

CYKLOSERVIS

Azurové loučení



Na naše poměry nepředstavitelných 16 000 závodníků přijelo ukončit sezónu 2008 na francouzskou riviéru. Ve starořímském letovisku Fréjus se na středomořském slunci, které nepolevuje ani v říjnu, peklo kromě jezdců i více než

sto tisíc návštěvníků festivalu Roc d'Azur. Ten patří k největším v Evropě a tak mu neslouží žádné výstaviště, ale rovnou staré letiště, kdy několikakilometrová runway se používá jako parkoviště pro desítky tisíc aut.

Francouzi se vskutku umí bavit, což bylo vidět na každém rohu. Na louce startovaly XC závody a maraton, mezi stánky výrobců a distributorů probíhaly nejen exhibice trialu, ale také závody na mamutích hliněných skocích či dřevěných „strandtracích“ pro návštěvníky, opodál se jezdil závod ve freestyle na umělých překážkách a na konci výstaviště dokonce vyrostla obří bikrosová dráha. Na ní se jelo

rovnou finále světového poháru v supercrossu, z nějž přivezla naše Aneta Hladíková skvělé páté místo! V pátek večer se zase jelo městské kritérium dvojic a nechyběly ani závody dětí, novinařů či tandemů.

Závody v XC

Nejvýznamnějším podnikem však byl nedělní Roc d'Azur, 53 km dlouhý XC závod na technicky velmi náročné trati.

Ta vedla přímošskou vegetací převážně po prašných písčitéch stezkách, kde nebyla nouze o hodně prudké výjezdy či výběhy a extrémně těžké sjezdy. My jsme si velkou část na vlastní kůži prožili při závodě vystavovatelů a novinářů a musíme uznat, že tak obtížnou trať bychom u nás hledali velmi těžko. Blíží se jí možná tak XC okruh v Mostě či druhá půlka maratonu Sudety.

➔ Dokončení na str. 2

HISTORIE se opakuje



Německý bicykl Diana Special z roku 1894 využíval namísto běžného řetězu vložené kolo s vnitřním (cévovým) ozubením, které bylo uloženo v samostatné vidlici.

Pokud by vás lákala kombinace pohodové bikové vyjíždky nenáročným terénem a zhlédnutí historické lidové architektury, určitě se vydejte do Přerova nad Labem. Historie však na návštěvníka dýchne nejen ze zdejšího skanzenu, jednoho z nejstarších u nás, ale rovněž z expozice nedaleko ležícího Moto & Velo Muzea. Zde je možné spatřit opravdové unikáty, nad jejichž technickým řešením lze i po více než sto letech žasnout.

Čtěte na str. 12

Výprodej modelů AUTHOR '08

TRACTION DISC původní cena 20.990 Kč
NOVÁ CENA 15.990 Kč

rám DOUBLE BUTTED DURAL 6061 26"
VIDLICE RST GILA TNL (100 mm)
převodník SHIMANO M442 (44-32-22)
měnič SHIMANO DEORE
řazení SHIMANO DEORE
brzdy Tektro Auriga Comp (6")



VERSUS původní cena 20.990 Kč
NOVÁ CENA 17.990 Kč

rám TRIPPLE BUTTED DURAL 6061 26"
VIDLICE RST GILA TNL (100 mm)
převodník SHIMANO M532 (44-32-22)
měnič SHIMANO LX
řazení SHIMANO DEORE
brzdy Tektro Shimano M485 (6")



www.author.eu



Azurové loučení



➔ *Dokončení ze str. 1*

Je zajímavé, že nikdo tady ve Francii na trati neremcal, že jsou sjezdy příliš nebezpečné. Kdo se na ně necítil, prostě sjezd a hotovo. Při focení jsme zastihli spoustu odvážlivců s technikou hodnou sjezdařů, kteří se však rozhodně neloudali ani v prudkých písčitéch krpáčech, které se daly zdo-

lat jedině na „kašpárka“. Odměnou jim pak byl brod přes říčku, ústící přímo do moře, kde se jezdci po asi půlkilometrovém tlačení kola hlubokým pískem na pláži mohli aspoň trochu zchladit. Prostě mazec! Kdo tohle nezažil, nepochopí. Hordy diváků samozřejmě obklopyly ta nejzajímavější místa a rozhodně se nestyděli jezdce hlasitě heco-

vat. Atmosféra tady na jedničku. Hlavní závod Roc d'Azur se v minulosti stal skalpem různých zvucných jmen, jako byli třeba Miguel Martinez, Alison Sydor, Gunn Rita Dahle či Christophe Dupouey, letos jej vyhrál Roel Paulissen. Tomu se jako historicky prvnímu jezdci povedlo kromě 53km „rocu“ vyhrát o dva dny dříve i 83km dlouhý maraton.

Kromě sledování závodů a projekti 42km tratě se nám také podařilo se přidat ke skupince prodejců kol Orbea, kteří se vydali na dvacetikilometrovou vyjížďku s olympijským vítězem Julienem Absalonem. A tak jsme si s ním popovídali o závodech i životě a na rozhovor se můžete těšit v některém z příštích čísel.

Francouzský Eurobike

Výstaviště sice plochou nezabíralo dvanáct hal, jako tomu je na německém Eurobiku, ale z francouzských výrobců a distributorů zahraničních značek nechyběl asi nikdo. Velmi miš bylo i to, že na veletrhu měla svůj stánek i česká gumárenská společnost Rubena, pro niž je francouzský trh tím největším, a tak patří skoro k domácím. Na veletrhu jsme potkali i spoustu Čechů – závodníků týmu Dek Home Cannondale či Merida Czech a kromě Anety Hladíkové i další nadějnou bikrosářku Romanu Laboukovou. Škoda jen nešťastí Jany Horákové a Michala Prokopa, kteří oba marodili.

Odpružený karbon vlněné světu

Vzhledem k tomu, že ve Francii se už závody stávají prakticky bez ohledu na

pevná kola, byla na festivalu k vidění převaha celoodpružených kol. A dost velké procento již bylo z karbonu. Asi největší zastoupení měla značka Specialized, nových i starých epických a stumpjumperů bylo všude bezpočet. Dále jsme viděli spoustu Cannondalů Rush a Rize, Scottů Spark a Genius, domácích kol Lapierre Zesty či španělských Orbea OiZ. Pokud někdo ještě sedal pevnáka, pak převážná většina z nich byla z karbonu, duralu bylo k vidění jen poskrovnu. Jak je vidět, stavění stále těžších závodních tratí jde ruku v ruce s vývojem, a tak díky lepší kupní síle obyvatelstva si mohou místní cyklisté snáze dovolit to nejlepší. Odměnou za vyšší investici je mnohem větší radost z jízdy, ani starší

„páprdové“ na „es-worksových epicích“ se nemračili, že už jim to do kopce nejede a vesele se prali s dalším a dalším výjezdem.

