnout ještě lepší ergonomii, a to se nám po této stránce zdá současná generace bezchybná! Zatímco v případě kliků zůstalo Shimano věrně duralu a pravděpodobně to tak zůstane i nadále, u řadicích a brzdových pák sáhlo po karbonu. Ten se podílí na dosažení velice nízké hmotnosti 370 gramů (pár), což je o padesát gramů méně než u dosavadní verze. Odlišné vedení řadicího lanka si vynutilo novou konstrukci vnitřního mechanismu a nová PTFE potažená vnitřní lanka. Díky tomu je chod stejně čistý, jako tomu bylo dříve.

Nové jsou dualy vybaveny plynule seřiditelnou vzdáleností páky, což uvítají především jezdci s kratšími prsty, ať už juniorští závodníci či ženy. Náklon brzdové páky se provádí pomocí šroubku ukrytého v horní části páky, tedy již ne vložením plastových klinků. Objímky pák a šroubky jsou vyrobeny z titanu. Pravá páka je nyní kratší, čímž se dosáhlo o dvacet procent rychlejšího řízení. V případě levé páky zmizely mechanismy typické mezipolohy pro doladování přesmykače, takže se řazení celkově zjednodušilo. Na druhou stranu je asi potřeba počítat s nutností maximálně precizního seřízení. Gumové krytky pák mají anatomické tvarování a známou „lepivou“ směs, takže je úchop velice jistý a příjemný. Zajímavostí je použití dvoubarevné směsi. Mnozí uživatelé se totiž při čištění soustředili pouze na omotávku a na manžety pák již zapomněli, takže špina z nich byla prostřednictvím dlani rukavic po chvíli zpět na omotávce. Manžety pák jsou tedy vybaveny jakýmsi „indikátorem zašpinění“. Samozřejmostí jsou i integrovaná tlačítka pro ovládání počítaře FlightDeck.

Vedle klasických dualů budou v nabídce i nadále páčky pro časovku a triatlon (do konců nástavců) a z dnešního pohledu již poněkud archaická dvoj-páčka na rám. Samostatně se budou nabízet také superlehké brzdové páky s karbonovým tělem BL-TT79, které opět využijí časovkáři či triatlonisté.

S pákami Dual Control souvisí zmiňovaný počítač FlightDeck. Ten je vybaven bezdrátovým kódovaným přenosem, který zamezí nežádoucímu



kombinuje nevelké leštěné plochy s matně šedou povrchovou úpravou. Vzhled je ale rozhodně zdařilý a luxusnímu dojmu napomáhá i karbonové ramínko přehazovačky. Jeho provedení je navíc kompatibilní s klasickými i Compact převodníky, takže není nutné používat delší GS ramínko. Přehazovačka si poradí až s osmadvaceti zuby na kazetě. Jestliže jsme při představování všech předchozích generací vždy vyzdvihovali rozšíření čepů a zpevnění konstrukce, dosavadní, v pořadí šestá generace dury se dostala na samý vrchol, takže novinka je šifkou a provedením čepů prakticky totožná se svým předchůdcem. Zajímavostí je prodloužení páky na vnějším paralelogramu a větší odsazení šroubu předpětí lanka od těla přehazovačky. Model RD-7800 působil po této stránce kompaktnějším dojmem.

U přesmykače došlo k rozšíření vodítka, které tak naružuje původní mezipolohy na řadicí páce. Jinak je nový přesmykač tvarově podobný dosavadní verzi. Všechny šroubky na obou měničích jsou pro co nejvyšší hmotnost vyrobeny z titanu.

rušení signálu, a je možné jej připojit k PC pro analýzu dat nashromážděných během jízdy. Běžnou funkcí přístroje FlightDeck je zobrazení zařazeného převodu. Vedle klasických funkcí běžných cyklocomputerů měří také tepovou frekvenci, nadmořskou výšku, stoupání či kadenci.

Přehazovačka a přesmykač

I zde se samozřejmě odlehčovalo, v prvním případě o čtrnáct, v druhém o šest gramů. Vyznačují leštěné elegance si ale v případě nové dury musejí nechat zajít chuť. Povrchová úprava



Ještě větší účinek brzd?

Při představení dosavadní generace sady Dura-Ace byl konstruktéry vyzdvihován vysoký účinek brzd, který byl dán především novou konstrukcí ramen se zvětšenou pákou. V praxi se pak výkon sice opravdu ukázal jako nadprůměrný, bohužel byl ale až nepříjemně velký. Brzdám scházela výraznější citlivost dávkování a za mokra bylo velice složité odhadnout vhodnou sílu, jakou má jezdec na páku působit. Brzdy si proto vysloužily nemalou kritiku a někteří závodníci raději používali i nadále předchozí model. Konstruktéři se ale z reakcí veřejnosti asi dostatečně nepoučili, neboť

u zcela nové verze opět hlásají: „Zvýšili jsme účinnost! Snad vědí, co dělají. Nová verze dury musela projít nemalým testováním a před uvedením na trh ji musela alespoň jednu sezónu prověřit řada profesionálních závodníků.“

Tvarově jsou čelisti BR-7900 velice podobné svým předchůdkyním, pouze nosník šroubu předpětí lanka je nižší a širší, takže lze předpokládat větší tuhost celku. Zcela novou směsí se mohou pochlubit brzdové gumičky. Ty mají nabídnout vyšší životnost a lepší výkon za mokra. Stejně jako u obou měničů jsou veškeré šroubky brzd vyrobeny z titanu. Hmotnost páru čelistí je 287 gramů.



Vývoj nelze zastavit. Předchozí tři generace sady Dura-Ace znamenaly postupný přechod z osmi pastorků na devět a následně na deset. Posun v designu je obrovský, stejně tak v tuhosti komponentů či v jejich postupném odlehčování. Zatímco Dura-Ace z přelomu osmdesátých a devadesátých let působila více hranatě, její dvě nástupkyně se výrazně zakulacovaly a získávaly na eleganci. Poslední generace, určená pro sezónu 2009, se svými ostřeji řezanými rysy a šedou povrchovou úpravou ale vypadá opět technokraticky.

	Kliky	Řadicí páky	Přehazovačka	Přesmykač	Brzdy	Řetěz
Shimano Dura-Ace 7800	740 g	420 g	180 g	74 g	314 g	275 g
Shimano Dura-Ace 7900 (nová)	690 g	370 g	166 g	68 g	287 g	251 g
Campagnolo Record	643 g	324 g	184 g	75 g	279 g	255 g
Sram Red	760 g	280 g	153 g	72 g	265 g	257 g

GT10
bikecollection
The Best at Your Price!

rám ALU 6061 double butted
vidlice Suntour RAIDON, RLD/100
radenie Shimano DEORE
prehazovač Shimano DEORE LX
presmykač Shimano DEORE
prevodnik Shimano FCM 521 hollowtech
viackolo Shimano HG 50

refaz Shimano HG 53
brzdy Shimano disc hydraulic
komponenty Velo, Truvativ, Jagwire
hmotnosť 13,2 kg

DELTAplus
21.990,- SK - 18.990,- CZK

www.ctm.sk
08

© STRATOS



Náboje, kazeta, řetěz...

Přestože samostatné náboje asi nebudou patřit k bestsellerům, neboť v současnosti již skoro všichni preferují kompletní zapletené sety, konstrukce nábojů je bezesporu zajímavá. Zaprve došlo k zpevnění pláště a přírub a zadruhé k přepracování uložení i systému ložisek. **K seřízení nábojů již není zapotřebí jakéhokoli nářadí, vůle a chod ložisek se vymezuje a seřizuje pouhou rukou.**

Některé konkurenční firmy sice již laborují s jedenáctikolečkem, Shimano však i nadále spoléhá na deset pastorků. A i těch deset je z našeho pohledu více než dost. Závodníci nabídnou desetikolečko dostatečně jemné odstupňování, takže k přidání dalšího pastorku není žádný pádný důvod. Nehledě na to, že s každým pastorkem navíc dochází ke zúžení řetězu i pastorků, což s sebou logicky většinou přináší i rychlejší opotřebení.

Zajímavostí je řetěz nové sady Dura-Ace. Přestože nedošlo k nárustu převodových stupňů, jeho konstrukce doznala nemalých úprav pro lepší funkci řazení. Model CN-7900 disponuje nově tvarovanými vnějšími články, které předchází zasakování řetězu. Pro lepší kontakt se zuby na kazetě byly lehce upraveny i vnitřní články řetězu. Výsledkem je čistě a téměř bezhluké řazení dokonce i při vysokém zatížení. Přehození v plném tahu, kterému se závodník například při jízdě do vrchu či ve spurtu nevyhne, bude proto mnohem čistší a plynulejší. Výrobce dokonce slibuje vyšší životnost než u dosavadního provedení. Hmotnost řetězu je 251 gramů, jedná se tedy o dvacetigramovou redukci.

Nyní to nejzajímavější. **Podobně jako se vyrábí třeba smérové vzorky pneumatik, tak i nový řetěz sady Dura-Ace je jednosměrný!** K této konstrukci se vývoj řetězu jednou logicky musel chtít nechtě dostat, neboť se jedná o jednosměrně namáhaný komponent. A i v tomto případě si dovolujeme odhadovat, že jednosměrný řetěz bude do budoucna používán větší množstvím výrobců. Pouze mechanici si budou muset zvyknout na to, že je před montáží řetězu nutné zjistit jeho správný směr.

Nová sada Dura-Ace, byť ještě v mechanickém provedení, je v mnoha ohledech hodně pokroková, ať už se jedná o konstrukci dutého velkého převodníku či jednosměrného řetězu. Poslední sedmá generace je opět o znatelný kus dál, než byl její předchůdce. Nedá se říci, zda bude sada Dura-Ace lepší či horší než Campagnolo Record či Sram Red, důležitější je, že je svým designem a některými použitými technologiemi jiná. A možnost výběru je pro uživatele zásadní.

Jan Kadečka

Ritchey atypicky

Většina komponentů musí před uvedením na trh projít důkladným testováním, proto lze často již více než rok před oficiálním představením novinky spatřit její prototypy na kolech řady profesionálních závodníků.

Jejich zkušenosti a především životnost toho kterého dílu se poté promítne do jeho případné úpravy, ještě před zahájením sériové výroby. Takové díly jsou často bez log a bez jakéhokoli typového označení. Maximálně zde bývá přítomno vše říkající a zároveň nic neříkající „prototype“.

Naším paparazziům se na silničních závodech podařilo ulovit jednu zajímavou novinku značky Ritchey, kterou Tom pravděpodobně připravuje pro příští sezonu. Jedná se o úplně nové silniční kola, která se pravděpodobně stanou alternativou k již léta zavedenému modelu Protocol. Novinka využívá snížený ráfek s profilem ne nepodobným konkurenčnímu modelu Mavic Ksyrium. Lze tedy předpokládat, a to i podle systému zapletení, že zatímco osvědčené aerodynamické prototypy jsou koly stavěnými především na rychlost, novinka, jejíž označení je zatím ve hvězdách, by měla nabídnout maximální tuhost při silovém záběru.

Zajímavostí nového modelu je hlavně výplet. Zatímco výpletu je klasicky zapleteno dvacet plochých drátů s pouhým jedním křížením, na zadním kole je drátů pětadvacet! Lichý počet je dany dalšími pěti dráty na pravé straně, tedy u ka-



zety, které jsou zapleteny radiálně přes klasicky se křížící výplet. V místě křížení se totiž nad pravou přírubou náboje protínají vždy tři dráty. Toto atypické řešení by mělo logicky nabídnout opravdu vysokou tuhost. Díky tomu také nebylo nutné použít asymetrický ráfek, zmiňovaná pětice drátů mnohem rovnoměrněji rozkládá tlak výpletu. Dráty na pravé straně jsou proto napnuty stejně silně, jako ty na straně opačné. Samozřejmě tento systém zapletení klade velké nároky na pevnost příruby zadní náby, s tím si ale konstruktéři určitě poradili.

Přední náboj je pojetý minimalisticky a lze u něj předpokládat hmotnost výrazně pod sto gramů. U zadního náboje vynikne konstrukce levé příruby, která svým parabolickým tvarem maximálně snižuje hmotnost duralového pláště. Ploché nerezové dráty pocházejí od značky Sapim. Níply jsou téměř celé ukryty v rátku, takže centrování je možné pouze po sejmutí pláště. Umístění níplů také jasně naznačuje, že nová kola budou vyžadovat použití klasické pásky pod duši. Vzhledem k provedení kol si dovolíme předpovídat jejich velice nízkou hmotnost, která by v kombinaci se zadním atypickým výpletem mohla být klíčem ke skvělé akceleraci. Nicméně to vše jsou zatím pouze domněnky. Vzhledem k dotazované konstrukci kol lze ale předpokládat celkem jistou brzkou sériovou výrobu. (kad)

Značka Chiba má ve svém sortimentu širokou nabídku cyklistických rukavic, my jsme tentokrát otestovali v podstatě to nejlepší z její letní produkce. Modely Chiba Kevlar Pro a Spider Pro jsou jakýmsi Rolls-Roycem mezi krátkoprstými rukavicemi.

Pro stránce použitých materiálů, zpracování i designu není tímto typům co vytknout. Jejich skvěle funkční výrazné polstrování dlaně je předurčuje především pro bikové využití, a to i v drsnějším terénu. Tlumicí schopnost gelové výplně dlaně je nadstandardní a totéž platí o usazení na ruce. Cena testovaných rukavic, která se může zdát vyšší, je přímo úměrná nabízené kvalitě. Rukavice Chiba jsou skutečně propracované do posledního detailu.

Chiba Kevlar Pro

Jak již napovídá název rukavic, nejmáhanější místa dlaně tohoto modelu jsou vyztužena kevlarovou vrstvou. Pod těmito panely se nachází gelová výplň, která účinně rozkládá tlak mezi dlaní a gripem a zároveň tlumí otřesy. Základní materiály s technokratickými názvy Digital Carbon Fiber a RubberTec zajišťují nejen vysokou životnost dlaně, ale i její neklouzavost například při úchopu rohů.

Hřbet rukavice kombinuje maximálně prodyšný Spantex s lycrou a neoprenem na zápěstí a froté panelem na

Luxusní rukavičky

palci. Design navíc oživuje silikonový potisk. Nechybí stahovací pouška mezi prsty a boční výztuha ukazováku, kde často dochází ke kontaktu s tělem brzdové páky.

Usazení na ruce je příkladné a cena 849 korun vám po jejich navlečení a projíždě přijde najednou zcela adekvátní. Ruce jsou jako v bavlnce, na čemž mají zásluhu nejen maximálně pružné materiály hřbetu, ale hlavně neskutečně propracovaná dlaň. Rukavice Chiba Kevlar Pro doporučíme například maratoncům, na dlouhých náročných tratích skutečně oddálí únavu jejich rukou. Více jak tisíc převážně terénních kilometrů a několikrát vyprání se na jejich stavu navíc prakticky nepodepsalo. Verdikt tedy zní: „Super.“

Chiba Spider Pro

Rukavice Spider jsou předchozím modelu velice podobné hlavně provedením dlaně, pouze kevlarové panely jsou nahrazeny klasickou syntetickou kůží se silikonovým protiskluzovým potiskem. Dlaň je i v tomto případě velice odolná, částečně tlumí otřesy a výborně rozkládá tlak.

Svrchní část kombinuje lycrou s boční pružnou síťovinou, froté panelem na hřbetu palce a neoprenem na manžetě okolo zápěstí. V partii mezi palcem a ukazováčkem se nachází výraznější výztuha ze syntetické kůže, která zvýší životnost rukavic například při používání řazení otočnou rukojetí. Zajímavostí tohoto modelu je absence klasického

zapínacího pásku, který je zde nahrazen vysokou pružností materiálu. Oblékání rukavic však není nijak složité a rovněž životnost není touto konstrukcí nijak snížena. Použití vhodných švů předchází jakýmkoli problémům a usazení rukavice na ruce je velice jisté. Stejně tak stahování z ruky je bezproblémové a usnadňuje jej navíc pouška mezi prsty. Název Spider dává rukavicím použitá grafika s pavučinou.

I v tomto případě jsme u rukavic neshledali jediný nedostatek, platí zde totiž, co u předchozím modelu. Absence klasického zapínání rozhodně není na škodu. Cena rukavic Chiba Spider Pro je 739 korun. (kad)



POČÍTEJTE S NÁMI!