I přesto, že třeba z Prahy je to do Fréjus dobrých 1300km a kromě pohonných hmot se něco zaplatí i na poplatcích za dálnice, Roc d'Azur rozhodně stojí za to zažít. Kromě skvělého závodu si našinec užije ještě relativně teplého moře, po večerech může baštit plody moře pod všudypřítomnými palmami, kromě vlastního ježdění se pobaví i při dalších, rozhodně koukatelných disciplínách a také kulturní část duše nepřijde zkrátka díky spoustě památek z doby římské. My jistě za rok chybět nebudeme. (mig)



complete bike care

Star Collection

Chain Star "normal" - mazivo na řetěz • Chain Star "extrem" - mazivo na řetěz do extrémního prostředí
 Lube Star "normal" - mazivo na ložiska a střežky • Lube Star "white" - vysokoviskózní mazivo na ložiska a střežky
 Lube Star "titan" - mazivo na stánové 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 pěňivý" - mycí prostředek na kolo
 Professional line: Fork Star - tlučicíový olej ve verzích SW, 10W • Brake Star - brzdová kapalina • Hand Cleaner - mycí pasta na ruce

Dodávka: Nacházetel, s.r.o., Pátekštrví 681, 104 00 Praha 10, tel: 222 351 140, fax: 222 351 149, e-mail: maziva@nachazel.cz
 Dovozce pro SR: Medeia, s.r.o., K cintorinu 51, 010 04 Žilina-Bánová, www.piranha.sk

www.starcollection.cz

Svěží vítr z prémie

Kolekce Apache 2009



Tuwatawa

Full Carbon

Zatímco letos využívaly MTB topmodely dvojici konstrukčně odlišných rámu, pro příští rok se základ prestižních typů Manitou, Shaman X.0 a Totem sjednotil. Nový bikový karbonový rám vypadá celkově kompaktněji, a to díky vyváženějšímu poměru průměrů hlavních rámových trubek. Více se pracovalo i s jejich profily a základní tvary rámu působí hodně atraktivně. Novinkou je vnitřní vedení řadičích bowdenů, nepřehlédnutelné jsou také maximálně odlehčené zadní patky či lehce soudkovitý tvar hlavové trubky. Zatímco se v minulosti designeři značek v případě karbonu drželi hesla, že méně je někdy více, a na rámech tak bylo výraznější pouze sa-

motné logo, nové modely využívají zřetelnou grafiku s širokými pruhy, přecházejícími ze spodní trubky do horní.

Úplně přepracované jsou i silniční karbonové modely Gila Monster a Victorio s označením Full Carbon RS5 a RS. Ty sáží na totýž základ, pouze s tím rozdílem, že topmodel využívá integrovanou sedlovku. Na rámech je nepřehlédnutelná především mohutná partie hlavy s použitím odlišných průměrů ložisek nahore a dole. Horní trubka se ve svém středu výrazně zploštuje a přechází v zadní monostay. Zajímavým designovým prvkem je také plynulý, tedy obloukovitý přechod spodních řetězových vzpěr v horní v místě patek. Hmotnost nového silničního rámu je necelých devět set gramů.

Lákavá je i nabídka samostatných karbonových rámu. Silniční rámový set vyjde na necelých pětadvacet tisíc korun, bikový rám Manitou dokonce na velice přijatelných čtrnáct tisíc.

Ve jménu funkce

Maximální funkčnost při minimální váze, přesně tato idea provázela vývoj nových



Gila Monster



duralových rámu. Po léta využívaný kosočtverový průřez, při bočním pohledu připomínající pířko, ustoupil klasice, tedy biaxiální profily s výraznou šířkou trubky v oblasti u středového pouzdra. Proměnný profil horní trubky s obdélníkovým průřezem ve své zadní části zůstal zachován. Tvarovou čistotu rámu dokresluje celkem jednoduchá, ovšem velice atraktivní grafika, do níž je zakomponováno logo i název modelu. Zatímco u původní „diamantové“ profylace by podélná dlouhá linka na trubce vypadala přijemnějším nevhodně, zde je tvar rámu s designem v dokonalé symbióze.

Totéž platí i o barevných kombinacích. Vede moderní bílá s doplňkem v podobě výrazně zelené, bílé modré či červené. A každé z kol je zkrátka nepřehlédnutelné. Geometrie vycházejí z osvědčené XC klasiky. Silniční U6 Ultralight je opět použita pouze u modelu Hawk, nižší typy sportovní závody série využívají trubky z materiálu Alloy 6061 s dvojitě zeslabovanou stěnou. Až po model Blackhawk jsou nově použity vidlice Marzocchi.

Novými rámy se mohou pochlubit i sportovní-turistické modely Tuwatawa, Rio Grande a Santa Fe. I zde došlo pro příští sezonu k výraznému odlehčení a rámy vypadají vzhledem ke své kategorii opravdu luxusně. Hydroformní tvarování bylo použito pouze u spodní trubky, která je nyní výrazně svým nepřehlédnutelným průřezem vpředu u hlavy. Rámy mají nově integrova-

né hlavové složení a minimalisticky pojaté zadní patky. Jedním z nejvýraznějších modelů je Tuwatawa v jedovatě zelené pastelové barvě.

Původní kosočtverový profil trubky vzal za své i u oblibeného krosového modelu Wakan, jenž nově rovněž využívá běžnější biaxiální profily. Rám působí celkově bytelnějším dojmem a po konstrukční stránce byl sjednocen s typem Wakita.

Něco pro indiánky

Nová kolekce značky Apache se opět o něco více zaměřila na dámy. Oblíbený sportovní bike Tanka Tate Lady má po konstrukční stránce totožný rám s pánskou částí kolekce, vyznačuje se tedy nižší hmotností a celkově vyšší tuhostí. Bílá barva, kterou si rada dam vyhlédla již u letošního provedení, zůstala zachována. Rio Grande Lady bude namísto letošního blede modré rudě červené. A spokojeny budou jistě i cyklistky vyznávající kvalitní krosová kola. Po úspěchu typu Matto Lady Sport se sníženou horní trubkou a sportovníjší geometrií dostává tentýž rám i vyšší typ Kolla Lady Sport.

Nabídka kol Apache je tedy i pro příští rok značně rozsáhlá a my se těšíme, až vás s některou z novinek seznámíme prostřednictvím testu. A jedna žhavá informace na závěr. Konstrukční značka pracuje na vývoji celoodpružených XC modelů, které se objeví v nabídce pro rok 2010.

(kad)

Domácí značka Apache pro příští sezonu výrazně přepracovala nejen vzhled svých modelů. Úplně nové jsou bikové i silniční karbonové rámy, duralové hardtaily se opticky značně odlehčily a zvýšila se i torzní tuhost jejich rámu. Pro značku po léta typický diamantový profil spodní trubky je již minulostí a nová grafika dodala jednotlivým modelům větší švih. Vidlice Rock Shox byly u nejvyšších modelů nabídky nahrazeny produkty italské firmy Marzocchi. Koncový zákazník jistě také uvítá ještě příznivější ceny, případně kvalitnější osazení, v porovnání s kolekcí 08. Tak by se daly shrnout ty nejzásadnější inovace, přibližme si ale nabídku Apache 2009 podrobněji.



Manitou



CONTROLTECH

bicycle components USA



AMERICKÁ LEGENDA ZPÁTKY V ČR

KVALITA BEZ KOMPROMISŮ

ControlTech USA, značka ze severozápadního pobřeží USA, vytvořila první nástavce MTB řídítek v roce 1989. Od svého založení si firma vybudovala výbornou reputaci díky výrobě a designu lehkých a kvalitních komponentů. Technologie ControlTech USA se neustále vyvíjejí a značka rozšířila svoji produkci o špičkové komponenty z karbonových vláken a slitin s příměsí skandia. Vedle MTB komponentů byly na trh uvedeny i díly pro silniční kola.

ControlTech USA vždy vyráběl a bude vyrábět bezpečně, lehké a funkční komponenty a vždy bude poskytovat nadstandardní zákaznický servis. ControlTech USA je lídrem v designu komponentů jízdních kol. Nejmodernější výrobní technologie a neustálé inovace se projevují v každém dílu, který opustí brány továrny. Ve výrobě jsou používány pouze materiály nejvyšší kvality bez jakýchkoliv kompromisů.

Komponenty ControlTech USA jsou nyní dostupné i v České republice a na Slovensku. Hleďte je u svého prodejce kol Merida nebo objednávejte on-line na www.controltechusa.cz.

WWW.CONTROLTECHUSA.CZ

MONO COMP

INTEGROVANÁ SILNIČNÍ ŘÍDÍTKA



rozměry	100/110/120 x 420/440 mm
materiál	carbon monocoque
hmotnost	410 g
cena	14 990 Kč

NEWTON 38

PŘEDSTAVEC



	NEWTON 38SC	NEWTON 38A
materiál	scandium	aluminum
rozměry	31.8 x 90/100/110/120/130 mm	
úhel	± 5°	± 5°
hmotnost	153 g	161 g
cena	2 690 Kč	1 690 Kč

TEAM ISSUE 1

SEDOVKVA



	TEAM ISSUE 1SC	TEAM ISSUE 1A
materiál	scandium	aluminum
rozměry	27.2/31.6 x 350/400 mm	
posunutí zámku	10 mm (offset)	10 mm (offset)
hmotnost	219 g	226 g
cena	2 290 Kč	1 490 Kč

OFF ROAD SCANDIUM

MTB ŘÍDÍTKA



	SUP MT 28SC	SUP MT 18SC
materiál	scandium	scandium
rozměry	31.8 x 600 mm	31.8 x 660 mm
zvyšení	0 mm	50 mm
hmotnost	123 g	178 g
cena	1 490 Kč	1 890 Kč

CARBON COMP BE

ROHY



délka	78 mm
materiál	carbon monocoque
hmotnost	85 g
cena	1 990 Kč

COMP QR

RYCHLOUPÍNÁKY



materiál	carbon + titan
rozměry	100/130 mm (silnice) 100/135 mm (MTB)
hmotnost	63 g
cena	2 090 Kč (pár)

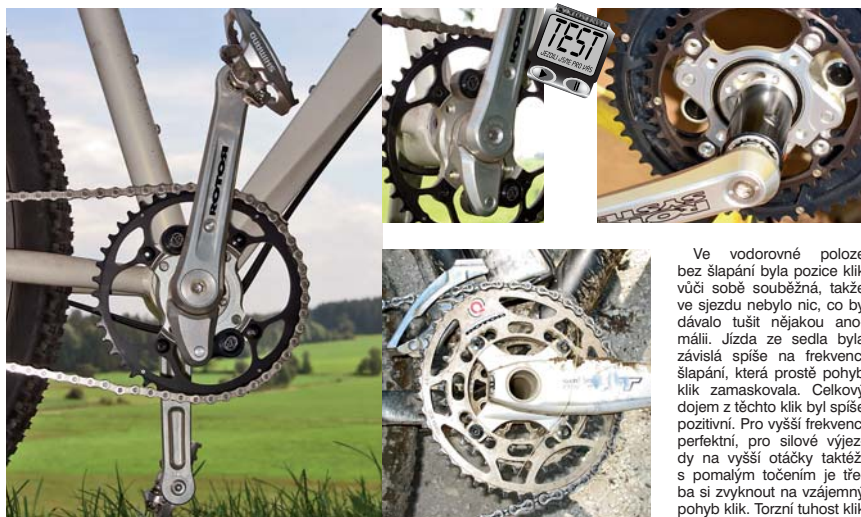
Pozice klik na šesté hodině, mrtvý bod a problematika jeho překonání, nebo prostě honba za konstantním výkonem při kruhovém šlapání. Tuhle problematiku stále někdo řeší, alespoň trochu, ovšem jsou i tací, kteří na tom postavili celou firmu.

Španělská značka Rotor je už několik let známá svým počínáním hlavně v oblasti převodníků klik a s nimi spojené problematiky šlapání. Madridská firma neustále vyvíjí různé systémy, s nimiž by cyklista překonal takzvaný mrtvý bod, což je poloha klik ukazující přibližně šest hodin. Těsně kolem této pozice pedálů na klikách nezabírá totiž ještě noha nahore a noha dole už má naopak o záběr. Kruhové šlapání znamená sice neaptné řešení tohoto problému, ale nikoli po technické stránce, spíše jen po výkonnosti.

Když tenhle problém částečně řešily „šišaté“ převodníky Shimano Biopace, ovšem po nich se slehla zem. Konstrukteři značky Rotor přišli se svojí verzí Q-Ring, což je podobný princip, ovšem převodník není uchycen čtveřicí šroubů napevno ke klíce v jedné jediné poloze. Možnost posunutí elipsoidního převodníku v několika dérách u každého šroubu lze převodník, a tedy i místo záběru kliky vyladit přesně podle potřeb každého jezdce či stylu.

Dost ale elipsoidních převodníků, my jsme si otestovali jinou věc. Tou jsou kliky Rotor RS4X, které posunují mrtvý bod do zcela jiné roviny. Základem jsou frézovaná duralová kliky ze slitiny 7075. Pravá klikka je nasazena na vícehrannou středovou osu a stažena klasicky šroubem dovnitř, levá je nasunuta a stažena svěrnou objímkou. Celý mechanismus je ukryt v pravé klíce, která je na osu nasazena přes speciální excentr. Rameno nesoucí převodníky je vybaveno dvojicí kloubových táhel, propojených se speciálním prodloužením ramene kliky a klikou samotnou. Celé to vypadá dost nepochopitelně, ale princip je v tom, že při šlapání se v momentě před dosažením polohy mrtvého bodu obě kliky navzájem vůči sobě vychýlí až o patnáct stupňů.

ŠLAPEJME DO KRUHU



Ve vodorovné poloze bez šlapání byla pozice klik vůči sobě souběžná, takže ve sjezdu nebylo nic, co by dávalo tušit nějakou anomálii. Jízda ze sedla byla závislá spíše na frekvenci šlapání, která prostě pohyb klik zamaskovala. Celkový dojem z těchto klik byl spíše pozitivní. Pro vyšší frekvenci perfektní, pro silové výjezdy na vyšší otáčky taktéž, s pomalým točením je třeba si zvyknout na vzájemný pohyb klik. Torzní tuhost klik

je slušná, nějaké výraznější kroucení či pružnější projev jsme nepozorovali. První dojmy byly tedy spíše děsivé, po zvyknutí si na neobvyklý průběh šlapání ale už panovala spokojenost.

Po konstrukční stránce jsou kliky stejné jako běžné modely, tedy s převodníky 24/34/44 na čtyřpácku nebo i silniční provedení s dvojpřevodníkem. Trochu nestandardní jsou délky klik 155-180mm a hmotnost s vlastní osou 1280 gramů. Kdo chce ušetřit, s titanovou osou je to „jen“ 1170 gramů, ovšem za vyšší cenu. Ta je 14990 korun pro klasiku a 18990 pro titanovou verzi. Hmotnost klik Shimano Deore XT včetně osy je 860 gramů, takže rozdíl proti klasice zde rozhodně je, ovšem rozdíl ve výkonu také.