ŠTĚRBA

www.sterba-kola.cz

VELKÝ LETNÍ VÝPRODEJ KOL PŘÁVĚ ZAČAL!
sledujte 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



GT Sanction 1.0

ročné zatížení a její regulace umožňuje nastavení tvrdosti vzduchové pružiny, regulaci odskoku a vzduchovou regulaci propeďalu, tedy ochrany proti propružování, na přetlakové nádobe. Navíc má na levé straně dobře přístupnou páčku aktivující propeďal za jízdy.

Přední odpružení má na starosti prostřední z řady jednoramenných freeridových vidlic Rock Shox, model Lyric Two Step se vzduchovou pružinou. Lyric se zdvihem 160mm disponuje možnostmi regulace odskoku, nízko a vysoko rychlostní komprese a nastavení citlivosti nízko rychlostní komprese.

Jak na něj

Sanction má proti force nepatrně položenější úhel vidlice, ovšem totéž platí i pro sedlovou trubku. Posed je orientován více vzad, což však po nasazení není tak markantní. Použitím představec Thomson s nulovým úhlem a nízkého prohnutí řídítek má jezdec ruce v ideální pozici. Tedy někde na pomezí enduro biku a pocitově sedí podobně jako na kole s pohodlnějším XC posedem, ovšem s trochu kratším představcem. Posed je tedy velmi příjemný a poměrně sportovní.

Na první nahlápnutí je znát trochu vyšší pozici středu nad zemí. Je to lehcce znát při šlapání, a hlavně pak při průjezdech zatáček. První kilometry ovšem přinesly zajímavá fakta. Proti modelu Force s nižším předním zdvihem jede Sanction překvapivě lehčeji, což mají na svědomí hlavně pláště Maxxis, které proti modelu Kenda Nevegal jedou lehčeji. Na takovýchle zdvihích bychom ovšem čekali větší šif než 2,35 palce, zde to ovšem bylo ku prospěchu lehkosti jízdy. Bike tedy jede překvapivě lehce, samozřejmě s ohledem na kategorii. Na daných zdvihích však nabízí polemiku, proč se právě zdvihů bát, když systém přepřekávání imunizuje pružení od vlivu šlapání, navíc podpořen možnostmi nastavení



pání byla i přes daný zdvih díky nefreeridové délce představe 90mm s přesunutím se více na špičku sedla poměrně bezproblémovou záležitostí. Navíc s aktivací propeďalu se tlumič méně zanovořoval a sedlo zůstalo výš, nehledě na menší ztrátovost sil vlivem propružení. Tento rozdíl ovšem nebyl tak markantní, i v otevřené pozici neuzrál tlumič příliš, takže do stoupání jsme páčku blokáce aktivovali jen v neprudších úsecích.

Ve sjezdech bike nabízí díky zdvihů a citlivosti pružení netušené možnosti. Ovšem pozor, díky

posedu je jezdec těžištěm ještě dost vpředu, takže seskoky ze skal a freeridové koucky končí spíše na předním kole. Kdo by chtěl sanction spíše na takovéle jždění, asi sáhne po kratším představci. Sanction je sice univerzální pro hodně náročný terén, ovšem také směrem nahoru.

Zatímco zrychlení je poměrně slušné, zastavit kolo nebylo díky kotoučům 185mm vpředu a 160mm vzadu zase tak bravurní, jak by se na ostrou terénní mašinu slušelo. Brzdy XT však fungovaly spolehlivě, stejně jako celé komponentové osazení. Kola s náboji WTB byla díky pevným osám dostatečně tuhá a ráky DT Swiss X430 i přes svůj enduro profil vydržely hodně náročné zkoušky.

Klíky Shimano Saint zde sice působily nezničitelným dojmem, ovšem klidně bychom zde viděli trojřevodník. Saint působí třeba proti šíři pláště či nižšímu průhybu řídítek trochu jako zbytečné „macaty“ doplněk. Bike je svým osazením trochu mixem all mountain stylu a trochu freeride strojem. Od obouhó něco, ale jedno nepřebíjí druhé, ledaže by si jezdec sám zvolil, zda nasadí třetí řevodník a bude jezdit více enduro nebo jestli dá širší pláště, kratší představec a nahoru bude jezdit spíše lanovkou.

V každém případě je sanction velmi povedeným kolem pro vyjízky v hodně náročném terénu a jezdecke nikde neomezí.

když jsme v čísle 5 testovali all mountain model Force, Sanction je i přes výraznou podobnost a totžný zadní zdvih trochu odolnější obdobou tétož, ovšem s naprosto jiným chováním.

Odolnost

Přední rámový trojúhelník počítá s vyšším zatížením a předním zdvihem, takže profilované trubky z duralu řady 6061 dostaly masivní výtžhy u hlavních trubky. Zpevňující duralové pláty jsou navářeny svrchu i zespod. Podélný svar horní trubky je samozřejmostí. Zadní stavba nese typické prvky, tedy uložení na jediném čepu s ložisky velkého průměru se zavěšením středového složení na samostatném dílu jštěném kovaným ramínkem. Link. Ramena zadní kyvky mají čtvercový profil u řetězových vzpěr a vnohnaný u sedlových vzpěr. Důraz na odolnost je kladen hlavně v upevnění zadního náboje, který využívá pevnou 12mm osu v rychloupínacím provedení Maxie. Výměnné patky tedy mají otvory speciálně na tuto osu, takže klasický náboj s rychloupínákem bychom tam cpali marně, zde se hraje hlavně na výzřr materiálu. Přesto ale demontáž zadního kola zabere minimum času, podobně jako s klasickým rychloupínákem.

Tlumič dávající zdvih zadního kola 150mm je vzduchový Fox DHX 4.0. Tato jednotka snese ná-

INTERSPORT
PRAHA - PEKSPORT

TOTÁLNÍ VÝPRODEJ
kol a cyklistického zboží

- 20 %
- 30 %
- 50 %

www.peksport.cz

Vršovická 466, Praha 10, KOH-I-NOOR

tel.: 271 72 34 25 (cyklistika), 271 72 08 93 (sport)

Po-Pá: 9.00-19.00, So: 9.00-13.00

www.peksport.cz, e-mail: peksport@intersport.cz

tlumiče i vidlice a lehkost projevů biku závisí nakonec takřka pouze na pláštích, které je tak snadné přezout. Sanction je prostě vlašťovkou ukazující možnosti biků s vysokými zdvihy, které jezdecke posunou ve sjezdu mnohem dál, ovšem umožní mu jet takřka bez omezení i směrem nahoru.

Funkce odpružení byla po naladění jednotek naprosto perfektní, zadní tlumič projevil lepší citlivost než vidlice. U ní záleželo na nastavení, které má opravdu hodně širokou paletu možností. V citlivém módu pobírala i malé nerovnosti, dopad ze skoků ji s vysokorychlostní kompresí nastavenou natvrdo také nerozhodil. Zdvihy působily chvílemi bezedným dojmem, ovšem hodně rozbitý rychlý sjezd už byl na ně příliš, tam by to chtělo citlivost a rychlost pružiny namísto vzduchu. Jedničku si zaslouží tuhost vidlice a celku kola díky pevným osám, takže jezdecke může stroj přesně ovládat.

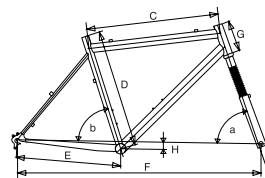
Bike perfektně poslouchal a skvěle se vedl. I přes solidní držení stopy nebyl problém změnit směr, ovšem ostřejší zatáčky vyžadovaly větší náklon kvůli vyšší pozici těžiště. To byla ale jediná jždění výřka chování. Ve sjezdu bylo kolo perfektní, totž platí i pro výjezd, stou-

+ odolnost, nastavení tlumiče a vidlice, lehkost ve výjezdu

- menší kotouče

Technická specifikace:

Rám: Al 6061 zdvih 6"
Tlumič: Fox DHX Air 4.0
Vidlice: Rock Shox Lyric Two Step Air 160-180mm
Klíky: Shimano Saint 22/32
Brzdy: Shimano XT 185/160mm
Řazení: Shimano XT
Přehazovačka: Shimano XT
Přesmykač: Shimano XT
Náboje: WTB Laser Disc, pevná osa 20/12mm
Ráfky: DT Swiss X430
Pláště: Maxxis Minion DH 2,35"
Sedlo: WTB Pure V
Sedlovka: Thomson Elite
Představec: Thomson Elite
Řídítka: Ritchey
Hmotnost: 15,3 kg
Cena: 89 999 Kč



a	Úhel hlavy	67°
b	Úhel sedlové trubky	72,2°
C	Horní rámová trubka	600mm
	Horní trubka vodorovně	625mm
D	Délka sedlové trubky	510mm
E	Délka zadní stavby	435mm
F	Rozvor	1160mm
G	Hlavová trubka	135mm

GALAXY

www.galaxy-bike.cz

ORION disc SRAM
Rám: Al 7005 Triple Butted
Měníč: SRAM X.9
Klíky: Truvativ Firex
Vidlice: Marzocchi MZ Race, 80mm, Lockout
Řazení: SRAM X.7 Trigger
Ráfky: Mach MX disc
Přesmyk: SRAM X.7
Brzdy: Avid Juicy 5
Pláště: Kenda K-917
Karma 60TPI

Vybavení: SRAM X.9/X.7
Cena: 24 490 Kč



Vítěz poháru konstruktérů

METEOR
Rám: Al 7005
Vidlice: Suntour XCM HLO, 100mm, Lockout
Přesmyk: Sh Deore
Měníč: Sh Deore LX Top Normal
Řazení: Sh Deore Rapidfire Plus
Brzdy: Sh Alivio V-brake
Klíky: Truvativ FiveD
Ráfky: Mach MX
Pláště: Kenda K-1027
Komodo 30TPI

Cena: 14 990 Kč



FOX Racing Shox servisní centrum
jedine autorizované servisní centrum FOX Racing Shox v ČR
Pisek, Harařtova 1317, tel. 382 221 175



Pisek, Sedláčkova 472, tel.: 382 206 440
fax: 382 206 442, e-mail: obchod@cyklosvvec.cz

11 pastorků Campagnola!

Zatímco si vrabci na střeše štěbetali, že s jedenácti pastorky laboruje značka FSA v své připravované novince, vyrukovalo s jedenáctikolečkem italské Campagnolo. Takže jedenáctka je číslo, s nímž se pravděpodobně v letech následujících budeme setkávat u kazet silničních kol. Je totiž více než jisté, že na jedenáct pastorků „kamy“ brzy zarea-gují také ostatní výrobci silničních komponentů, především značky Sram a Shimano. Pro příští rok budou jedenácti pastorky vybaveny tři nejvyšší sady Campagnola, ostatní budou nadále využívat současného desítkového standardu.

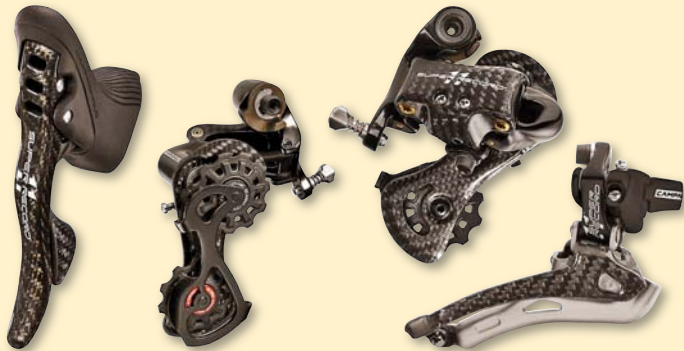
Jedenáct pastorků však není zdaleka jedinou inovací komponentů z italské Vicenzy. Výrazného přepracování se dočkaly především řadičí a brzdové páky Ergopower. Těm byl v minulosti ve srovnání s konkurencí vytýkáno méně anatomický tvar, takže se jejich další evoluce zaměřila především na zlepšení úchopu a tedy i komfortu jezdce. Nová generace pák Ergopower ponese přídomek Ultra-Shift. Má výrazně upravené tělo a vyosenu brzdovou páku, která lépe vyhovuje přirozenému sklonu ruky a prstů. Přepracování se dotklo i vnitřního mechanismu a uložení hlavní řadičí páčky.

Mimo pák Ergopower doznaly změn oba měniče, brzdy i klíky.

Třešničkou na dortu je představení zcela nové top sady, která se stane jakousi výkladní skříní možností a dovedností výrobce a kvalitativně bude ještě nad současným recordem. Vzorem k tomuto kroku se pro Campagnolo stal dost možná Sram, když loni uvedl na trh prestižní sadu Red. Název italské top-novinky je Super Record, došlo tedy ke vzkršení jména, které bylo pro nejvyšší sadu používáno od roku 1973 do druhé poloviny osmdesátých let. Oproti zcela nové verzi konkurenční sady Shimano Dura-Ace by měl být super record ještě téměř o sto gramů lehčí. Campagnolo uvádí celkovou hmotnost kompletní sady jen lehce přes 1900 gramů!

Novinek Campagnola pro rok 2009 je však mnohem více. Z nabídky například zcela zmizí nejnižší sady Xenon a Mirage. Úprav se dočkala i zapletená kola, především došlo k výraznějšímu využití keramických ložisek v jejich nábojích. Tento článek proto berte pouze jako určité namlasání. Více podrobností, včetně detailnějšího rozboru inovací na jednotlivých sadách, očekávejte v příštím vydání Cykloservisu, tedy v čísle 14.

(kad)



cannondale

FEEL IT.®



Super Six Ultegra SL Compact LTD

Robert Štěrba, spol. s r. o., Sezimov 10, 140 00 Praha 4, tel. 241741961, email: info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • Bike Sport, V Tejněcku 543, 537 01 Chrudim, tel. 469621252, email: info@bikesportchrudim.cz, www.bikesportchrudim.cz • Bike Centrum Radim Kofínek s. r. o., Masarykova Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585743220, email: info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • Kola Vašely, Dvorského 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, Špitálka 124/37, 602 00 Brno, tel. 543254395, email: eshop@xcr.cz, www.xcr.cz • Ramala, Přemyslova 134/29 301 00 Plzeň, tel. 37722813, e-mail: ramala.plzen@seznam.cz, www.ramala.cz • KUR Sport, Zimní stadion Obloukova ul. 405 01 Děčín, tel. 412586205, e-mail: obchod@kursport.cz, www.kursport.cz • Jízdní kola Hnízdil, Mirovův nám. 62, 432 01 Kadaň, tel. 47434511, e-mail: hnzidil@ktkadan.cz, www.hnzidil-kola.cz • Contra Bike & Ski, Jungmannovo nám. 446, 284 01 Kutná Hora, tel. 777264925, e-mail: contrabike@basf.cz, www.kola-shop.cz

WWW.VOKOLEK-IMPORT.GZ

Apache®Bicycles Carbon Top-Line 2008

Karbonové rámy Apache spojují zdánlivě nespojitelné vlastnosti, nekompromisní tuhost pro závodní nasazení a přitom velkou dávku pohodlí. To vše při skvělé váze.



Shaman X.0
Full Carbon
Top-Line 2008



Shaman X.0 čaroděj – velikost 16" · 19" · 20" **Kč 57.990,-**
rám Full Carbon – vidlice Rock Shox Recon Race LO 100 mm – specifikace Sram X.0



www.apache-bike.cz
Spirit Of The Victory

Žádný hardtail!

Žádných 10 kilo!

Žádná legrace!



Žádná legrace!

KTM to myslí vážně. S nákladně vyvinutým Carbon-Fully Score přináší KTM Race-Bike, který nabízí přesně ten komfort, který je při závodě rozhodující. S bářecnými 9,8 kg je KTM-Carbon-Fully lehký jak skoro každý jiný Hardtail na tomto světě.

KTM
BIKE INDUSTRIES

www.KTM-BIKES.cz

Prodejci ČR & SR: INFO / tel. +420 731 487 943 / e-mail: t.krc@ktm-bikes.cz

O nejvýznamnější novince v řadách vidlic Marzocchi pro rok 2009 – 15mm ose jsme již informovali. Ovšem u italské značky došlo i k dalším významným změnám. Tou nejvýraznější je přejmenování některých vidlic a tím zjednodušení orientace v sortimentu.