Funkčnost klik je bez diskuse, ovšem jejich výraznějším rozšířením brání hmotnost a trochu netradiční vzhled. Proti tomu eliptické převodníky jsou rozšířeny mnohem více, u nich totiž není třeba měnit stávající kliky, ale lze je prostě jen nasadit na klasiku a v případě spokojenosti ponechat, nebo je po oježdění prostě vyhodit a vrátit se zpět k principu kruhu s rizikem mrtvého bodu. (už)

- + funkčnost, vyšší výkon, kruhové šlapání
- hmotnost

Zatímco noha na pedálu ve spodní úvrti je na pozici šestky, tedy bez záběru, horní noha je už na pozici jedničky, tím pádem už v záběru. V poloze devět hodin a patnáct minut se obě kliky vyrovnají do souběžné pozice. To celé by mělo zajistit dokonalý efekt kruhového šlapání. Ovšem jaká je realita, to jsme museli vyzkoušet na vlastní kůži, nebo přesněji kolena.

S prvním šlápnutím do pedálu bylo jasné cítit stále dokola se opakující výchyly klik, která doslova tahala za nohy. Pociť, že se koleno rozskočí, byl hodně nepřijemný. To platilo pro první metry a pomalou jízdu s výraznou opatrností. Postupně zvyšování tempa však najednou jakoby vyhladilo pocit z neustálého vychylování klik z navzájem souběžné osy a šlapání se stalo plynulým. Čím vyšší frekvenci šlapání jsme vyvinuli, tím plynulejší pocit byl. Celý efekt byl znát hlavně na jakoby konstantním pohonu zadního kola, kdy převodník přenášel pohyb na řetěz beze změny, takřka jako stejnoměrné se otáčející hřídel.

Kdybychom chtěli s trochou fantazie špatně překládat, asi bychom nazve mladé domácí značky a její přílby přeložili jako „nebeská miňonka“, ovšem o oblíbenou sušenku se nejedná.

Firma Haven se věnuje přilbám, chráničům, sjezdovým kalhotám a dalšímu vybavení pro cyklistiku a outdoor.

Její druhý nejvyšší postavený model v kategorii XC přilb využívá technologii Triple In-mold, což by mělo přinést zvýšenou odolnost materiálu proti poškození při nárazu. Už sám tvar přilby však svojí masovou materiálu vypoovídá o dostatečné odolnosti. Vnější skořepina je kromě klasického umístění na horní partii přilby také přetažena na bočích až na vnitřní prostor. Dokonce

Haven Mignon

ani zadní část větracích otvorů nepostrádá skořepinovou ochranou. Masivní ochrana se však trochu projevila na hmotnosti 329g u velikosti L/XL.

Vnitřní prostor skrývá stahovací pásek pokrývající dvě třetiny obvodu přilby. Pásek je zajištěn nad spánky nasunutými kolíky, takže jej lze v případě poškození vyměnit. Vzadu je stahovací mechanismus s kolečkem, které je za jízdy hůře ovladatelné. Dostatečně silná výstelka na týlu však nechybí, tudíž pásek nikde netlačí. Totéž platí i pro partie spánků, kde jsou další silné výstelky. Všechny lze jednoduše sundat, což platí i pro tu na teme-

ni a na čele. Čelní je navíc součástí ochranné sítky, která není zasazena do skeletu a lze ji i s výstelkou oddělat a vyprat. Stahování je zajištěno jednoduchými řemíčky s klasickou přezkou.

Tvarově je přilba se zvýšenou zadní partií a výraznými výstupky na temeni univerzální jak pro silnici, tak pro bike. Tam přijde ke slovu šítek, který však díky své délce trochu omezuje ve výhledu. Kdo tedy vozí řídítka hodně nízkou, asi jej dost rychle sundá. Na hlavě je přilba středně hluboká, takže i přes výraznější výšku netlačí tolik nahoru. Usazení je zprvu trochu cítit silnějšími výstelkami, ale po chvíli si jezdeck zvykne a přilba sedí velmi dobře. Pouze manipulace se stahovacím mechanismem je za jízdy obtížnější. Velký počet průduchů neznamená nějaké extrémní odvětrání hlavně díky jejich menšímu rozměru. Mignon tak nabízí v tomto segmentu rozumný střed, nicméně platí to spíše pro boční průduchy, ty na čele mají dostatečnou velikost.

Přilbu lze mít ve dvou velikostech S/M a L/XL, přičemž součástí jsou dvě různé tloušťky vnitřních výstelek. Cena 1390 korun pak odpovídá provedení a designové originalitě. (už)

- + odolnost, usazení na hlavě
- délka šíteku



TrakStand Ultra

- patentovaný systém odporu CENTRIFORCE™ - odstředivá spojka
- velmi realistická simulace odporu
- tři stupně odporu (až do 3 kW)
- pevný a stabilní skládací hliníkový rám
- nastavitelné upínací kužely (s klikou)
- nastavitelná výška trenažéru (nejnižší nastavení 1 cm)
- rozměr kol 700c, 650c a 26"

cena 6 990 Kč / 9 699 Sk

TrakStand Fluid Trainer

- brzděný kapalinou
- pevný a stabilní skládací ocelový rám
- nastavitelné upínací kužely
- rozměr kol 700c, 650c a 26"

cena 4 900 Kč / 6 799 Sk

TrakStand Mag Trainer

- brzděný magnetem
- tři stupně odporu
- pevný a stabilní skládací ocelový rám
- nastavitelné upínací kužely
- rozměr kol 700c, 650c a 26"

cena 3 490 Kč / 4 999 Sk

Blackburn

www.blackburndesign.com

podporujeme **GP24** Sports světly System X™

www.cykl.cz

www.cykl.cz

www.cykl.cz

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



4EVER

Virus XC3

Strana 5

CYKLOSERVIS

www.itek-bikes.cz

TREK

POZNEJ SILO ZAŽITKU

TREK

Domáci 4Ever pro příští rok rádně přezbrojil a jeho nové karbonové a celoodpružené XC rámy budí zaslouženou pozornost. My jsme otestovali jednu ze žhavých novinek, hardtail Virus XC3, jenž je vstupním modelem elitní „karbonové kolekce“. Za 46 999 korun tento bike nabídne mimořádně tuhý a zároveň lehký rám, vyvážené osazení a především nepřehlédnutelný design. Grafika použitá na rámu je stejně vydatná jako efektivní kombinace hnědé a zlaté metalizy. Přestože má 4Ever v nabídce i výrazně dražší kola, Virus XC3 se právě díky svému vzhledu tváří jako nejluxusnější šperk, u nějž se majitel skoro rozmyslí, zda s ním vůbec vjet do rozvahněného terénu. Kolo je ale pro terénní nasazení stoprocentně připraveno, takže obavy ze zašpinění je nutno zažehnat a lesk tomuto šperku opět navrátit až po vyjízdě.

Vira v osvědčení

Rámy 4Ever byly vždy typické svou pevností a vysokou životností. Tuto značku charakterizovaly mohutné duralové trubky a konstrukční prvky maximálně navýšující celkovou odolnost, ať už se jednalo o biaxiální profilaci trubek, výztuhu vpředu u hlavy či masivní zadní monostay vzpěru. A ani v případě karbonu se konstruktéři 4Everu od osvědčených principů neodvrátili. Rám testovaného modelu je typický svou mohut-

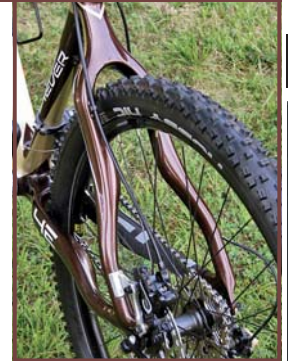


nou spodní trubkou, jejíž dolní partie má takřka čtvercový průřez. Vysoký profil je použit také u horní trubky a ani ta sedlová nebyla se svým průměrem 34,9mm poddimenzována. Ze stejného soudku je i zadní stavba, jejíž široká horní mo-

nostay vzpěra plynule přechází ve výrazněji esovitě prohnutá ramena. Ta mají rozšíření v místech, kde bývají zasazeny brzdové čepy pro rákové brzdy. Tady je ale vše podřízeno pouze kotoučům, po čepích zde kromě zmiňovaného rozšíření nezbyly ani památky. Hodně široký je i přechod ze středového pouzdra do spodních vzpěr, očividně zde hraje prim maximální tuhost při záběru. Efektivně působí lehký průhyb obou ramen asi deset centimetrů před miniaturními patkami. Nosník brzdového třmenů systému IS je zajímavý svým netradičním uchycením, k rámu byl totiž přilepen až po nalakování, a proto si zachoval leštěnou povrchovou úpravu. Žádné obavy z jeho uvolnění ale nejsou na místě, dole je nosník zajištěn šroubem skrz oko patky a nahore je lepený spoj rozložen do dostatečně velké plochy vzpěry. Čistokrevní bikeři jistě uvítají vedení lanek horní trubce, kde jsou mnohem méně vystaveny znečištění.

Jízdní dojmy

První metry jízdy a máme pocit, že Virus XC3 sedláme již dlouho. Kolo zkrátka výborně padne do ruky. Posed je pocitově celkově kratší, a přestože nutí jezdce do sportovní, více skloněné polohy nad říditky, rozhodně není poloha nepřijemně „závodně“ natažená. Délka předního trojúhelníku i zvoleného představce se zdá být ideálním kompromisem mezi pohodlným a ryze výkonnostním posedem. První silnější záběr do pedálů jasně sděluje, že po stránce tuhosti je na tom rám nadprůměrně dobře. Ať už se jedná o partii kolem středu nebo o celkovou torzní tuhost, patrnou například při silovém nástupu do pedálů ze sedla, konstruktéři zde odvedli skvělou práci. Hmotnost kola 11,6 kilogramu včetně pedálů sice není nejnižší, ale rozhodně nijak neomezuje chuť akcelerovat.



Celkem nízká obvodová hmotnost kol s ráčky Mavic XM117 a pláště Schwalbe Nobby Nic společně s nadprůměrnou tuhostí rámu tvoří dobrý základ i pro závodní nasazení.

Po stránce ovladatelnosti nemáme ke kolu připomínky. Sice by zde někteří jedinci možná preferovali spíše lehe zvednutá říditka, použité rovné provedení však zapadá do celkové XC koncepce. **Kolo ochotně zatáhá i díky spíš kratšímu rámu si vede suverénně i na úzkých klikatých pěšinách. Přitom vedení směru nepůsobí nijak zbrkle a ve vyšší rychlosti je jízda dostatečně stabilní i pro méně zkušeného jezdce.** Celkem ochotně se bike zvedá na zadní při nájezdu na překážku, a přestože je Virus XC3 doma především na rychlejších tratích, ani v technických pasážích nemá problémy a dovolí jezdcí si terén plně užít. Ve výjezdech je sice zapotřebí více pracovat s těžištěm, ale říditka jsou natolik nízká, že zkušenější jezdce zdo- lá i hodně prudká stoupání.

Zaměříme-li se na míru nabízeného pohodlí, patří testovaný 4Ever k průměru. Rozhodně není při jízdě supertvrdý, ale nějakou úžasnou dávku komfortu nelze očekávat. Je to dáno celkovou povahou rámu, zaměřeného primárně na výkon. **Nekompromisní přenos energie, výrazně tuhá monostay stavba, široká duralová sedlovka, tato kombinace zkrátka nemůže výrazněji pohlcovat otřesy od terénu. Vše ale napravuje sedlo Fizik Pave, jehož tvar i míra polstrování jsou jednoznačně skvělé.**

SLX bez kompromisů

Díly Shimano SLX nabízejí dokonalou funkci a stejně bezchybný vzhled. K brzdám Deore LX nelze mít po funkční stránce výhrady, z vyšší sady Deore XT je použit pouze zadní měnič. Kliky SLX jsou jedním z designově nejpovedenějších produktů japonského gigantu.

Vidlice Rock Shox Tora SL se zdvihem 100 mm je solídní po stránce celkové tuhosti a odolnosti, my bychom si však na tomto kole dokázali představit přece jen něco kvalitnějšího. Tora zbytečně navyšuje hmotnost předku kola, vyšší typ Recon by k použití osazení pasoval lépe. Tora SL se zde ukázala jako dobrý pracant s progresivní křivkou pružení, ale po stránce citlivosti a hladkosti chodu hlavně zpočátku příliš neexcelovala. Nicméně i tato vidlice svou podstatou splňuje cíl konstruktérů na maximální odolnost a bezporuchovost.

Na další použité díly lze pouze pět chvál, platí to jak o univerzálních hrubších pláštích Schwalbe Nobby Nic, tak o již zmiňovaném sedle či o příjemných a téměř nic nevážících pěnových grippech Ritchey WCS.

4Ever Virus XC3 je zkrátka dobře vyvážený bike, jenž osloví jak amatérské závodníky, tak i estety.

	tuhost, ovladatelnost, výjimečný design		těžší vidlice														
Technická specifikace:																	
Rám: Carbon Fiber																	
Vidlice: Rock Shox Tora SL, 100mm																	
Kliky: Shimano SLX 22/32/44, 175mm																	
Přehazovačka: Shimano Deore XT																	
Přesmykač: Shimano SLX																	
Řazení: Shimano SLX Rapidfire																	
Brzdy: Shimano M575 (Deore LX)																	
Náboje: Shimano SLX																	
Ráčky: Mavic XM117																	
Pláště: Schwalbe Nobby Nic Evo																	
Kazeta: Shimano HG50 11-32 (9)																	
Říditka: FSA XC-180																	
Představce: FSA XC-150																	
Sedlovka: FSA SL-280																	
Sedlo: Fizik Pave CX Sport																	
Pedály: Shimano PD-M505																	
Hmotnost: 11,6kg (vel 17,5")																	
Cena: 46 999 Kč																	
		<table border="1"> <tr> <td>Velikost</td> <td>17,5"!</td> </tr> <tr> <td>a Úhel hlavy</td> <td>70°</td> </tr> <tr> <td>b Úhel sedlové trubky</td> <td>73°</td> </tr> <tr> <td>C Horní rámová trubka</td> <td>556,8mm</td> </tr> <tr> <td>D Délka sedlové trubky</td> <td>445mm</td> </tr> <tr> <td>E Délka zadní stavby</td> <td>425mm</td> </tr> <tr> <td>F Rozvor</td> <td>1063,4mm</td> </tr> </table>		Velikost	17,5"!	a Úhel hlavy	70°	b Úhel sedlové trubky	73°	C Horní rámová trubka	556,8mm	D Délka sedlové trubky	445mm	E Délka zadní stavby	425mm	F Rozvor	1063,4mm
Velikost	17,5"!																
a Úhel hlavy	70°																
b Úhel sedlové trubky	73°																
C Horní rámová trubka	556,8mm																
D Délka sedlové trubky	445mm																
E Délka zadní stavby	425mm																
F Rozvor	1063,4mm																

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

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

První modely 2009 již skladem!