22, 33, 44, 55, 66, 888

Tato čísla neberte jako naše zaručené typy do sportky, ale jsou to názvy modelových řad vidlic Marzocchi, které zhruba vycházejí z velikosti zdvihu v palcích. U sjezdových 888 s až osmi palci zdvihu (180-200mm) či freeridových 66 (140-180mm) a enduro vidlic 55 (125-165mm) jsme již na číselné označení byli zvyklí. Proto není divu, že se tento způsob značení ujal i u původních modelů XC (100-140 mm), které se nově souhrnně jmenují Marzocchi 44 a původní série MX (80-100mm) dostala jméno 33. Přejmenování provází i designová změna nálepek, které jsou mnohem veselejší, hříjí pastelovými barvami s malůvkami a ornamenty.

Corsa

Pouze závodní řada pro XC si ponechala své jméno Corsa. Nový model Corsa Cento, který disponuje zdvihem 100mm, váží podle katalogových informací 1690 gramů a je nově vybaven systémem SFA (Single Function Air). Dvukomorový vzduchový systém se nahuje pouze jedním ventilem a tlak v negativní komoře se nastaví automaticky tak, aby pomáhal zpracovat i nejménší nerovnosti v jakémkoli nastavení vidlice. Tento topmodel má niklem potažené vnitřní nohy, které výrazně snižují hmotnost vidlice. Oproti druhému modelu v řadě Corsa TST2 je to znatelných 330 gramů.

MARZOCCHI 2009



Corsa Cento je také vybavena zcela novou páčkou lockoutu. Ta má velmi příjemný anatomický tvar i povedený design.

44

Modelový biker se postupem doby mění. Jestliže před pět lety se pro XC posunoval zdvih ze 60 mm na 80 až 100 mm a hodnota 140 mm byla ve sfé-

námek váží 1710 gramů, což je u vidlice s tak velkým zdvihem jedna z nejnižších hodnot na trhu. Verze s pevnou osou pak váží včetně 15mm osy 1823 gramů.

55

Loňská novinka 55 dostane novou verzi 55 RC3, takže u ní bude stejně, jako u vyšších modelů 66 a 888 s patronou RC3 možné samostatné nastavitelné nízkorychlostní a vysokorychlostní kompresi. To ocení výkonnostně založení jezdců, jenž vidlici se zdvihem 160mm hodlají používat na tvrdé enduro. Hmotnost vidlice je i s osou průměru 20mm 2800 gramů.

Roco Air

Velmi zajímavé vylepšení se dočkaly vzduchové tlumiče Roco Air. Každý majitel vzduchové pružiny jednotky se potýká s tím, že po dlouhém sjezdu se rychle se zasouvající pístnice výrazně ohřívá, čímž dochází k zahřátí celého tlumiče. V horkém obalu tak dochází k teplotnímu rozptýlení vzduchu, které se projeví změnou průběhu pružení. Tomu nyní částečně zabrání nový kar-



Patnáctimilimetrová osa



SFA

ře freeridingu, s nástupem nových technologií a posunem jezdeckého umění dnešní bikeri vyžadují stále vyšší zdvihy i pro XC jízdu.

A proto se značka Marzocchi v současnosti nejlépe prodávající vidlice v rozmezí 100-140mm, čemuž odpovídá asi nejzajímavější novinka – model 44. Ten navazuje na retrosérii XC 600 a 700 a disponuje novou osou průměru 15mm. Ta ustanovuje nový standard, neboť při stejné hmotnosti, jako má klasický rychloupínák, přináší nesrovnatelně vyšší tuhost. Proto si získává spoustu příznivců a mnozí výrobci nábojů s ní již pro příští rok počítají.

Nejlehčí model 44 ATA Micro s poniklovanými nohami a s patkami pro standardní osu průměru 9mm s rychloupí-



bonový plášť vnější vzduchové komory, jenž si o něco lépe poradí se zpracováním tepla.

Hmotnostní úspora skutečně není nijak výrazná, jedná se o pouhých 4 gramy, ovšem pro designové stránce se tlumiče rozhodně povedly. (mig)

Sensor Psyclo

Dámský nátělník ze série Psyclo českého výrobce Sensor se sice dá dobře používat jako spodní vrstva pod dres, ale jeho zajímavý design v letních dnech vybízí hlavně k volnému nošení na kolo.



Jednou z výhod, které ženy těší, je i opálení ramen a jezdecké se tak vyvaruje nehezky ostrých linií, které dělají rukávy klasických těsných dresů v půlce předloktí.

Nátělník je anatomicky střižen, aby zvýraznil křivky ženského těla, dobře obepne jak na bocích, tak i na prsou. Zde je všita volná podprsenka s vlastním plochým gumovým páskem, jenž hadra při jízdě drží na místě a také formuje. To naše kolegyně ocenila v rozbitém terénu, kde klasický dres vyžaduje samostatnou podprsenku.

Zadní část je cyklisticky prodloužena, takže je nátělník na kolo víc než vhodný a dokonce



má ve spodní části malou kapsičku na zip. Součástí jsou i dva reflexní proužky. Spodní část je rozšířena, aby obepnula ženské boky, ale lem není pružný.

Materiál dresu nabízí vedle určité elasticity také velice dobrou prodyšnost, danou nižší gramáží i samotnou strukturou tkaniny. Odvod vlhka od pokožky je v tomto případě nadprůměrný.

Nátělník se vyrábí ve dvou barevných kombinacích – modro-černé a rudovínové a stojí 995 korun, což je za set funkčního dresu a podprsenky rozhodně přijatelné. (mig)

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

nám. Jiřího z Poděbrad
Holešovičská tržnice
Vinice
Kačerov

Řípská 27, tel.: 222 522 490
Bubenská nabřeží, tel.: 266 710 675
Vinohradská 321/6, tel.: 212 240 557
Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

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

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: Monoocque In-Mould
poznámka: vložky Coolmax
bary: 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: Monoocque In-Mould
poznámka: šiték
bary: matt black, red, blue

CARBON 910 MTB
cena: 2.790,- 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: Monoocque In-Mould
poznámka: šiték
bary: matt silver, matt blue, matt orange

737 RED
cena: 2.290,- 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
bary: matt black, red, blue

747 MATT YELLOW
cena: 1.490,- Kč

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

575 BLUE
cena: 990,- Kč

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

520 ORANGE
cena: 790,- Kč

OFICIÁLNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR:

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

Průběhy Limar zakoupíte také zde:

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

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Oprava karbonového rámu

Tento díl našeho domácího servisního rádce bude patřit mezi ty nikoli náročnější na komplikovanost práce, ale na preciznost. Opravit si doma karbonový rám nebo rám s karbonovou zadní vestavbou, to už chce pečlivost a preciznost, protože v případě špatně odvedené práce je náprava hodně složitá, neruku-li nemožná.

Nechodme kolem horké kaše, ale představme si problém. Karbonový rám nebo rám se sedlovými vzpěrami z tohoto materiálu, který má mezi vzpěrami a patkami šroubovaný spoj. Právě tento spoj, který drží pohromadě k sedlové trubce napevno napojené vzpěry a zadní patky, je přímo



vystaven všem nárazům terénu na zadní kolo. Může se stát, že po čase používání bude jezdec cítit nepřijemnou vůli vycházející od zadního kola, ovšem náboj je precizně seřízen a vůli nevykazuje. Pozornost je třeba zaměřit právě sem. Stačí kolo na zemi vyzkoušet pohmatem na toto místo a rozhybáním zadního kola do stran. Jestliže cítíme v místě spoje vůli, je to jasné. Řešení jsou dvě, pokud máme rám v záruce, odneseme jej do prodejny a počkáme na nápravu. Pokud už záruka uplynula a nechceme se svěřit do rukou odborníků, lze si jednoduše pomoci.

Abychom vůli odstranili, musíme spoj dotáhnout, ovšem ten je pečlivě zajištěn lepidlem nebo tmelem, takže jej nejprve musíme rozebrat. Spoj je sešroubovaný pomocí závitové vložky a šroubu, přičemž oba díly by měly mít otvor pro imbusový klíč. Zjistíme si tedy velikost klíče, nejčastěji je to č.5, a vyzkoušíme, zda imbus pasuje do otvoru na obou stranách. Pokud se mu tam příliš nechce, může to být způsobeno průměrem laku v těchto místech, takže jej odstraníme nebo klíč natlačíme silou. V žádném případě se nesnažíme za každou cenu tento spoj ihned dotáhnout. Vše musí být provedeno pečlivě a postupně.



Známe-li velikost klíče, připravíme si horkovzdušnou pistolí a místo spoje postupně nahříváme z obou stran, abychom lepidlem zajištěný závit na šroubu rozvolnili (obr. 1). Nenažíváme na maximální výkon, ale na střední hodnotu a samozřejmě nepřikládáme kovovou koncovku přímo k laku a materiálu, vše musí zařídit jen horký vzduch. Jakmile je spoj nahříván tak, že na něj nelze přiložit prst, odložíme pistolí (hlavicí nahoru, aby se nespálil motor) a můžeme povolovat. Horký vzduch je ale nutné směřovat přímo na rozebrání spoje. V žádném případě nesmí dojít k nadměrnému zahřátí karbonu. Mohlo by tím dojít k povolání lepeného spoje mezi karbonem a duralovou koncovkou.

Klíče z obou stran musí tlačit proti sobě a musí být přesně nasazeny do nepřítli hluboké hlavy šroubu (obr. 2). Díky zahřátí spoje by mělo vše jít povolit lehce. Pokud s oběma díly nelze hnout, musíme spoj ještě nahřívát a zkusit to znovu. Teplem však tmel či pojistné lepidlo uvnitř povolí a šrouby jdou lehce vytvořit ven (obr. 3). Jakmile je vyndáme, následuje pečlivá očista vnějších dosedacích ploch pro osazení šroubu, nejlépe šroubovákem



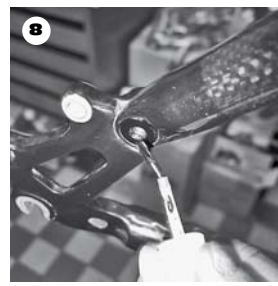
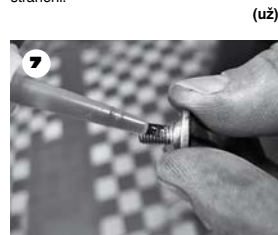
a hadříkem (obr. 4). Dosedací plocha mezi oběma díly, tedy patkou a vzpěrami, by měla být také čistá, ale do ní se většinou žádný tmel při výrobě nedostane. Přesto lze oba díly od sebe lehce roztáhnout a prostor očistit hadříkem.

Následuje očista šroubů (obr. 5), protože i na nich jsou zbytky tmelu, a hlavně pak závitů, pečlivým projitím hadříkem na nehtu (obr. 6). Jakmile jsou všechny plochy očistěny a připraveny, můžeme nanést na závit šroubu pojistný tmel na pevné spoje (obr. 7). Ideální je značka Loctite, která nabízí několik variant svých lepidel, a to jak pro pevné, tak pro znovu rozebratelné spoje. Prostředek na pevné

spoje, označený číslem 638, je ideální pro tuto operaci a povolí se opět až nahřátím.

Jakmile jsme jim natřeli závit, můžeme oba díly k sobě opět v rámu sešroubovat. Pozor na správné dosednutí všech ploch a pořádné dotažení opravdu na maximum, ovšem nesmíme šrouby v hlavách strhnout. Takto provedený spoj pak necháme vytvrdit nejlépe 24 hodin a nakonec jej zatřeme štětečkem (obr. 8), aby vše vypadalo jako před opravou. Dotazený spoj by měl vydržet běžný provoz stejně jako předtím, lepení dosedacích ploch k sobě nemá smysl, vše je o mechanickém spoji. Pokud by se nám opět objevila vůle, je třeba vše opakovat, nebo sehnat novou vložku se šroubem, případně svěřit rám odborníkům. Tuto opravu lze doma provést opravdu jen u rámu, které mají po záruční době, protože náš zásah by v případě reklamace byl určitě posouzen jako neodborný.

Koho tedy trápí vzadu vůle u spojení karbonu s durallem a jde o šroubovaný spoj, je tento návod řešením na její odstranění.



PAVLAČ

Na mistrovství světa MTB v italském Val di Sole naše výprava nedosáhla tak výrazných úspěchů, jaké bychom po celkem slušných výsledcích ve světáku očekávali. Jediné medaile tak přivezly fourcrossařky Jana Horáková (stříbro) a Romana Labounková (bronz). V XC se nadšně Tereze Huřkové nepodařilo probíjet dál, než na 20. příčku, Jarča Kulhají však unval skvěle 11. místo. Medailová stálce Michal Prokop si však naneštěstí pochromal hned v tréninku rameno, takže nenastoupil ani do kvalifikace.

Americký výrobce kol Cannondale nezavírá oči před systémem integrovaného převodového a snaží se ji ze sjezdů dostat i na all mountain kola s nižším zdvihem. Doposud se hmotnost celku nedařilo dostat pod dva kilogramy,



ale jeden francouzský inženýr přišel s návrhem, že komplet postaví do hmotnosti 1,3 kg. Kanón tedy nelenil a připravil mu rám Prophet s na míru upraveným středovým složením. Výsledek jeho bádání bychom – pokud vše dobře půjde – měli shlédnout již na letošním Eurobike, který se koná od 4. do 7. září 2008.

Při defektu kola bývá zvolen druh opravy podle jeho velikosti, od zalepení duse, přes její výměnu až po nutnou výměnu pláště, která bývá nezbytná při jeho rozříznutí či jiném mechanickém poškození. Pokud se však plášť podří prázdnou daleko od domova, většinou nezbyvá, než si nějak nouzově pomoci. Když jsme připravovali pokračování seriálu naše kopce, naši spolupracovníci Lucce se v jednom kamenitěm sjezdu podařilo rozříznout zadní plášť. Sice se traduje, že jeho nejfunkčnějším podložením bývá papírová bankovka, ale té se nám nějak zželelo. Takže jsme prohrábi peněženku plnou vizitek domácích i zahraničních zástupců cyklistických firem a jediná oprava použitelná byla ta od domácího Azubu, stálo na ní Honza Galla. Tato vizitka byla poctivě zalaminovaná a bez problémů vydržela terénní návrat k domovu. Pokud tedy prázdně máte, je nutné s sebou mít pro nouzovou opravu vizitku od Azubu!

Špindlerův Mlýn zatraktivní sjezdovou trať o velmi zábavnou lávkovou sekcí, kterou ne postavil nikdo jiný, než český freeridový guru



Michal Maroš. O posledním červeném vikendě byla s velkou slávou otevřena a po celé léto je volně přístupná, stačí si koupit celodenní permici na lanovku a trénovat a trénovat.



Ostré přechody opálení na ramenu od dřevu bez rukávů nebo na stehnech po použití elastických kratších, to je letní cyklistická klasika. Ovšem naš redakční kolega Dušan přišel s naprosto originálním opálením na svých lýtkách. Po celodenním ježdění v hollenských chránících mu zůstaly vypálené stahovací pásky, tvořící přes lýtky parádní „X“. Náš „X-men“ si přišel dá určitě pozor, aby nebyl vystaven našemu posměchu a nedej bože úsměvným pohledům na koupališti se sluníčních sléech.

Ach ta Amerika

Všechno už tady jednou bylo, to platí ve vývoji takřka jakéhokoli produktu techniky, motosport a cyklistiky samozřejmě nevyjímaje.

Jednostranně zavěšené zadní kolo, dodnes vidané u řady sportovních motocyklů, se ve světě jízdních kol občas objevilo pouze ve stadiu různých konceptů. Naopak paralelogram, používaný u předních odpružených vidlic již u meziválečných bicyclů, v devadesátých letech minulého století znovu oprávil Bob Girvin v případě své vidlice Vector. Stejně tak planžeta byla již v dávné historii používána na vzadu odpružených jízdních kol namísto čepu, značky Morati, KHS a v současnosti mnohé další se také měly kde inspirovat. S pružností samotného materiálu v současnosti koketuje stále větší počet výrobců rámu. S jednoohou přední vidlicí, která se v cyklistice nesmazatelně zapasla do dějin především díky „lefty“ značce Cannondale, se v dávné historii také experimentovalo. Tato bezesporu výjimečná konstrukce v sobě musí samozřejmě ne právě jednoduše spojuvat několik zásadních, téměř protichůdných vlastností. Vedle dostatečného zdvihu a celkové tuhosti je to napevno nastavená poloha sloupku vůči náboji, bez čehož by vlastně s lefty nebylo možné zatočit. Oproti běžnému teleskopu má proto tato „jednožka“ nestorovatelně složitější konstrukci.



Samotné zatočení je u lefty svěřeno již klasickému sloupku vidlice a hlavovému složení s ložisky. Dokážete si ale představit, že by se systém pro natáčení předního kola umístil rovnou do náboje? To už bychom chtěli trochu moc, že? Vlastně k něčemu takovému není ani důvod. Pokud by však přece jen někdo zatoužil zkonstruovat podobnou „šliečnost“, předlohou se mu může stát americký motocykl NER-A-CAR z roku 1921. Ten sice nemá jednostranné uchycení náboje, ale zato má v jeho útroběch systém pro natáčení kola. Ten je s řízením propojen vnějším pomocným přepákováním. Zavěšení kola, ve tvaru písmene U, je na obou stranách odpruženo a náboj se natáčí pomocí speciálních kulových čepů. Otáčení kola je umožněno díky dvojitému plášti náboje vybaveném ložiskem. Nevýhodou je samozřejmě určitě omezení v zatočení, tehdejší silnice s minimálním provozem však nebyly pro takový systém překážkou, a menší „rejd“ když tak pomohlo vyřešit přilehlé pole. Zajímavé je, že by se tento systém pro natáčení kola dal aplikovat i v případě jednostranného uchycení náboje pod heslem „Vše v jednom“. I když se realizace takové myšlenky může zdát utopická, třeba jednou...

věmu složení s ložisky. Dokážete si ale představit, že by se systém pro natáčení předního kola umístil rovnou do náboje? To už bychom chtěli trochu moc, že? Vlastně k něčemu takovému není ani důvod. Pokud by však přece jen někdo zatoužil zkonstruovat podobnou „šliečnost“, předlohou se mu může stát americký motocykl NER-A-CAR z roku 1921. Ten sice nemá jednostranné uchycení náboje, ale zato má v jeho útroběch systém pro natáčení kola. Ten je s řízením propojen vnějším pomocným přepákováním. Zavěšení kola, ve tvaru písmene U, je na obou stranách odpruženo a náboj se natáčí pomocí speciálních kulových čepů. Otáčení kola je umožněno díky dvojitému plášti náboje vybaveném ložiskem. Nevýhodou je samozřejmě určitě omezení v zatočení, tehdejší silnice s minimálním provozem však nebyly pro takový systém překážkou, a menší „rejd“ když tak pomohlo vyřešit přilehlé pole. Zajímavé je, že by se tento systém pro natáčení kola dal aplikovat i v případě jednostranného uchycení náboje pod heslem „Vše v jednom“. I když se realizace takové myšlenky může zdát utopická, třeba jednou...



vých čepů. Otáčení kola je umožněno díky dvojitému plášti náboje vybaveném ložiskem. Nevýhodou je samozřejmě určitě omezení v zatočení, tehdejší silnice s minimálním provozem však nebyly pro takový systém překážkou, a menší „rejd“ když tak pomohlo vyřešit přilehlé pole. Zajímavé je, že by se tento systém pro natáčení kola dal aplikovat i v případě jednostranného uchycení náboje pod heslem „Vše v jednom“. I když se realizace takové myšlenky může zdát utopická, třeba jednou...

(kad)

Boční košík

Pořídít si na celoodpružený, dámský nebo atypický rám košík na bidon, to může být někdy problém. Ačkoli se košík do rámu vejde, zasunout do něho svrchu bidon nemusí být díky minimu prostoru jednoduché.

Řešení lze najít v podobě košíku s bočním vstupem. Jeden takový má pod označením Side Pull ABC-2101 i značka Acor.

Košík je vyroben z jednodílného duralového drátu, na něj jsou navazány prohnuté úchyty pro montáž k rámu. Spodní i vrchní zahnutí by mělo zabránit vypadnutí bidonu směrem dolů či naopak. Právě tyto zahnuté konce jsou zásadní pro pevné držení uvnitř. Zatímco rameno jističí bidon po obvodu je i přes otevřený boční vstup poměrně spolehlivě pro jakýkoli tvar a velikost, nevýrazná zahnutí na koncích korespondují jen s určitými tvary. Usazení bidonu uvnitř je jisté a bokem zpět ven se nám jej ve středně těžkém terénu vyklepát nepodaří. Důležitější je ovšem tvarování pod hrlem, protože tam může dojít díky nižšímu zobáčku dolů. Je tedy třeba vybrat odpovídající tvar s výrazným vybráním pod hrlem, nebožto zobáček zapadne a bidon nepustí. Půlitorový provedení je tedy nevhovující, objem 0,7 už ale pasuje dobře a držel uvnitř spolehlivě.

Boční nasazení i vyndání je po navyknutí jednodušší než snažit se bidon nacpat shora, vyžaduje ovšem výraz-



znamenat ztrátu bidonu. Toto provedení košíku bychom sice nedoporučili na standardní rámy, tam je klasika nedostupnou variantou, ovšem pro omezený prostor nebo malý dámský rám je to naprosto perfektní řešení.

Košík váží 56 g a lze vybírat ze stříbrné nebo černé varianty v ceně 129 korun.

TEST

nejší boční stisk. Na to je třeba si navyktnout, protože při jízdě v terénu by nedostatečné usazení dovnitř mohlo

znamenat ztrátu bidonu. Toto provedení košíku bychom sice nedoporučili na standardní rámy, tam je klasika nedostupnou variantou, ovšem pro omezený prostor nebo malý dámský rám je to naprosto perfektní řešení.

Košík váží 56 g a lze vybírat ze stříbrné nebo černé varianty v ceně 129 korun.



svých lýtkách. Po celodenním ježdění v hollenských chránících mu zůstaly vypálené stahovací pásky, tvořící přes lýtky parádní „X“. Náš „X-men“ si přišel dá určitě pozor, aby nebyl vystaven našemu posměchu a nedej bože úsměvným pohledům na koupališti se sluníčních sléech.

V této rubrice jsme už většinu podobných kategorií jako silniční a fitness kola nebo enduro a all mountain biky osvětlili. Než se dostaneme k představení kategorií, které si nejsou vůbec podobné, máme tu ještě několik drobných rozdílností v zdánlivě podobných strojích.

Kdo by neznal fourcross, závody, v nichž se čtyři jezdci utkávají v jedné dráze plné klopených zatáček, skoků a rolet. Závody, díky nimž má náš biking ve světě skvělé jméno zásluhou Michala Prokopa, který zasloužené patří mezi světovou špičku tohoto sportu.

Biky na 4X jsou na první pohled podobné pevným streetovým či enduro strojům, ovšem detaily jsou zcela jiné. Zmíněný street, nebo jinak také freestyle na velkých kolech je také o technickém ježdění, ovšem spojuje v sobě spíše bikerialová kola s horskými. Podívejme se tedy na kategorie fourcross a freestyle důkladněji.

Fourcross

Biky pro tuto disciplínu jsou většinou postaveny na pevném duralovém rámu. 4X je jakýsi bikros z kopce, takže je kromě dobré ovladatelnosti a vysoké pevnosti materiálů důležitá i rozumná hmotnost. Rám vyznává výrazný sloping, ovšem při zachování dostatečné stability při vysokých rychlostech. Zadní stavba může mít i klasické rameno, ale je 430mm. Přední odpružení je samozřejmostí, ovšem zdvihy nejsou výrazné, ovšem dle optimálních je 100mm, často v provedení na pevnou 20mm osu.

Jelikož často rozhoduje o umístění v závodě hlavně start, je důležité mít co nejstříkavější převody a také maximální zrychlení. Například řetězu, vodící kládka a leckdy i silniční kazeta spolu se silniční přehazovačkou s krátkým ramínkem. To je typická skladba převodů na 4X, doplněná o jediný převodník, často 38 zubů. Další činitelem pro rychlý start jsou lehká kola, jejichž nízká obvodová hmotnost umožní malou setrvačnost, a tedy okamžité zrychlení. Na masivní ráky známé ze sjezdu se zde příliš nehraje.

Spojení s kolem zajišťují většinou nášlapné pedály, platformy poskytují spíše menší výkon při záběru. Řídítka jsou širší pro jistý úchop, představec má sjezdovou délku 30–50mm a výška řídítek není tolik výrazná, aby jezdec mohl neustále v předklonu zabírat při zachování jistého postoje na skocích. Speciál na fourcross tedy nebývá sériovým kolem, ale často je třeba jej trochu poupravit. Většina výrobců tedy neuvádí specializaci toho daného stroje na 4X, ale na street či freestyle MTB a detaily je třeba doma doladit. O nich ale více z obrázků.

● Rám je standardně duralový s pevnou zadní stavbou, v současnosti se na

KATEGORIZACE 6

Fourcross



techničtějších světových tratích objevují i celoodpružené stroje na zdvihů kolek 100mm. Patky bývají klasické, důležitá je rozumná hmotnost kola.

● Vidlice má zdvih kolem 100mm, je v provedení na pevnou i klasickou osu, vyrábějí se i speciální modely přímo na 4X.

● Klíky se vozí standardní v masivnějším provedení a samozřejmě s napínákem, rockringem a vodítkem řetězu. Jezdci vozí hlavně nášlapné pedály, stejně jako v BMX.

● Kola vyznávají lehké ráky a pláště pro co nejlepší akceleraci. Vzorek je volen podle povrchu trati, šířka pláště nepřesahuje 2,3 palce.

● Řídítka mají sjezdovou šířku pro jistý úchop, délka představe je 30–50mm. Úchop doplňuje i lehké sedlo, většinou závodní XC model, na němž jezdec vzhledem k jízdě v stoje stejně moc času nestráví.

● Brzdy jsou hlavně kotoučové, průměr kotoučů je většinou 160mm, maximálně 185mm. Největší průměr se příliš nevozí, věčka už jsou také minulostí.

Freestyle

U této kategorie leckdo namítne, že jde o malá kola na ocelovém rámu. To je freestyle BMX na dvacetipalcových kolech, ovšem nám jde o MTB odozví této disciplíně, kam sahá i street a BMX.

Z názvu je jasné, že jde o naprostou volně ježdění, tedy plně triků a skoků, prostě cokoli, co je jezdec na kole schopen hlavně ve skateparku nebo na ulici provést. Tomu odpovídá především rám, který je výrazně odolnější než u 4X kol a má mnohem větší sloping a kratší, výrazně obratnější geometrii. Často je použita ocel Cr-Mo

4130 pro svoji vyšší odolnost a životnost. Na hmotnost se zde tolik nehledí. Zadní stavba má délku převzatou z tri-alových kol, tedy 410mm a někdy méně. Patky jsou horizontální, umožňující

posun zadního kola, a tím ovlivnění geometrie. Pokud rám počítá s ráfkovými brzdami, jsou někdy k vidění dva čepy nad sebou, umožňující nasazení kol velikosti 24 palců.

Freestyle



NA SÍTI

Pro tentokrát jsme zvolili stránku s aktuální tematikou. Jde o web klubu Mike, což je neformální sdružení lidí provozující extrémnější formy turistiky, a hlavně cykloturistiky. Toto sdružení zahrnuje lidi z celé republiky, takže nejde o regionální klub, ale o opravdu pestrou společnost, která nabízí neméně pestré aktivity uvedenou na svých stránkách <http://mike.fpsnet.cz>. Hlavní stránka nabízí aktualitu, které jsou nejen pozvánkami na jednotlivé akce, včetně aktualizace obsazenosti či důležitých dat odjezdu, ale zároveň jsou tam i reporty z některých již uskutečněných podniků. Bohužel celý report tam není, vždy je třeba kliknout na zvýrazněná slova, která nás přesměrují do rubriky, kde se kompletní reportáž nachází. Pohyb po stránkách je tedy zprvu trochu zmataný, ovšem po chvíli si uživatel zvykne a co nenajde na hlavní straně nebo po odkliknutí, nalezne v rubrikách Už proběhlo, Akce 2008 nebo Expedice. Určitě stojí za to se stránkami chvíli brodit, protože množství informací je obrovské, a kdo plánuje nějakou exotickou cestu nebo jen výlet k sousedům za hranice, určitě nebude zklamán. Reportáže z Indie nebo Patagonie či něco o cestách cestovatelů Lucie a Michala kolem světa, to jsou jen střípky z cestovatelské kolekce tohoto klubu.

Samozřejmostí je fotogalerie, jejíž záběr je opět široký a takřka celosvětový. Kdo by se o cesty zajímal více, nalezne zde odkazy na knihy vydané účastníky některých expedic. Kdo si myslí, že byl na kole vysoko, toho určitě zaskočí vysoké rekordy členů klubu, které jsou i s kolem přes pět tisíc metrů nad mořem. Extrémní cykloturisty tedy tyto stránky určitě nadchnou.



Druhé webovky jsou z jiného soudku, adresa www.etbikez.com je totiž hlavně informačním přehledem aktuálního dění na domácí převážně sjezdové a 4X scéně. Vzhledem k perfektní aktualizaci stránek se dá říci, že je to takový bikový deník. Úvodní stránka obsahuje aktuální reporty ze závodů na domácí půdě, ale i upoutávky na literaturu či chystané podniky, vše samozřejmě kolem sjezdu. Jednotlivé odkazy na řádku začínají trochu netradičně „Forem“, které ovšem skrývají starší reportáže seřazené zpětně podle měsíce a let až do roku 2004. Tento archiv je někdy takřka poloprůhledný, jindy jde pouze o fotoreport, ale některé měsíce a roky už jsou poměrně slušně nabitě informacemi. Samotné „Reporty“ jsou hlavně o závodech českého poháru a samozřejmě nechybí fotogalerie. Komu fotky nestačí, může si stáhnout i videa. Odkaz Technika je zaměřen hlavně na komponenty představené na podzimním brněnské výstavě, ale nějaký test kola či drobný technický rádcem se tam také objeví. Pelmel je směsicí všeho, takže v něm jsou jak informace o stavbě trati, profily jezdců, tak zábavné kvíz či rozhovory. Propozice jsou podobným výčtem chystaných akcí a závodů, u nichž nechybí odkaz na pořadatele či detailnější výpis podmínek účasti nebo programu celé akce. Na pravé straně jsou „Bleskovky“, což jsou krátké zprávy na aktuální témata, přičemž kritika fotbalového konce na mistrovství Evropy je doslova cyklisticky typická.

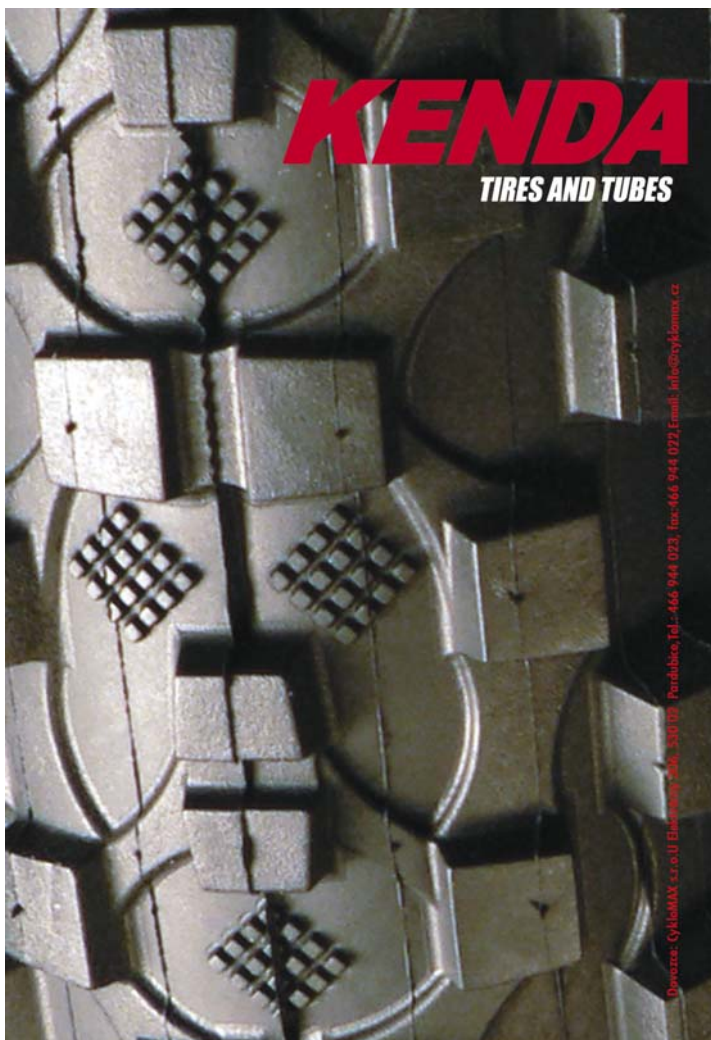
Krmení pro vašeho Baradína

Organické brzdové destičky od firmy Baradine jsou dostupnou variantou k originálnímu obložení, která s sebou většinou přináší vyšší cenu. Již za příznivých 280 korun pořídíme pár destiček, v jejichž organickém

základu jsou zapečena kevlarová, skelná a keramická vlákna a z kovových příměsí je to ocel a měď. Ačkoliv organické destičky se většinou nejlépe projeví v nižších rychlostech, kdy se ukáže skvělý nástup brzdění sil, vysoký podíl příměsí mědi přináší výborný odvod tepla. Takže na průběhových svazích, kde je nutné ve velké rychlosti neustále přibíždět a kotouč se třením hodně zahřeje, si složení destiček lépe poradí se vznikajícím teplem. Díky tomu mají destičky vysokou životnost a nepodařilo se nám je zapéct ani na několik desítek kilometrů dlouhých alpských sjezdech. Brzdná účinnost je plně srovnatelná s výkonem původních destiček v brzdách Avid Juicy, samozřejmě při zachování minimální síly nutné na zablokování kol.