AUTHOR **MERIDA** **GT BICYCLES** **cannondale**

Přijďte se podívat!

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



Naším testem prošel jediný silniční zástupce slovenské značky CTM. Model Speedster je sice oděn v decentním, leskle černém hávu, ale i přes nízkou cenu 17 390 korun nabídne vyočené sportovní svezení. U kola této kategorie to rozhodně není běžné a speedster si určitě získá sympatie začínajících silničářů, kteří si s svět úzkých pláštů teprve chtějí vyzkoušet.

U CTM se při konstrukci silničního modelu vydal cestou konstrukční jednoduchosti, na rámu proto neleháme nějaké extravagance. Potenciální uživatel tohoto kola nejspíš nebude požadovat výstřednost a naopak ocení designovou střídmost. Ovšem v případě výběru komponentů se u CTM chtějí vyhnout zažitému standardu a speedster využívá řadu pro tuto kategorii nadstandardních dílů. Jedná se například o celkem luxusně vyladěný představec, řídítka a sedlovku Truvativ série XR či o hodně lehké sedlo Velo závodního tvaru s gelovou výplní. Stejně tak použité komponenty italské značky Miche nejsou často k vidění.



Jízda do kopce ze sedla rovněž nepředstavuje problém, a to ani pro jezdce zvyklého na podstatně dražší závodní stroje. Ve stoupání není nutné se s řízením jakkoli přetahovat a kolo i tentokrát ochotně vede přímý směr.

Po stránce jízdního komfortu jsme vzhledem ke stavbě rámu a vidlice nečekali žádné zarážky a naše očekávání se vyplnilo. Konstrukce zadní stavby, pevná sedlovka Truvativ, úzké sedlo závodního střihu, zde zkrátka není prostor na výraznější pohlcování otřesů od vozovky. Totéž platí i u přední vidlice. Rozhodně to ale není výtky, spíše jen konstatování. Zaprvé se zde konstruktéři evidentně zaměřili především na pevnost a odolnost rámu a zadruhé je opět nutné vzít v potaz cenu kola. Jako celek jsou jízdní vlastnosti speedsteru rozhodně nad úrovní jeho cenové hladiny.

Rám a komponenty
Stavba rámu představuje klasiku, využívající konstantní profil trubek po celé své délce. V případě spodní a horní je použit celkem běžný kapkovitý průřez. U zadní stavby se také nijak neexperimentovalo, spodní ramena jsou jen lehce zalomena s oválným průřezem, sedlové vzpěry jsou úplně rovné. Charakteristickým detailem rá-

CTM Speedster



mu je uchycení těchto vzpěr pod osu horní trubky, čímž se zmenšuje zadní trojúhelník a teoreticky narůstá jeho tuhost. V současnosti už může působit trochu nezvykle použití takřka nulového slopingu. Někteří rekreační silničáři by prodloužení hlavové trubky pravděpodobně ocenili, neboť by se dostala vyšší řídítka, a odpadla by nutnost použít vícero podložek pod představcem.

Absence spodního můstku zadní stavby již není v současnosti ničím výjimečným a zde rozhodně není na škodu. Tuhost je při silném záběru zcela dostatečná. Líbilo se nám provedení nosníků seřizovacích šroubů předpětí lanek řazení, umístěných na spodní trubce. Díky jejich výraznějšímu odsazení od rámu je jejich obsluha velice pohodlná.

Xenon. Od značky Miche tak pochází vlastně jen kličky, kazeta, brzdové čelisti a kompletní kola.

I přes použití již obstarožního čtyřhranu nabízí kličky dostatečnou tuhost, převodníky Compact (34/50) jsou k tomu kolo rozhodně správnou volbou. Totéž platí o „turističtější“ devítkové kazetě s rozsahem 13-25 zubů. Řazení funguje stejně čistě, jako kdyby byly použity i kličky a kazeta z jedné sady od Campagnola. Naopak výtku máme k brzdám. Ty jsou sice celkem pohledné a nechybí jim excentrický „vyhazovák“, ale špalímkům schází možnost náklonu. Jejich doosednutí na ráfek nebylo zpočátku příliš přesné a bylo nutné špalíky více obrátit, a přízpůsobit je tak brzdové ploše ráfků.

Přední vidlice má samozřejmě durablelou konstrukci. Její široká plochá ramena jsou zboků navařena ke sloupku a tvarově tak tento celek působí čistě, a to i přes svou jednoduchou konstrukci. Plusem vidlice je skvělá pevnost. Ta sice znemožňuje výraznější pohlcování otřesů, kompenzuje to ale výborným vedením směru a netečností vůči brzdění. U méně pevných konstrukcí totiž může docházet k jejich rozbořování, což rozhodně není případ speedsteru.

Zapletené kola Miche Excite využívají kvalitní náboje a ploché černé dráty. Atraktivita kolo je nesporná, designově vypadají lépe než některé výrazně dražší modely. Trojitě křížení párově zapletených drátů dává kolum velice dobrou tuhost, takže i zde bez připomínek.

Komponentová skladba kola je bezproblémová. Díly Miche Team jsou plně funkční. Aby také ne, když přehazovačka, přesmykač a páky Ergopower dodává značce Miche rovněž italské Campagnolo. Na jmenovaných dílech, které katalogově nesou označení Miche Team, je dokonce přítomno logo Campagnolo a nápis

Nadstandardním komponentem jsou jednoznačně nášlapné pedály Miche. Ty funkčně vychází ze systému Look, nejsou s ním však díky odlišnému tvaru zarážky kompatibilní. Našlapnutí i vyckvnutí je u pedálů bezproblémové.

U CTM na modelu Speedster nijak nešetřili a podařilo se jim postavit spolehlivé a dostupné sportovní silniční kolo. Navíc s řadou vyočených podrobných detailů, mezi něž patří například hodně pohodlná omotávka řídítek. Ostatně i takové zdánlivě nedůležité detaily rozhodují o dojmu z kola...

Pedály 34R STAIRS

Novinkou v nabídce domácí značky Free For Ride alias 34R jsou ploché pedály Stairs. Ty mohou dobře posloužit jezdci horských kol, kteří neradi používají nášlapné systémy a chtějí mít nohy v terénu volně.

Ultratenké tělo je vyráběno na CNC strojích z kovaného duralu Al 6061. Uvnitř najdeme dvě průmyslová ložiska a jedno kluzné pouzdro. Pedály jsou uloženy na ose z CrMo oceli, která je taktéž opracovaná na CNC a do kličky se upevňuje pomocí imbusového klíče Č 8.