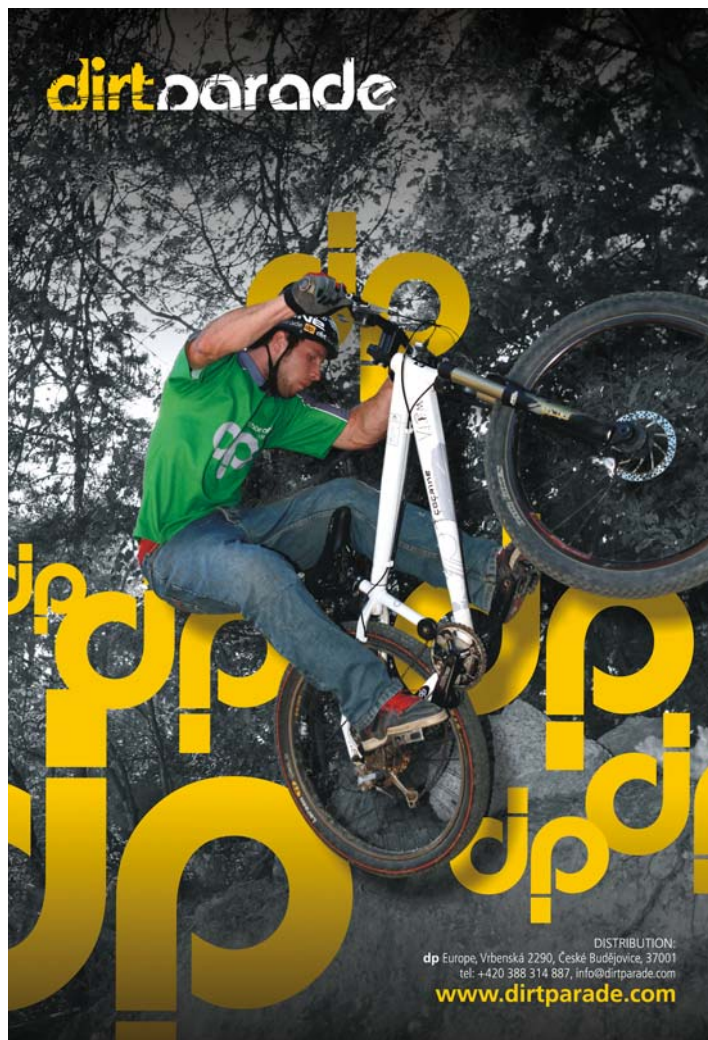


CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctidenník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalček, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amler • Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštovní přepravka 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.



KENDA
TIRES AND TUBES

Doposla: CykloMAX s.r.o. U Blažkovic 206, 330 09 Pordubice, tel.: 466 944 023, fax: 466 944 022, E-mail: info@cyklomax.cz



dirtparade

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

Strana 11 CYKLOSERVIS

Každý má právo na kvalitní kolo...

WHEELER
WORLDWIDE

Cross 6.5
Cross



Rám	Alu 6061 d.b.	Převod.	Shimano Deore	Ráfky	Rigidá Sphinx Sat
Vidlice	SR Sun. SF-NCX-D LO 63 mm	Stř. osa	Shimano ES25	Poč. rychl.	27
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano Alivio	Velikosti	48, 52, 56, 60 / 44, 48 cm
Přesm.	Shimano Deore	Vícekol.	Shimano HG50		
Razení	Shimano Deore	Brzdy	Shim. Deore V"		17 990 Kč

3700ZX „CZ“
Treking



Rám	Alu 7005	Převodník	Shimano M 151	Ráfky	Jalco DM-18
Vidlice	RST Trendy T8 Alu 50 mm	Střed. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	24
Měníč	Shimano Alivio	Náboje	Shim. RM30/Alu	Velikosti	50, 54 / 44, 48 cm
Přesmykač	Shimano C051	Vícekolčko	Shimano HG30		
Razení	Shimano Acera	Brzdy	Alu, V"		9990 Kč

Falcon 40
MTB



Rám	Alu 6061 s.L.	Razení	Shimano Deore	Brzdy	Sh. Deore hydr. kot.
Vidlice	Marzoc. MZ Race LO 100 mm	Převodník	Shimano Deore	Ráfky	ALEX DP17
Tlumič	X-Fusion O2 RL LO	Střed. osa	Shimano	Rychl.	27 Vel. 17,5; 19; 21"
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano M495		
Přesm.	Shimano Deore	Vícekolčko	Shimano HG50		34 990 Kč

Route 1.2
silniční



Rám	Alu 6061 d.b.	Převodník	Alu 52/42/30	Ráfky	Rigidá Flyer
Vidlice	Alu	Střed. osa	zapouzdřená	Poč. rychl.	24
Měníč	Shimano 2200	Náboje	Shimano Sora	Velikosti	55, 58, 61 cm
Přesmykač	Shimano 2200	Vícekolčko	Shimano HG50		
Razení	Shimano 2200	Brzdy	Alu		16 990 Kč



lahve

AWB-2703 / pro nápoje do 120°C

34 100 010 modrá	34 100 011 zelená
34 100 012 šedá	34 100 013 čirá
34 100 014 žlutá	

119 Kč

brýle

44 100 030 / AGS-2803 stříbrné, kouřová skla
44 100 031 / AGS-2803 stříbrné, modrá skla

249 Kč



triko Club Polo

38 900 004 modré krátký rukáv

799 Kč



triko Beefy

38 900 002 zelené

499 Kč

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



Nebojme se karbonu

Tomac po půl sezóně



Americká značka Tomac legendárního závodníka Johnna Tomaca, jenž dokázal v 80. a 90. letech na světové úrovni vyhrávat na silnici, v XC, sjezdu, BMX i cyklokrosu, se vloni vylisla s crosscountryovou závodní raketou Carbide XC. Tento stroj jsme vloni samozřejmě představili a v letošním číste 4 dokonce uvedli jeho test. Německé zastoupení značky nám následně umožnilo stroj otestovat dlouhodobě, abychom se na příkladu karbonového rámu nové generace přesvědčili, že dnešní technologie zpracování tohoto materiálu jsou již úplně někde jinde, než byly na počátku devadesátých let.

Z čeho pramení obavy

Když přijde do obchodu zákazník s naditou prkení a určitou představou o kole, tak ačkoliv by si mohl dovolit koupi karbonového stroje, často si odvezde kolo s rámem „pouze“ z duralu. Nejčastěji tradovanou fámou totiž bývá, zda by rám přežil pád na ostrý kámen. V minulosti se totiž šířily zkažky o tom, že po ostrém rázu karbon povolí a začne se trhat.

U prvních rámu tomu tak třeba být mohlo. Jenže píše se jednadvacáté století a vědci plánují výtah do vesmíru, jež bude možné postavit s využitím nanotechnologií. Nanovlákná totiž mají na svědomí zkompatnění matrice, pojící karbonová vlákna a zpev-

ňují výsledný materiál až o 40 %. Proto by karbonové rámy měly disponovat mnohem vyšší odolností proti poškození, než rámy duralové, jejichž místy ultratenká stěna se mnohem snáze prorazí, než karbonová pletenina. A pokud je rám ještě opatřen kryjící odolnou vrstvou, není prakticky co řešit.

Tomac Carbide XC 2

My jsme do testu získali stroj, jehož rám váží 2450 gramů a je osazený 1,7kg vázicemi koly FSA XC 300, odpružením Fox F100R a RP3 a komponenty Shimano XT, Avid Juicy 5, Truvativ Stylo a kokpitem FSA. Celková váha se vyšplhala na 12,1 kg, neboť kolo je osazeno mohutnějšími pláště Kenda Nevegal šíře 2,1 palce či základním sedlem WTB, takže prostor pro odlehčování zde jistě je.

Na testovaném stroji jsme za pět měsíců najezdili necelé dva tisíce km, ale rozhodně jsme jej nešetřili. Častému nasazení nahrávalo hlavně skvělé počasí v únoru a březnu, kdy sněhu už moc nebylo a teploty byly spíše jarní. Tomac s námi absolvoval dost těžké alpské sjezdy, ale zabrat dostal i v našich lesích. Žádné nesmyslné najíždění kilometrů na silnici jsme samozřejmě nepodnikali, Tomac Carbide je stvořen pro terén. Příčné kořeny či prudké srážky mezi vystupujícími špičatými kameny stezek jsou přesně místem, kde si jezdec užije toho, co bylo karbonu dáno do vínku.

Ovládání je jedním slovem skvělé, tomac jede jako vystřelený z praku a vyrovná se s jakýmikoliv lesními nástrahami. Nezaskočí jej prudký výjezd ze sedla, vysoký přes kladu ani travex na spýčce suti. Zajímavá je kombinace lehkých kol s odolnými pláště, která přináší superpohodlnou jízdu. Rám je velmi tuhý, neboť jeho středová



partie je co nejmohutnější, aby odolávala silovému šlapání ze sedla a přinášela co nejlepší vedení. Přesto je však velmi pohodlná, a to i při zablokování předepada tlumiče. Jednak se na tom podílí složení karbonových vláken rámu, ale část pohodlí přináší paradoxně i zapletená kola FSA se 24 dráty v každém kole.

Co se týče odolnosti rámu, nezkoušeli jsme se cvičně „rozstřílet“ na ostrých kamenech, abychom otestovali odolnost materiálu, natolik testovací kola i sebe máme rádi. Ovšem při jízdě v kamenitěm terénu si přední kolo několikrát nabralo kámen, který odhodilo do spodní rámové trubky a následně do holeně. Po největším rázu byla na holeni modřina asi 14 dní, ale rám letičím kameni odolal bez poskvrny.

Odolnost hodně zvyšuje použití jednonměrně spletaných karbonových vláken s vysokým modulem pevnosti (12K), který rámu dává specifický vzhled. Cena těchto vláken je vysoká, proto mnozí výrobci používají pouze 5% těchto vláken. U Tomaca je to dvacet procent, takže rám disponuje mnohem vyšší odolností v oblastech středového složení, hlavově trubky a sedlové trubky. Zbytek vláken má střední modul pevnosti a pouze

malé procento v nejméně namáhaných místech má nízký modul.

Tři věci nás však poněkud zklamaly a u kola za 3300 Euro bychom je nečekali. Zaprvé na vidlici chybí lockout, což je při jízdě ze sedla velmi citelné, vidlice se nedá přitvrdit nijak jinak, než utažením odsokku. Pak se částečně chová jako tvrdá, ale nepruží v případě nečekaného rázu. Takže takováto „hobbybaster“ úprava je možná pouze v případě dlouhé jízdy po asfaltu, jinak jezdec musí propuzování pod každým šlápnutím vydržet.

Po asi 1600 km se zhoršilo řazení. Ani po ladění se ne vždy podařilo nastavit ideální chod. Při transportu kola se nám totiž podařilo lehce, podotýkáme, že opravdu jen lehce, ohnout držák přehazovačky. Při vyndávání zadního kola se však držák rozlomil. Tedy ne při pádu, ale při pouhém sejmání kola. Důvodem byla velmi tenká střední částí držáku. Ta je jistě příslibem záchrany přehazovačky při sebemenším pádu, ovšem při běžné manipulaci by přece jen mohla vydržet více. Při „namotání“ klacku do přehazovačky je pak ulomení výměnného držáku téměř jisté.

Třetím problémovým místem je obímka sedlové trubky, která je sice velmi pěkně zpracována a vzadu je rozšířena, aby se rozložil její tlak na co největší plochu, ale protáčí se. Použití nějaké lepidla, například Locitex, jsme si neodvážili, takže při každé operaci se sedlem bylo třeba obímku bedlivě hlídat, aby se neprotáčela a nedošlo křivým upevněním k nechtěné destrukci stěny rámu.

Tyto tři vady na kráse však kolu neubourají punc jedinečnosti, elegance, výrazné tuhosti i pohodlnosti jízdy. Devadesát milimetrů zdvihu zadní stavby je pro použití v českých terénech na XC, maratony i celodenní putování zcela optimální hodnotou, která jednak při šlapání jezdců neubírá energii, ale zároveň si dokáže poradit i s velmi náročnými sjezdy.

Karbon se za celou dobu ani jednou neozval jakýmkoli zvukovým projevem, pouze bylo nutné udržovat v čistotě čepu odpružení.

(mig)

Drink profesionálů

Minula jsme se bavili o důležitosti pitného režimu při fyzické aktivitě. Dostatek tekutin je jedním z limitujících faktorů kvalitního sportovního výkonu. Organismus ztrácí vodu, zvyšuje se jeho tělesná teplota, ztrácí minerály a klesá mu aktuální hladina energetického potenciálu. Již 3% dehydratace svalové hmoty vede k výraznému poklesu sportovní výkonnosti. Známé základní rozdíly mezi izotonickým a hypotonickým nápojem. Izotonický = především doplnění energie (sacharidů) a minerálů, hypotonický = hydratace organismu a doplnění tekutin. Abychom dodali tělu vše co potřebuje musíme s sebou vzít 2 láhve, „jednu na pití, druhou na energii“. Ale co když už existuje něco nového, co nám nás „problém“ vyřeší a navíc urychlí regeneraci po výkonu?

Na trhu je spousta různých drinků od naprostých srovnání, přes minerální vody až po skoro poloprofesionální nápoje. Ale PROFidrinX je skutečně nápojem pro profesionály. Respektive fyziologické pochody tělesné zátěže a unikátní kombinuje hlavní benefity izotonického a hypotonického nápoje. PROFidrinX je hypotonický nápoj ovšem díky speciální sacharidové kompozici PALATINOSE s energetickým potenciálem izotonického nápoje. Ta nižší měrou zatežuje trávicí trakt především střeva, ale podobně rychle jako glukóza regeneruje hladinu krevního cukru. Tělu dodá potřebné množství cukrů téměř ve stejné rychlosti, ale výrazně ovlivňuje riziko zažívacích potíží jako jsou průjem. Její pozvolné vstřebávání zajišťuje snadnější regulaci stabilní hladiny krevního cukru. Díky tomuto je PROFidrinX ojedinělým hypotonickým nápojem se stej-

ným obsahem sacharidů jako izotonický nápoj ovšem bez jejich negativního ovlivnění vzniká trávicích obtíží. Většina sportovních nápojů poskytuje tělu energii (galiov) pouze ve formě sacharidů. PROFidrinX kombinuje a znásobuje efekty sacharidů a bílkovin. Pracující sval vytváří teplo, které ho je potřeba se zbavovat - pocením a saláním. Pocení je vysoce efektivní a aktivní způsob, ale pro organismus velmi zatěžující. Pocením ztrácí tělo nejenom tekutiny, ale i elektrolyty a při jejich vyšší ztrátě dochází k navýšení energetické spotřeby a objevují se křeče. Se zvýšenou energetickou spotřebou zároveň souvisí i zvýšené využívání bílkovin jako zdroje energie. Proto je do PROFidrinXu přidána unikátní pro-regenerační formule Pepto Pro (malé části proteinů tzv. di-, tri-, peptidy). Setřív vlastní aminokyseliny a zásoby glykogenu, stabilizuje energii pro výkon a následně prohlučuje a urychluje regeneraci. Není sebe-měňších pochyb, že **zkrácení doby regenerace** je nesmírně zajímavé pro každého zejména profesionálního sportovce. Regenerace znovuzotavení organismu je zcela zásadní pro zlepšení výkonů a vytrvalosti. Pepto Pro v našem nápoji zcela zásadním způsobem zkracuje čas potřebný pro regeneraci organismu.