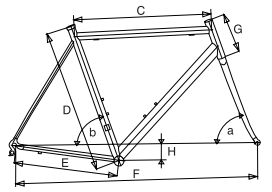
V duralovém těle pedálu je 16 vnitřních pinů, které lze velmi snadno vřušrobovat díky použití větší hlavičky. Povrchová úprava je provedena černým eloxem, což se projeví na její dostatečné odolnosti.

Díky tenčímu tělu je chodidlo blíž k ose pedálu a plochá podrážka skateového boty či speciální obuvi pro BMX na ostrých pinech nekoužle. Hmotnost páru pedálů je 485g a cena 1350 Kč.



(mig)

	ovladatelnost, tuhost, pláště Ritchey, komponenty Truvativ, nášlapné pedály		brzdy, kratší hlavová trubka
Technická specifikace:			
Rám: Alu 6061 double butted			
Vidlice: Alu 6061 unicrown			
Kličky: Miche Team 34/50			
Přehazovačka: Miche (Campagnolo Xenon)			
Přesmykač: Miche (Campagnolo Xenon)			
Řazení: Miche (Campagnolo Xenon)			
Brzdy: Miche Team			
Kola: Miche Excite			
Kazeta: Miche (9s) 13-25			
Pláště: Ritchey Race Slick 23			
Řídítka: Truvativ XR			
Představec: Truvativ XR			
Sedlovka: Truvativ XR			
Sedlo: Velo Carbon Gel			
Pedály: Miche - nášlapné			
Váha: 9,8 kg (vel. 560, bez pedálů)			
Cena: 17 390 Kč			



Velikost	560 mm
a Úhel hlavy	73°
b Úhel sedlové trubky	73°
c Horní rámová trubka	556 mm
D Délka sedlové trubky	560 mm
E Délka zadní stavby	405 mm
F Rozvor	986 mm
G Hlavová trubka	139 mm



PERFECTION FOR ACTION



MEZZOLDO
Zimní membránová bunda

Cena: Kč **2 079,-**
Velikost: XS-XXL

- větrnodolná, vodoodpudivá zimní cyklistická bunda z membránového materiálu WindProtect zajišťující dobrou propustnost a ochranu proti chladu v zimním a chladném počasí
- vnitřní strana membrány je tvořena jemným podesáním
- kvalitní široký zip s dobrým podložčením proti pronikání chladu
- boky a vnitřní strany rukávů z prodyšného a elastického materiálu, který ideálně kopíruje tělo
- extrémně bezpečné reflexní prvky na rukávech a zádech v oblasti kapsy
- univerzální sportovní využití v chladnějších podmínkách (běh, běhky, cyklistika)
- úniká zadní kapsa na zip
- ukončení rukávů a spodní části do gumy
- světlý moderní design, logo Rogelli
- efektivní ozdobné ploché švy

www.rogelli.cz
www.rogelli.sk

Rogelli CZ, Nádražní 83, 549 57 Teplice n/Met.,
Tel.: +420 773 535 836, e-mail: info@rogelli.cz



PRESTIŽNÍ CYKLISTICKÉ RUKAVICE
MODELY V PROFESIONÁLNÍ KVALITĚ
NEJOSÁHLĚJŠÍ NABÍDKA RUKAVIC NA TRHU



WINTER STAR -10°C - +10°C

Zesílená windprotect membránová zimní rukavice

Velmi hřejivý membránový model zimní rukavice CHIBA. Rukavice zesílená dodatkovou fleecovou výplní odolává bezpečně i při teplotách -10°C. Protisklizová úprava dlaně. Proloužené stahovací zápěstí. Vysívané logo CHIBA. Velmi univerzální všesportovní využití.

Cena: Kč **899,-**
Velikost: XS-2XL

- Materiály-dlaň: Rubbertec, Vitech, zmkčující polstrování
- Materiály-říbet: Froté, Windprotect, Windprotect Softshell
- Použití: turistika, univerzální, univerzální cyklistické
- Technologie: Puller, Pulswarmer, Safety Reflex, Waschbar, Windprotect

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ



Letošní první listopadový týden je v kalendáři české a potažmo středoevropské cyklistiky vyhrazen 7. ročníku Mezinárodního sportovního veletrhu SPORT Life, potažmo 11. ročníku veletrhu Bike Brno. Brány se otevrou ve čtvrtek, 6. listopadu v devět hodin ráno a poslední návštěvníci opustí brněnský výstavní areál v neděli, 9. 11. ve čtyři hodiny odpoledne. Na začátek nutno upozornit na to, že cyklistická část veletrhu SPORT Life bude od letošního roku nově probíhat pavilonech F, G1 a V.

Veletrh začne sice až ve čtvrtek ráno, velmi důležitým termínem bude ovšem již středně odpoledne. Všichni vystavovatelé budou samozřejmě dokončovat a dodávat své expozice, ale především bude mít své první a jediné společné setkání devítiletá hodnotelská komise nové soutěže pro vystavovatele **Bike Brno Prestige**. Členové této komise společně vyberou z nominovaných exponátů ty nejlepší a určí, kdo bude následně oceněn v jednotlivých kategoriích. Vybrané exponáty budou následně umístěny do společné expozice v pavilonu F, kde budou k vidění po celou dobu veletrhu.

Přejdeme ovšem nyní na oficiální začátek veletrhu, tedy na čtvrtek, 6. 11. 2008, 9. hodinu ráno. V tento moment se otevrou vstupní brány brněnského výstaviště a do areálu začnou proudit davy návštěvníků a mezi nimi také příznivci a podpscivní fanoušci vynálezce horského kola, **Garyho Fishera**. Tento významný zahraniční host se bude jít v zákulisí připravovat na to, aby v deset hodin společně s ministrem životního prostředí Martinem Bursikem a zástupcem pořadatele přestříhl na podiu v pavilonu F startovní pásku letošního ročníku veletrhu. Hned po tomto slavnostním zahájení veletrhu bude následovat ocenění vítězů exponátů v soutěži Bike Brno Prestige. Předání ocenění bude stejně tak v režii tří výše uvedených protagonistů.

Na podiu F bude logicky následovat rozhovor Roberta Bakaláře s Gary Fisherem a poté i autogramiáda této cyklistické osobnosti. Ministr Martin Bursík se v mezidobě přesune do tiskového střediska v pavilonu E, kde zahájí druhý ročník **Bike konference**. V návaznosti na loňskou přeměru tohoto projektu budou letošními hlavními tématy Ekologie a vliv městské dopravy, Mobilita a Lobbying v EU za podporu cyklo-dopravy a velobusinessu. Zásadními spolupracujícími subjekty při této konferenci jsou Centrum dopravního výzkumu a Nace Partnerství. Mezi přednášejícími vystoupí také zahraniční odborníci na cyklo-dopravu, celá konference bude tedy probíhat v češtině i angličtině.

V pavilonu G1 bude už v tu dobu dávno v provozu testovací dráha pro elektricky asistovaná kola. Bude se jednat o ojedinelou prezentaci elektrokol pod názvem **E-BIKE 2008**. Každý návštěvník se bude moci seznámit s mnoha typy elektrokol všech hlavních světových výrobců a projet si na libovolném z nich zmiňovanou dráhu v pavilonu G1. V rámci projektu E-BIKE 2008 budou vedle testovacích jízdy v běhu ukázky jednotlivých technologií baterií a po-

honů, stejně jako osvěta o výhodách a úskalích městské cyklistiky.