Fyzickou zátěží, tréninkem, dáváme našemu organismu impuls pro zvýšení naší fyzické kondice. U sportovců vysoce výkonných a vrcholových má regenerace ještě daleko zásadnější význam. Sport na vrcholové úrovni vyžaduje častější tréninky (častokrát i několikrát během jednoho dne) a v tuto chvíli je rychlost regenerace zcela zásadní. Rychlejší regenerace = intenzivnější tréninkové cykly. Pokud se sportovec stihl dostatečně zotavit z před-

chozí zátěže, nastupuje na další trénink maximálně odpočínutý. Díky tomu „jede naplno“ a jeho výkonnost se zvyšuje rychleji. V opačném případě může v dlouhodobém časovém horizontu dojít k přetížení či přetrénování organismu. Následuje přetížení imunitního systému, omezení, chronická únava a celkový pokles výkonnosti. Obecně platí, že organismus by měl být další zátěží vystaven až po důkladné regeneraci. Rychlost regenerace spoluodhodňuje o vítězství.

PROFidrinX je nabízen v samostatně balených 40g sáčcích v příchuť broskev a citron. Z 1 dávky uděláte 750ml nápoje.

Rychlejší regenerace = intenzivnější tréninkové cykly = vyšší výkonnost = vyšší výkonností cyklus.

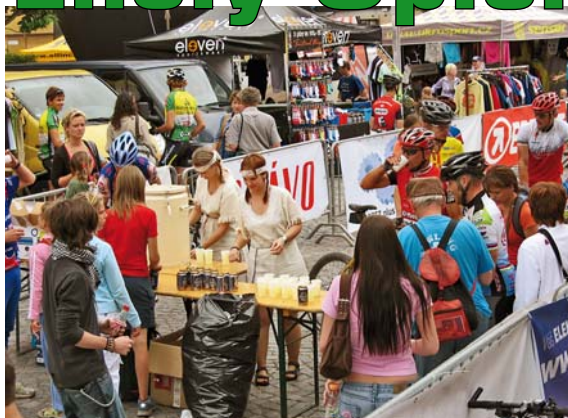
Díky vyššímu výkonu se zvedá schopnost adaptace organismu na neustálé se zvyšující tréninkové zátěže.

NUTREND®



www.nutrend.cz

Tamtamy zněly Úpicí



Předposlední červnový víkend úpicí „Apaches“ opět vykopali válečnou sekuru a rozpoutali peklo. Pro všechny příznivce cyklistiky a dobré muziky připravili na úpicím náměstí tři dny cyklistických bojů, hodokvasu a bujarych oslav s názvem Festival Cyklistiky.

Vše vypuklo ve čtvrtek večer otevřením festivalové hospody v rohu náměstí a taneční zábavou. V pátek se však náměstí zaplnilo závodníky bojujícími s chronometrem, kteří se vydali na start silniční časovky. Trat dlouhá devatenáct kilometrů provedla jezdce po okolních kopcích, kde jim jízdu znepříjemňoval silný vítr, aby je nakonec dovedla zpět do Úpice na náměstí. Cíl u muzea s dojezdovou dráhou zakončenou slavobránou byl technickou prověrkou umění zastavit doslova na poslední chvíli. S celkovým časem 28,24 minut zvíťazil Tomáš Kotýnek z týmu Sokol Kbely. Kdo byl po časovce unaven, posilil se v jednom z několika výčepů a mohl se pobavit při koncertu kapely Jo!Ska. Aby však nebyl večer



jen o tanci, byl připraven další boj, tentokrát závod v MTB sprintu. Vjezd na náměstí byl neprodějně uzavřen ze všech stran a jezdci se ve dvojicích připravili na litý souboj na sto dvacet metrech dráhy ze žulových kostek pokrývajících náměstí. Ačkoli byl start po rozjezdu z parkoviště nepatrně z kopce a ihned následovalo stoupání, rychlost nabrání na tak krátkém úseku byla chvilmi opravdu vražedná. Díky suchému povrchu nikdo neskočil v kotmlech, a tak po kvalifikačních rozjíždkách nakonec došlo na jízdu výzavovacím stylem. Alchymie řazení v maximálním záběru rozhodovala stejnou měrou, jako výbušnost a síla nohou. Startér prošílel během tohoto závodu náboji asi za pětistovku, občas se sířely někdo lekl a poill se pivem, ale nakonec zasloužené triumfalo domácí Ondra Zelený z týmu Michelin Specialized.

Po vyhlášení už všem do uší hrála muzika v podání kapely HeebieJeebies a vrcholem byla produkce formace Vypsaná Fixa. Zaplněné náměstí, taneční fanoušci i cyklisté pomalu přemítají o sobotním maratónu, to byla příjemná tečka za prvním závodním dnem.

Sobotní ráno se neslo v lehou podmačeném počasí, ovšem déšť z nebe nakonec nespadal, takže všichni závodníci, kteří zaplnili okolní par-

koviště, mohli vyrazit do startovního koridoru na náměstí. I přes automobil stojící v místě startu, kterému hrozil podle komentátora odtah, nebo spíše „odval“ namakanou partou zajišťující ostrahu náměstí, se nakonec vše urovnalo a na start hlavní 103 km dlouhé trasy se postavilo 208 jezdců. Ti se s úderem deváté, za zvuku indiánských bubnů, vydali poměřit síly na okolních stezkách. Převýšení dva a půl kilometru, náročná stoupání, technické sjězdy a díky počasí i prašný povrch, to všechno se na každém ze závodníků pořádně podepsalo. Již od startu vedl Ondra Zelený, který ještě na kontrole na Odolově ujížděl skupince pronásledovatelů, aby nakonec dojel druhý za vítězem Martinem Jobánkem. Ačkoli byl maratón jedním z hlavních podniků festivalu, nezapomněli pořadatelé ani na ty méně zdatné, takže po startu hlavního závodu proběhl závod dětí centrem města a před polednem vyrazili další „profici“ na kratší trasu padesát čtyři kilometrů, kde zvíťazil Lukáš Šablík před Tomášem Doležalem. Spolu s nimi vyrazili i příznivci rekreačního závodění na „Bud fit“ jízdu, která měřila třicet čtyři kilometrů. Kdo se tedy rozhodl, že si na festivalu zazávodí, ten měl opravdu z čeho vybírat. Perfektní připravenost trati, obsazenost klíčových míst pořadatelů, hlídka na silničních neho občerstvovačka s technickým servisem na Odolově či vyznačená místa, kde na trati stáli fotografové závodů, to všechno bylo dokonale ukázkou seřazenosti celého týmu pořadatelů. Ten čítal tři stovky dobrovolníků, bez jejichž pomoci a nasazení by nebylo možné tak velkou akci zvládnout.

Pro diváky na náměstí probíhal během celého odpoledne program, který nabídl v jednotlivých vstupech vystoupení mažoret, módní předhůlky obléčení King Kong, která byla doslova akrobatickým vystoupením, nebo ukázkou freerunningu, kdy borci při běhu překonávali překážky v saltech, a to tak hladce, jakoby snad ani necítili gravitaci. Mezitím stále dojížděli závodníci, kterým místní „indiánky“ v kostýmech rozdávaly cílový kontakt nebo nealkoholické pivo Radegast. To už bylo za jasného počasí, takže všichni byli dostatečně vyprahlá a natěšení do sprah a následně do stanu s občerstvením, který na konec všechny pochlil do

vůně grilovaných specialit, piva a hovorů o nástrahách a průběhu závodu.

Po vyhlášení, kdy vítězové přebírali své šeky a ceny v podobě vidlic Surtour, které zde měly doprovod v podobě šéfa evropského zastoupení této značky, následovala tombola. I přes únavu po závodě se nakonec masa jezdců zvedla od piva, aby společně chytali ceny rozhazované do davu, když si předtím po třech formárných pokusech nakonec převzal kolo Apache výherce ceny hlavní. Náměstí neosířelo, ale začalo se plnit mlhoviny hudby, které uvítala formace Groteska, následovaly Švihadlo a HE Band. Současně ve škole probíhal promítání o cestě na kole přes Austrálii, takže každý si měl z čeho vybírat.

Mezi všemi bavicími se cyklisty a návštěvníky ale byly i dvojice studující mapy, protože na neděli byl nachystán závod MTBO dvojic, tedy orienták. Ze všech šestapadesáti startujících dvojic se nakonec nikdo úplně neztratil, takže místní hasiči nemuseli kromě řízení dopravy po nikom pátrat. Kdo se nechtěl ve vražedném horku toulat po lese, přesunul se do Monkey area, tedy bike parku s jedním z největších BMX freestyle překážek v republice, aby shlédli závody King Kong BMX Jam Session. Tento závěrečný podnik třídního seriálu poslyl návštěvníkům trochu jiny pohled na kolo jako sportovní nástroj, protože mladí jezdci předváděli ve vzduchu opravdu krkolomné kousky.

Mezitím na náměstí proběhly soutěže pro děti, první dvojice se vrátily z toulky po okolních leších a vše se schylovalo k hudebnímu závěru celého festivalu, který zajistil Vladimír Mišík a Etc, Policmo nebo Sto zvířat.

Sekera byla zakopána a příští rok snad opět zaduní bubny nad Úpicí. Kdo přijel, určitě nelitoval, skloubení cyklistiky a muziky zde bylo dokonale souhrou, stejně jako počasí, které všem přálo. Zázemí pro jezdce, dostatek parkovacích míst, sociální zařízení v podobě perfektně udržovaných ToiToi budek hned u náměstí nebo stánky s cyklistickým a sportovním zbožím s možností testování kol, to všechno by mělo k blízkému festivalu patřit. Apaches tedy své tažení připravili opravdu důkladně.



BSB-07 Small 259,- Kč

OFFICIAL SUPPLIER 2008
GEWISS
Bianchi
MTB OFFICIAL TEAM
BBB oficiální dodavatel
Gewiss-Bianchi MTB teamu.

BBB T-PACK

- :: Aerodynamický tvar s zapínáním T-Buckle.
- :: Jednoduchá montáž a demontáž.
- :: Pogumovaná horní a dolní část, odolná a snadno se čistí.
- :: 3M Scotchlite® reflexní bezpečnostní pásek, YKK® zip.
- :: Kvalitní pásek suchého zipu k upnutí na sedlovku poskytující větší stabilitu.
- :: Elastická páska pro uchycení minipumpičky.
- :: Speciální pásek na blikačku.
- :: Velikosti: S, M, L.



BSB-07 -Medium 269,- Kč



BSB-07 -Large 319,- Kč



www.bbbparts.com

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

NOVÉ www.cykl.cz

Největší cyklistický obchodní dům, ve kterém si vyberete kolo v největším katalogu kol, cykloprodejnu, kde si vybrané kolo koupíte a vyberete si doplňky a součástky v databázi distributorů, značek a výrobků.

Přčtete 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!

Axon Project Imperial

Ačkoli působí název skoro jako z dob rozmachu starého Říma, ve skutečnosti jde o kombinaci dresu a volných kratasů Axon, určených pro pohodové ježdění.



že není třeba si po jždě ze sedla potahovat vnitřní trenýrky s vložkou nahoru pro lepší usazení. Jediným minusem je svlékání vnitřních trenýrek, protože při otočení naruby patenty trochu drou do steh, s tím je tedy třeba počítat. Kratasy ve velikostech S-XXL stojí 1490 korun a vybírat lze z černé nebo hnědé barvy.

Druhou letošní novinkou je dres Project, který takéž vyznává volné provedení a spíše ležnější než závodní design. Je vyroben z materiálu Ripskin a všechny jeho díly jsou spojeny plochým švem. U krku je nízký stojáček s poměrně masivním třetinovým zipem. Ten se díky poutku jezdecke velmi dobře ovládá i v dlouhých rukavicích. Raglanové provedení rukávů je sešito z několika panelů, stejně jako boky dresu. Průramky jsou volnějšího, ovšem nikoli výrazně otevřeného střihu. Zádová část je trochu delší než přední díl, nechýbí zde uprostřed umístěná kapsa na zip. Volné zakončení v pase je výrazně volnější, takže dres padne ve velikosti XL i vloženo rekreačním jezdčům, kterým odpustí jejich kila. Střihové však sedí i méně silným sportovcům, ale je třeba počítat s tím, že na vyšší výkony bude střih přes břicho a v pase více plandavý. Materiál je velmi příjemný na tělo a i přes vyšší gramáž dobře odvádí pot.

Dres ve velikostech S-XXL stojí 1390 korun a je v barvách olivová a černá. Kombinace s kratasy Imperial pak představuje rozumnou, velmi decentní a takřka „necyklistický“ vyhlížející volbu funkčního sportovního oblečení. (už)

Základem kratasů Imperial je velice příjemný materiál Softex. Ten, přestože na první pohled působí dojmem nylonu, je na rozdíl od něj o pružnou tkaninou. Kratasy mají výrazný lem v pase a poutka na pásek. Stažení je zajištěno gumou na bocích s regulací na patenty. Zapínání v pase řeší speciální háček a zip YKK. Vzadu jsou dvě kapsy se zapínáním na suchý zip, přední kapsy na ruce jsou výrazně hluboké a otevřené. Nechybí kapsička na zip na boku pravé nohavice.

Součástí kratasů jsou vnitřní trenýrky s vložkou. Ty jsou z dostatečně prodyšného a pružného materiálu, takže výborně obepnají tělo. V pase je kromě gumy ještě dvanáct patentů, které zajišťují spojení s vnějšími kratasy. Nohavičky mají jen jednoduchý lem, takže pod nimi případně návleky nedrží. Coolmax vložka ze čtyř panelů je pevně všita a její provedení při jždě ukázalo výrazně pohodlí, bez omezení jezdecke její střední velikosti.

Velikost XL odpovídá jezdecké výšce 190 cm a dokáže odpuští i nějaké to kilo navíc. Střih kratasů je delší, takže sahají až těsně ke kolenům, přičemž v pase jsou díky vysokému sedu a vyšším vnitřním trenýrkám usazení hodně vysoko. Kdo vyznává spíše decentnější oblečení a nehoduje kratasům spadlý skoro pod zadek, ten zde bude mít opravdu výhodu. Dokonalé krytí zad je

zaručeno, stejně jako dobrá vzdušnost a pohodlný střih bez prnutí materiálu při šlapání. Pouze přední kapsy při posedu na kole způsobují vyboření materiálu v těchto místech. Spojení kratasů s vnitřním dílem pomocí patentů udrží pas stále výrazně vysoko, tak-

- + Imperial výška sedu, usazení v pase, materiál
- Project materiál, ovládání zipu
- + Imperial patenty při svlékání
- Project výrazně volnější



SLEVY • SLEVY

MOUNT SX

RÁM: New Kinross Alu Light Int.
 VELKOST: 17", 18", 21"
 VOLICE: Senior SCM MLO
 NÁDŮJE: Shimano 410 Disc
 PŘEVODNÍK: Topylate Fire CNC
 BRZDY: Shimano
 PŘESMYKAC: Shimano XT
 MĚNÍC: Shimano Deore
 NÁZEM: Shimano Deore
 DOPLŇKY: TRX-PRO 3D

14.990,-
12.990

STREAM SX

RÁM: Kinross Alu Integrated
 VELKOST: 17", 18", 21"
 VOLICE: Senior SCM MLO
 NÁDŮJE: Shimano 410 Disc
 PŘEVODNÍK: Shimano RA192L
 BRZDY: Shimano BR-M421
 PŘESMYKAC: Shimano LX
 MĚNÍC: Shimano Alivna
 NÁZEM: Shimano Alivna
 DOPLŇKY: TRX-PRO 3D

12.490,-
10.490

MONTANA SX

RÁM: Kinross Alu Integrated
 VELKOST: 17", 18", 21"
 VOLICE: Senior NEX 4610 MLO
 NÁDŮJE: Shimano 410 Disc
 PŘEVODNÍK: Topylate SD CNC
 BRZDY: Shimano BR-M421
 PŘESMYKAC: Shimano Deore
 MĚNÍC: Shimano Deore
 NÁZEM: Shimano Deore
 DOPLŇKY: TRX-PRO 3D

13.990,-
12.490

FLORIDA SX

RÁM: Kinross Alu Integrated
 VELKOST: 17", 18", 21"
 VOLICE: Senior NEX 4610 MLO
 NÁDŮJE: Shimano
 PŘEVODNÍK: Shimano BR-M421
 BRZDY: Shimano C102
 MĚNÍC: Shimano Alivna
 NÁZEM: Shimano Alivna
 DOPLŇKY: TRX-PRO

10.990,-
9.590

Německá značka Alpina je synonymem pro kvalitní brýle i přilby. Nám tentokrát padly do oka, nebo spíše na oči brýle **Twist II** se skly Varioflex.

Alpina Twist II

Jestliže usazení na obličej je výborné, pak o sklech lze mluvit podobně. Technologie Varioflex zaručuje přizpůsobivost zabarvení skel aktuálním světelným podmínkám. Tato technologie ale nejde do extrémů, kdy je zabarvení skel v maximum a minimum hodně odlišné, ale je kompromisem mezi rychlostí a intenzitou zabarvení. Zatímco skla, nabízející v zesvětlení a ztmavení maximum, nedisponují takovou rychlostí této změny, což

se může negativně projevit při jždě v lese, kde se světlo a stín střídá velmi rychle, zde je rychlost a intenzita určitým kompromisem. Rychlejší reakce na změnu intenzity při jždě v lese vůbec nezkrasovala terén a neomezovala výhled. Naopak oranžová zabarvení zorníků všechny barvy rozjasnilo a zvýraznilo. Nikoli ovšem ve smyslu, že by z něho po delší jždě za jasného počasí bylo oči. Reakci na změnu světla jezdec ani nepostřehne, přizpůsobení se bylo velmi rychlé a díky rozumnému rozdílu intenzity také přirozené.

Ačkoli lze mít tyto brýle i s kroufovými zorníky pro vytvoření slunečné dny, oranžová varianta ani za jasného počasí nikoho neurazí a naopak v terénu lze mluvit o univerzálních brýlích pro celý den a takřka celou sezónu. Variabilita nastavení na obličej, usazení a přijatelná cena 1690 korun jsou silnými argumenty pro tuto volbu. (už)



- + usazení, zorníky, nastavení
- nenalezli jsme

pant, v němž lze nožičky naklápět o čtyři polohy vertikálně. Tím si lze nastavit sklon brýlí vůči obličej. Takže pokud někomu vadí, že si škrtá o zorníky řasami, lze to tímto způsobem korigovat. Navíc i pro případ pádu brýlí či jiného mechanického namáhání je to dobrá ochrana před vylomením. Nožičky jsou dvoudílné, takže zadní díl s pryžovou vložkou pro lepší přilnutí k hlavě lze od ramene s kloubem oddělit pouhým vytažením. Odpor je dostatečný na to, aby jezdec nemusel mít strach ze samovolného vypadnutí. Usazení na obličej je tedy díky variabilitě nožiček velmi jisté. Navíc tomu napomáhá i do šířky tvarovatelný nánosník se silikonovým potahem. Jezdčům s vyšším nosem tak brýle sedí stabilně, pouze jejich celková střední šířka nebude ideální pro ty, kdo disponují hodně velkou hlavou a širokým obličejem.

complete bike care Star Collection



Chain Star "normal" - mazivo na řetěz • Chain Star "extrem" - mazivo na řetěz do extrémního prostředí
 Lube Star - mazivo na ložiska a středy • Lube Star "white" - vysokoviskózní mazivo na ložiska a středy
 Lube Star "litan" - mazivo na stíhací součásti • Oil Star - olej pro všeobecné mazání
 Silicone Star - silikonové mazivo pro mazání chodu vidlic (0-kroužků) • Clean Star - odmaštění řetězů a brzd
 Cyklo Star - mycí prostředek na kolo • Cyklo Star "extra pěnění" - mycí prostředek na kolo
 Profesionál line: Fork Star - tlumicíový olej ve verzích 5W, 10W • Brake Star - brzdová kapalina • Hand Cleaner - mycí pasta na ruce

Dodáv: Nachazel, s.r.o., Pílelství 681, 104 00 Praha 10, tel: 222 351 140, fax: 222 351 149, e-mail: maziva@nachazel.cz
 Dovoza pre SR: Medela, s.r.o., K cintorinu 51, 010 04 Žitina-Bánová, www.pripraha.sk

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

Author A-Gang 9 mm



Ne každý jezdec chce superychlou XC raketu se sklopeným předkem, která je sice skvělá na výjezdy, ale sjezd je na ni protřepným časem. Mnozí bikeri se už nechtějí honit za časomírou, ale spíš svůj čas strávený na kole poměrují zážitky, radosti z jízdy a vlastními úspěchy v posouvání hranic sjízdnosti terénu.

Takový jezdec pak má buď možnost si své staré XC kolo osadit vidlicí s vyšším zdvihem, širšími pneumatikami a vložkami s kratším představcem a tak jej upravit pro jízdu v náročnějším terénu,

nebo může sáhnout po pevném enduro stroji, jenž byl zrozen právě za takovým účelem – poskytnout nezávadně založenému jezdcovi v terénu maximum zábavy. Přesně takovým kolem je Author A-Gang 9mm. Jezdce neohrožuje ve výjezdu, neboť si může vytáhnout sedlo, k dispozici má i malý převodník a středně dlouhá zadní stavba drží přední kolo celkem na zemi. Zdvih 130mm vpředu, pláště rozměru 2,35" a bytelný rám poskytnou dostatečnou oporu cestou z kopce.

Za vývojem rámu stojí Jaroslav Špešný alias Spaceman, jehož děckem byly pů-

vodně freestyleové rámy A-Gang, určené hlavně do skateparků, měst či bikeparků. Modely pojmenované podle ráže stříeliva 5, 6, 7 a 9mm jsou pak připraveny na jízdu v terénu, hodí se tedy spíše pro freeridery, kteří si neodpustí jediný naklopený břeh, výřiznou kdejakou klopenu, využijí každý terénní schod či nakopávek ke skoku a prostě si s povrchem lesního terénu hrají. A zároveň chtějí ujet nějakou tu desítku kilometrů. Proto je testovaný model 9mm osazen vzduchovou vidlicí Recon amerického Rock Shoxu, která díky použití duralových vnitřních nohou průměru 32 mm přináší výbornou váhu 1,9 kg. Skvělé Hayeses Stroker pak ideálně brzdí v jakémkoli terénu a vysokou odolnost slibují ráčky Author Nostrum širě 23mm, zapletené do vlastních nábojů na průmyslových ložiscích.

Srdcem však zůstává rám A-Gang Enduro, jenž přináší o něco delší přední trojúhelník, než u freestyleových a-gangů, a hlavně takřka XC délku zadní stavby 420mm. Hydroformně tvarované rámové trubky přinášejí vysokou pevnost i boční tuhost. Blok materiálu vytvořený spojením trubek u hlavové vypadá vsutku nerozbitně a také zadní stavba působí dost bytelným dojmem. Příjemný je pak celkový ladný vzhled, podpořený leštěným povrchem trubek.

V terénu

Posed je díky středně dlouhému rámu a šesticentimetrovému představci celkově kratší. Ke zvýšení ovladatelnosti pomáhá velká páka 70 cm širokých vložek. Naproti tomu úhel hlavy 69° nahrává klidnému vedení kola, hlavně ve vyšších rychlostech. Tento mix parametrů dává kolu předvídatelné chování, vhodné jak pro volnou jízdu přírodou, tak i přesné ovládání v technickém terénu. Odolnost a tuhost rámu je excelentní, projeví se však také tvrdostí zadní stavby. Odolnost ocení kromě technicky založených i jezdci vyšší tělesné hmotnosti, kteří mají problém s životností tradičních lehkých XC rámu. Těm pak bude stačit pro běžnou jízdu nasadit pneumatiky menší tloušťky a třeba použít delší představec.

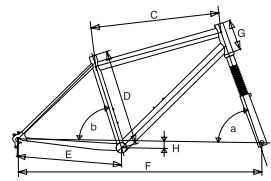
Technicky nadaný jezdec však naopak ocení univerzální vzorek použitých pláštů Maxxis Ignitor i jejich schopnost částečně zjemnit jízdu pohlčením mnohých drobných nerovností. I přes větší průměr se dobře odvalují a jízda je svižná.

Výškok do vzduchu či zvedání kola na zadní není s ohledem na délku zadní stavby 420mm tak snadné, jak u freestyleových sourozenců s o dva centimetry kratšími řetězovými vzpěrami. Přesto není odlepení ke skoku nijak složité a také sjet terénní zlom po zadním nevyžaduje díky zakloněnějšímu posedu tolik úsilí, jako u XC stroje.

A-Gang 9mm je pro celodenní putování zcela vyvážený stroj, jenž přináší krátký vzpřimější posed, přesné ovládání, tuhost rámu a hlavně radost z jízdy. ■



	obratnost, tuhost, svižná jízda		nenalezli jsme
Technická specifikace:			
Rám: AL 6061			
Vidlice: Rock Shox Recon 355 Solo Air 130 mm			
Klíčky: Truvativ Ruktion			
Přesmykač: SRAM X7			
Měniče: SRAM X7			
Řazení: SRAM X7 Trigger			
Náboje: Author Disc 32 děr			
Brzdy: Hayes Stroker Trail 7"			
Ráčky: Author Nostrum			
Pláště: Maxxis Ignitor 26" x 2,35"			
Pedály: Author platform			
Řídítka: Syncros AM 25			
Představec: Syncros AM			
Sedlovka: Syncros			
Sedlo: Author Freeride			
Hmotnost: 14,45 kg			
Cena: 27 990 Kč			



Velikost	16,5"
a Úhel hlavy	69°
b Úhel sedlové trubky	72°
c Horní rámová trubka	547 mm
D Délka rámu	574 mm
D Délka sedlové trubky	420 mm
E Délka zadní stavby	420 mm
F Rozvor	1068 mm
G Hlavová trubka	110 mm

I. AUTORIZOVANÉ AUTHOR BIKE CENTRUM • ŠPIČKOVÝ PŘEDPRODEJNÍ I BĚŽNÝ SERVIS

AUTHOR®

E-SHOP • TEST RIDER • FINANCOVÁNÍ FORMOU SPLÁTEK BEZ NAVÝŠENÍ CENY

STERBA
0%
SPLÁTKY BEZ NAVÝŠENÍ

STERBA
www.sterba-kola.cz
Sezimova 10, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961
info splátky: 800 159 235
724 130 240
e-mail: info@sterba-kola.cz

Haro Sonix Comp

Sonix Virtual Link Patent, HCE ALu 6061, 120 mm
Tlumič: Fox Float,
vidlice: Fox 32 FR 100 mm,
Shimano XT, Hákky Deore, WTB kolo,
brzdy Shimano hydraulické M485, SPD
Cena: 64.990 Kč



Haro Flightline Expert

Flightline OS 3xDouble Butted, HCE ALu 6061 T6,
vidlice: RockShox Dart 3,
Shimano XT, Hákky Octalink-442,
brzdy Shimano hydraulické M485,
WTB/Shimano kolo, SPD Shimano
Cena: 27.990 Kč
Akce: 20.990 Kč



Haro Sonix

Sonix Virtual Link Patent, HCE ALu 6061, 120 mm
Tlumič: RockShox Bar 2.1,
vidlice: RockShox Toro 289
Shimano LX, Truvativ Firo-X, WTB
brzdy Shimano hydraulické M485
Cena: 52.990 Kč
Akce: 38.990 Kč



Akční ceny
HARO VIBES

Haro Shift R3

Shift Hydroform LFP system, HCE ALu 6061 T6
Tlumič: RockShox Bar 2.1
Vidlice: Marzocchi Race MZ
SRAM X7, Truvativ ISO Flow 3.0
brzdy: Hayes Mx4, Ritchey, WTB
Cena: 36.990 Kč
Akce: 26.990 Kč



TIOGA
Extra Lehké a přitom pohodlné sedlo Spyder, Spider Web konstrukce z materiálu Carbonite je pružné a přesně se přizpůsobuje sedlu přese i kosti. Díky promyšlené počítací navržené struktuře vykazuje v testech až o 78% lepší pohotovosti oproti běžnému standardu. Pera jsou dutá, vyrobená ze speciální slitiny Composite alloy. Barva černá. V servisu se chystá bláze verze. Váha 140 g. Cena 2.990 Kč

Sleva 10%

Sleva je jen na komponenty, obložení, hadičky a doplňky (nevztahuje se na kolo) v prodeji Katmar, Bubenská náhřezí 8, Praha 7. Koupán je nutné při koupi odevzdat. Platnost do 30.9.2008. Slevy nelze sčítat ani kombinovat.

www.katmar.cz



...největší pokrok v oblasti zadního odpružení za poslední roky.

tak popsal systém Haro Virtual Link redaktor prestižního US časopisu Mountain Biking a udělil kolo Sonix titul Bike roku. Také v titulech Mountain Bike a Mountain Bike Action ocenili jeho vyváženost: "... terénně klouže stejně hladce, jako obilné pivo do krku...". VLS v sobě spojuje pozitivní vlastnosti jednoděpových a čtyřčepových konstrukcí. Je velice vyvážený. Vykazuje vysokou elektřivitu ve sloupání - mezi sloupáním středem a zadním nábojem není žádný čas. Zároveň výborně žehlí nerovnosti a ve sjezech vykazuje vysokou citlivost i při plném brzdění. Pohyb pevného trojúhelníku zadní stavby s centrem kolem sloupácho středu eliminuje propuzování při slápní. Přitom není ovlivněn průběh zadního pružení a to ani při brzdění. Zminimalizovaný zadní trojúhelník poskytuje bezpečnější tuhosti stavby. Díky umístění středů je možné použít ložiska s větším průměrem, která jsou trvanlivější a mají hladší chod. Přepřekování je ovládnáno optimální progresivostí a dráhy. Přitom zůstává v průběhu jízdy stabilní vzdálenost sedlo - střed. Nalomené je na XC modelech Sonix a freeridových kolo.



www.katmar.cz

Kola ŠÍRER 

www.sirer.cz

BRNO
tel. 547 212 482

BEROUN
tel. 311 621 355

Č. BUDĚJOVICE
tel. 386 359 259

Oficiální dovozce
Campagnolo

Horská a krosová kola  Stavby silničních kol 

KERN
CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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

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

AUTHOR®

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

axit

Axit CZ, s. r. o.

prodej a servis kol Merida, Author,
Specialized, Maxbike a dalších

prodej snowboardů, vázání a přileb

internetový prodej po celé ČR a SR

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

www.axit.cz

Kola Štorek
Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ dětská

■ platební karty
■ splátkový prodej bez navýšení

email: 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 (dubenčepem)

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej – servis
tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

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

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

soboty od listopadu
do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatku.cz

značková prodejna
servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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

NAŠE KOPCE

Kdo tento kout naší země nezná, nejspíš by ho nenapadlo, že se nachází pouhých sedmdesát kilometrů severozápadně od našeho hlavního města. Skoro jako kdybychom nahlédli do hlubokého pravěku, na začátek čtvrtého. Koneckonců zdejší krajina se od té doby příliš nezměnila.

S nad jen terén je trošku níž, než původně býval. V tomto kraji, plném vyvýřených homol a kup Českého středohoří, si dávnou minulost lze představit docela snadno, ani k tomu není nutná bůhvíjaká fantazie. Stačí zavřít oči a hned si představíme sebe jako pračlověka, který se své výborné pozorovací stanice vyhlíží bohatou večeří – stáda zvěře migrující od východu k západu. Spojme tedy minulost se současností a vydejme se na vrch Raná, který leží v nejzápadnějším výběžku Českého středohoří. Krajina zde skutečně působí velice výjimečně, pouze dým z kráterů v současnosti nahrazují kouřící komíny nedaleké elektrárny Počerady, a pravěká zvířata nahradili podivní tvorové na ještě podivnějších strojích, na zemi bikerů a ve vzduchu vsudypřítomní letci na paraglidech.

Několik vrcholů Českého středohoří jsme vám již v minulosti představili, včetně

Raná (457 m n. m.)

ně hodně drsné a „téměř“ nesjízdné Milešovky. Kraj v okolí Loun je však jiný a již od pohledu podstatně přívětivější. Pokud se sem vydáte z Prahy po dálnici kolem Slaného, rozprostře se vám kousek za Panenským Týncem, kde se mimochodem nachází klášter s nedostavěným, magicky působícím gotickým chrámem, zdejší kraj v celé své kráse, a že je na co koukat. Ranou a s ní sousedící vypreparované komíny pradávých sopek – Oblík a Milou máte nejednou jako na dlani.

Letecká Raná

Vrch Raná znají zajisté všichni znavení paraglidingu. Pro ně je zdejší kraj vyhlášený a Raná bývá za slušného počasí a dobrých větrných podmínek poosa obsypána vyznavači tohoto sportu. Vrchol je totiž zcela holý a přímo ideálně vytvářený i pro současný start několika paraglidistů. Stejně dobré jsou okolní podmínky pro přistání. O co je však vrch ideálnější pro létání, o to je složitější jeho zdolání pěšky či nedejbože na biku. Jezdec na horském kole má v některých pasážích skutečně co dělat a rovněž vyvesení obřího batochu „leteckým vybavením“ až na vrchol rozhodně není procházka rajskou zahradou.

Co se týče okolních vrcholů – Oblíku a Milé, na ty je z Rané rozhodně krásný pohled. Vydávat se na jejich vrchol

s kolem ale rozhodně nedoporučujeme. Přestože v případě Milé vede takřka až na vrchol modrá turistická značka, nesení kola na rameni asi u vás nepatří k nejkrásnějším cyklistickým zážitkům. Chcete-li zdolat některý ze zdejších vrcholů, pak tím „nejmenším zlem“ je rozhodně Raná, neboť ji lze v případě dobré jezdecké techniky pokoušet v podstatě celou na kole. Byt to asi bude trochu bolet...

Na Ranou po modré

Na Ranou se můžete vydat ze dvou opačných stran a obě cesty vás přivedou do sedla, z něhož už vede na samotný vrchol cesta jediná, ovšem hodně výzvná. Obě cesty začínají v obci Raná, pak leží přímo na úpatí kopce, nedaleko silnice vedoucí z Loun na Most.

První, která má pozvolnější začátek, ovšem o to hůře sjízdný konec, vede po modré turistické značce. Na tu se dá nejjednodušeji napojit ze silničky vedoucí z obce Raná na Břvany. Modrá značka tuto silničku křížuje asi osm set metrů za cedulí obce Raná. Nepřehlédnutelným poznávacím znakem tohoto místa je pěkná kamenná stodola, u níž se dá případně i zaparkovat auto. A odtud také začínáme měřit.

Ze silničky se zde uhybá doleva po písčité polní cestě vedoucí mezi keři a loukami. Stoupání je zatím velice pozvolné, ➡



Na vrcholu Rané. Pod stožárem s větrným rukávem se nachází schránka s vrcholovou knihou.



Takhle vypadá poslední úsek cesty ze sedla na vrchol. Povrch tvořený volnými kamery si s kolem příliš nerozumí, tedy vlastně naopak...

CYKLISTICKÉ OBLEČENÍ

SPORT ARSENAL 

▶ VOLNĚJŠÍ STŘIH
▶ DECENTNÍ DESIGN
▶ NEJMODERNĚJŠÍ MATERIÁLY

SPORT ARSENAL BUNDA - SOFTSHELLOVÁ PÁNSKÁ/DÁMSKÁ
- softshellová bunda pro oboustranné využití, opatřená vodě a větru odolnou membránou s vysokou hodnotou prodyšnosti a paraprostotnosti od výrobce
- Poměr ševů kromě šitých švů na spodním díle a v oblasti prsou, axilárních kapes a reflexních prvků.

Materiál:
- Soft Shell - Polyester 84 %
- Polypropylen 14 %
- barva černá
- velikosti S, M, L, XL

SPORT ARSENAL KRÁTKÝ - PÁNSKÝ/DÁMSKÝ
- volně cyklistické krátké s pružným pasem, elastickým bočním kapátkem a reflexními prvky. Oděvací funkce opořené o vlákna.

Materiál:
- Coolmax - Barbo - 100 % -m² - Polymid 100 %
- vnější spodky - Prolet Silte 100 %
- vnitřní - elastická látka s balzamentním vlákna Polyester 100 %
- barva černá
- velikosti S, M, L, XL

SPORT ARSENAL DRES S KRÁTKÝM RUKÁVEM PÁNSKÝ/DÁMSKÝ
- dres volně střih, volně regulevní rukávy, šimec špiček, zip de 1/2 délky, zadní kapsa opatřená zipem a reflexními prvky

Materiál:
- Coolmax - PES, 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



Na ten prostřední vrchol se budete drápat, pokud si vezmete náš článek jako inspiraci. Na úpatí kopce se nachází škola paraglidingu.

stále však má jezdec před sebou na očích to, co ho čeká a nemine. Po necelých sedmi stech metrech dojede na malé polní parkoviště, které je zde především pro paraglidy, o čemž svědčí i zavěšený rukáv, informující o směru a přibližné síle větru. Od tohoto parkoviště se cesta stáčí prudce doleva a začíná stoupání zcela kolmé na vrstevnice. Prvních dvě stě padesát metrů cesty vedoucí mezi loukami je dobře sjízdných, pak ovšem přichází na řadu menší úvoz a následuje stoupání z řady extrémních. Převod 22-32 je zde zcela adekvátní, 34 pastorek by asi přišel také vhod. Přibližně třicetmetrový úsek je nejen hodně příkrý, zároveň ale také kamenitý. Pro jeho pokoření je nutné hodně roztočit nohy a tuto pasáž projet více švihově, samozřejmě s důkladnou prací s těžištěm, se špičkou sedla neustále tláčenou k zemi a s řídítky přitáženými téměř k hlavě. Ke zdolání této pasáže je zapotřebí úplné sucho, jinak zde ani cyklista se špičkovou technikou nemá šanci.

Odměnou za dřinu je dojetí do sedla Raná, do výšky 395 m n. m. Zde doporučujeme nabrat chvilku dech, protože následující cesta je sjízdná ještě hůře.

Na vrchol máte před sebou ještě přesně tři sta metrů, které ovšem stojí za to. Ze sedla „cesta“ uhybá doleva a prudce stoupá. Až sem vyjedete, dáte nám za pravdu, že uvozovky a slova „cesta“ jsou zde skutečně na místě. Pokud jedete raději silově, o zdolání následujícího úseku se snad ani nepokoušejte. Je zde nutné držet vyšší frekvenci šlapání, povrch cesty tvoří množství volných kamenů. Stačí jednou silněji zabrat a už stojíte na místě. Nejlepší možností, jak pokud možno dosáhnout záběru zadního kola, je jízda po úpínských okrajích cesty, kde je podkladem holá skála. Tento úsek cesty však už směrem nahoru považujeme za celkem nebezpečný, o opačném směru ani nemluvě, takže jej doporučujeme zkoušet vyjet opravdu jen zkušeným borcům. Zdolání jej úplně bez šlapnutí na zem je téměř nemožné, jestliže jezdec neovládá alespoň základy trialu. Cykloservis pokoušel vrchol Raná s jedním šlapnutím na zem, ovšem s následným opětovným rozjetím. Třeba budete lepší. Úplný konec výjezdu je již téměř po holé skále, což je mnohem sjízdnější než předchozí volné kameny.

Computer na vrcholu ukázal vzdálenost 1,47 km od napojení na modrou značku, tedy od zmiňované stodoly. Čas jízdy devět minut a dvě sekundy, průměrná rychlost 9,78 km/h.

Po cestě letců

Druhá cesta do sedla Raná vede od parkoviště u školy paraglidingu. Tam vás navede cedule „letišťe“ přímo v obci Raná. Budova paraglidingové školy je zároveň bistro, takže se zde můžete občerstvit. Přejíždání se si ale raději nechte až na zpáteční cestu.

Od parkoviště vede širší kamenitá cesta přímo do sedla. Stoupání se začíná pozvolna zvedat, konec je náročnější s jednou technickou pasáží. Z parkoviště je to až do sedla 830 metrů, což vám ve zdejším terénu zabere přibližně pět minut svižnější jízdy. Následující výjezd ze sedla na vrchol je tožný jako v předchozí variantě. Takže hodně štěstí. Až budete předjíždět paraglidy stoupající na vrchol s obrovskými batohy, budete děkovat bohu za to, že ten vám preferovaný dopravní prostředek je tak lehký.

Ale je tu krásně!

Z vrcholu Raná je krásný výhled na celou oblast Českého středohoří. Za dobré viditelnosti je vidět většina známých vrcholů, a dokonce můžete počítat větrné elektrárny na horizontu, na našich hranicích se sousedním Německem. Na opačné straně určitě nepřehlédnete Říp či Házmburk. Počkáte-li zde do západu slunce, můžete pozorovat romantickou kombinaci červánků a silně kouřící komíny elektrárny Počerady...

Na vrcholu samozřejmě nechybí vrcholová kniha, pokud ji od naší návštěvy

někdo neukradl. S fotoaparátem jsme na Raná strávili několik desítek minut a snažili se do záběru dostat co nejvíce paraglidů kroužících kolem nás. Jaké bylo na šé překvapení, když se najednou z nebe



Cesta po modré turistické značce z Raná k vrchu Mláá a následně směrem na Most.

Tak tuto romantiku na Raná zažijete při západu slunce.



Základní údaje:

Délka výjezdu po modré značce: 1,47 km (od silnice vedoucí z Raná na Břvany)

Délka výjezdu od parkoviště u letiště: 1,13 km

Nejčastěji užívané převody: 22-32

Vhodné pro kola: pouze MTB

Možnosti občerstvení: bistro v budově školy paraglidingu u parkoviště v obci Raná, restaurace v Lounech

Naše doporučení: ke zdolání Raná na biku je nutný zcela suchý terén!

nad námi ozvalo: „Zdravíme Cykloservis!“ Vypadá to, že nás čtou i vyznavači jiných outdoorových aktivit než jen a pouze ortodoxní cyklisté.

Chtěli bychom vás však poprosit, abyste Ranou brali jen jako možné prověření své jezdecké techniky, tedy bez toho, že si z tohoto krásného kopce uděláte sjezdovou trať. Byli byste zde nebezpeční sobě i pěším turistům. Navíc není nic jednoduššího, než že si zde někdo do budoucna vnutí zákaz vjezdu pro cyklisty (což se klidně může stát, protože byt se to možná zdá prapodivně. Raná je soukromým vlastnictvím – majitelem je právě provozatel školy paraglidingu). A to by byla rozhodně škoda. Také zde nedoporučujeme posouvání vlastních dovedností, terén na Raně je z tohoto pohledu nebezpečný. Jestliže kolo neovládáte s precizností závodníka, rozhodně nebude ostudou, když jej budete i směrem dolu tlačít.

Pohodovějšího ježdění v okolí Raně je dost. Modrá turistická značka vede na Louň, kam se dostanete po 8,5 kilometrech. Louň coby bývalé královské město mají historické centrum se zbytky středověkého opevnění, krásnou měst-

skou bránu a impozantní gotický chrám sv. Mikuláše. Zde je možná i vyhlídka z ochozu kostelní věže. Z Louň je možné pokračovat po červené značce na Peruc, kde je známý Oldřichův dub – také kdyby se vám manželky zachtělo, nesmíte jej vynechat, třeba tam ještě nějakou Boženu potkáte. Pokračovat můžete následně po modré na Libochovice a pak opět po červené k hradu Házmburk.

Na druhou stranu z Raně vás modrá značka po čtyřech kilometrech dovede na vrchol Mláá (510 m n. m.) a po dalších sedmnácti kilometrech do Mostu. Není bez zajímavosti, že právě úsek v údolí mezi Mílou a Ranou, kterým protéká Hrádecký potok, patří k místům s nejstarším osídlením v Čechách vůbec, sahá přes tři sta tisíc let zpátky. Steží tomu uvěřit, když dnes jsou všude jen pole a sem tam nějaký ten statek...

Z Louň na jih pak vedou červená a modrá do kvítkovských lesů, směrem na Rakovník. Zdejší kraj je však díky množství menších silniček ideální také pro silniční cyklistiku, pouze musíte v takovém případě zapomenout na zdolání Raně.

(kad)

sramnation

<http://www.cyklozitny.cz/sramnation/>

NAVŠTĚV NOVÝ BLOG

prispěvatelé:
Jaroslav Kulhavý
Adam Vágr
A další...

SRAM

ROCK SHOX

Avid

TRUVATIV

cyklozITNY.cz



FOTO: HRAD HELFSTÝN – AUTHOR ŠELA MARATHON

AUTHOR

MARATON TOUR 2008

AUTHOR ZNOVIN CUP
28. 6. 2008
www.vinarska50.cz

VELKÁ CENA VINNÝCH SKLEPŮ LECHOVICE
30. 8. 2008
www.mtb.lančov.cz

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY ROAD
13. 9. 2008
www.authorkralsumavy.cz

ČESKÉ DRÁHY CYKLOMARATON BROY 2008
20. 9. 2008
www.aarcha.cz

NOVA AUTHOR CUP
11. 10. 2008
www.novaauthorcup.cz

6. ROČNÍK SPORTOVNÍ AKCE PODPOROVANÝ ZNAČKOU AUTHOR A DALŠÍMI PARTNERŮ

generální partner: **AUTHOR**

spolupřádatel: **AUTHOR** maraton tour 2008

hlavní partneři: **LESYČR**, **NUTREND**, **HANNAH**

partneři: **BARUM BIKE CUP**, **Adventura**, **VICTORINOX**, **R2**

www.author.eu

PELLIS BICYCLES

ROOT Pro
MOC 18 670 Kč Rám 4 970 Kč

Rám: PELLIS 700c Custom Tube Set CNC Triangle, Ultra stiff CH/S, Horizontal Drop outs → Vřetice: Marzocchi Dirt Jumper 3 (100) → Řazení: SRAM Trigger X.5 → Měníč: SRAM X.7 → Kazeta: SRAM PG-830 → Klíčky: Truvativ Hussefelt 1.0 → Přebínavce: Truvativ Hussefelt → Řídítka: Truvativ Hussefelt → Brzdy: Avid BB-7 → Brzbové páky: Avid FR-5 → Náboje: Quando → Ráfky: ALEX DM 24 → Pláště: Kenda Small Block → Seblovka: PELLIS XR11 → Seblo: PELLIS Jump → Pěchály: Wellgo platform. → Velikosti: 14" pellis.eu

E. Wiener
BIKE PARTS
 der Fachhandelspartner

Vše pod jednou střechou!

Bike Parts - 15 000 různého druhu zboží od téměř všech značkových výrobců!

Bezplatný shop in shop systém naší vlastní značky XLC.

Vyplňte formulář, který Vám e-mailem či faxem zašleme a ZDARMA obdržíte přístupové jméno, heslo a katalog!

Atraktivní dárky pro nové zákazníky!

Za Vaši první objednávku obdržíte ZDARMA atraktivní zboží z našeho sortimentu

- zboží v hodnotě nad 1.900 Kč - XLC hliníková nožní hustilka v ceně 825 Kč
- zboží v hodnotě nad 6.400 Kč - 5 x XLC Multitool TO-MT 01 v ceně 1.590 Kč

Schweinfurt
 Info & Order Team
 Tel.: +49 9721 6594 - 163
 Fax: +49 9721 6501 - 60

Zástupce v České republice:
 Švadlenka Vladimír
 Mobil: +420 - 602 330 447
 E-mail: vsvadlenka@gmail.com

GT Marathon. Stvořen pro vítězství.

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

GT BICYCLES
 BIKECENTRUM.CZ

Marathon Carbon Pro 11,80 KG / 109.999 Kč

Otestuj si kolo GT
 INFO NA BIKECENTRUM.CZ