V těsné blízkosti, taktéž v pavilonu G1, budou probíhat finální úpravy biketriálového parku, na kterém proběhne o víkendu finálový závod seriálu Mistrovství ČR v biketriálu. Zatímco v tomto prostoru bude ještě vládnout klid, Michal Matys a jeho ansámbl už bude v velkém stylu testovat skate a bmx park v přízemní pavilonu E. Již od čtvrtka budou na pořadu exhibiční jízdy na BMX, MTB, skateboardech a inline bruslích.

Páteční den bude mít ve srovnání se čtvrtkem klidnější průběh. V akci budou stále doprovodné programy jako dráha pro E-biky v pavilonu G1, Matysův bmx-park v pavilonu E, v pátek již doplněn o odpolední závody ve skateboardingu. Na podiu v pavilonu F si bude Robert Bakalář zvat jednu cyklistickou hvězdu za druhou a hodnotit s nimi proběhlou sezónu a samozřejmě bude sondovat i jejich plány do budoucna. Program tohoto podia bude pravidelně prokládán pestrými módními přehlídkami cyklistického oblečení a doplňků. To vše poběží prakticky po celou dobu veletrhu ... takže vlastně již od čtvrtka.

Sobota bývá z hlediska doprovodných akcí každoročně nejnašlapanější a nejnak tomu bude i letos. Již od rána se budou na výstavišti sjíždět borci s horskými a biketriálovými koly, aby se zúčastnili buď **závodu horských kol**, který bude po celý den probíhat v areálu BVV, nebo budou v rámci posledního závodu seriálu **MČR v biketriálu** zdolávat trať v pavilonu G1. V pavilonu E, jehož průběh bude celou dobu dirigovat osvědčený Majkl Matys, bude tento den patřit malým kolům a budou zde probíhat **závody v BMX freestyle**. Pro zájemce o klidnější průběh jejich návštěvy bude zajímavou oázu sál Morava v pavilonu A, ve kterém známí cyklocestovatelé nabídnou projekci a především své zážitky a zkušenosti z jejich cest ... to vše pod názvem **CYKLOCESTOVÁNÍ**. Mezi přednášejícími nebudou chybět jména jako Honza Galla, Pepa Zimovčák, Honza Vlasák a další. Program na podiu v pavilonu F bude klasičky o módních přehlídkách, rozhovorech s osobnostmi a nově zde v odpoledních hodinách proběhne vyhlášení výsledků letošního **Peloton TOP TEN**.

Jedním z důležitých bodů sobotního programu je křest profilové knihy světově známé cyklistické fotografky **Markéty Navrátilové** nazvané **ReCycling**. Slavnostní křest bude probíhat na podiu haly F v pravé sobotní poledne. Kniha pak bude v prodeji ve stánku časopisu Velo v hale V, kde bude autorka po celou dobu osobně přítomna k autogramiádě.

A máme tu neděli ... poslední den veletrhu. V pavilonu E se změní velikost kol, na kterých se bude skákat a létat, a proběhne zde **závody v MBT freestyle**. Biketriálový park bude v neděli patřit nejmenším závodníkům. Svě finále zde budou mít přebory ČR a ČMF. Téma cykloturistiky bude mít v neděli své místo jednak v sále Morava, kde pohovoří o cestách napříč Austrálií Martin Stiller a Renáta Lonišová, a jednak v Kongresovém centru, kde v rámci festivalu **KOLEM SVĚTA** proběhne beseda s cyklocestovateli Martinem Janem a Lucií Kovaříkovou. Neděle bude doplněna **promenádami historických cyklistů**, takže se budeme moci

podívat i na to, na čem jezdili naši předkové. V šestnáct hodin se z výstavištních amplicí rozezná závěrečná zmlka veletrhu a to bude znamení, že končí letošní ročník veletrhu a že nám všem nezbyvá nic jiného než si celý rok počkat na další ročník, na novinky pro rok 2010, na další osobnosti, které se nám podepíší na plakáty či fotografie ... zkrátka na SPORT Life / Bike Brno 2009.

Těsně před uzávěrkou pustil Robert Bakalář do světa aktuální informace o účasti některých cyklistických hvězd. Vše podstatné shrnul do jednoho odstavce.

Po Ernesto Colnagovi, Eddy Merckxovi bude hlavní hvězdou letošního veletrhu Bike Brno guru horských kol a jeden ze zakladatelů mountainbikingu Garry Fischer! Zahraničními hosty budou dále australský silničník Adam Hansen a slovenští cyklisté Peter Sagan, bratři Peter a Martin Velitsové. Na podiu v pavilonu F budou v průběhu čtyř dnů veletrhu hosty rovněž současné české cyklistické špičky, které již příslibily účast: paralympijský vítěz Jiří Ježek, mistr světa ve 4crossu Michal Prokop, účastnice OH v BMX a světová medailistka Jana Horáková, úspěšní čeští silniční profesionálové působící v zahraničních týmech Roman Kreuziger a František Raboň, silniční mistr ČR Petr Benčík a jeho kolegové z týmu PSK Whirpool, vítězka Světového poháru do 23 let horských kol Tereza Huříková, čeští dráhoví reprezentanti – mistr světa v omniu Alois Kaňkovský a další. Hosty veletrhu budou také nedávni přední světové cyklisté Pavel Padmos a Ján Svorada. Součástí programu budou i praktické ukázky měření práce ve watech nebo seřízení optimálního posedu at na silničním nebo na horském kole a další zajímavosti.

A to nejpodstatnější na konec ...

Detaily o jednotlivých doprovodných akcích, návštěvách dalších VIP osobností a všeobecné informace o veletrhu se budou průběžně ladit a aktualizovat. Prosim sledujte internetové stránky www.sport-life.cz, kde se dozvíte aktuální informace. A pro ty, co tento scénář dočteli až do konce, je tu malý tip. Na stránkách veletrhu se můžete zaregistrovat a získat tak slevu na vstupném.

PRAKTICKÉ INFORMACE PRO NÁVŠTĚVNÍKY:

Termín veletrhu:
6. – 9. listopadu 2008,
Brno – Výstaviště

Otvírací doba:
Čtvrtek – Sobota: 9.00 – 18.00 hod.
Neděle: 9.00 – 16.00 hod.

Vstupné: Základní: 100 Kč
Zlevněné: 60 Kč
Rodinné: 250 Kč



6. – 9. 11. 2008

Brno – Výstaviště

Veletrhy Brno, a.s.
Výstaviště 1
647 00 Brno
Tel.: +420 541 152 279
Fax: +420 541 153 068
E-mail: sport-life@bvvcz
www.sport-life.cz



KONA

CoilAir



Před rokem se kanadská Kona vytasila s revolučním systémem Magic Link, jež použila na enduro stroj CoilAir. Tento systém odpružení má za úkol, laicky řečeno, rozpoznat sklon terénu a podle toho upravit geometrii kola. Na první pohled se nám coilair zdál jako další v řadě utopických systémů, kterých cyklistický trh viděl již spousty, ale Kona by si jistě své jméno nepošpinila nějakým nefunkčním nesmyslem. O tom, že coilair skutečně funguje, jsme se na vlastní kůži přesvědčili na celosvětové prezentaci v pyrenejském bikeparku La Molina, kde jsme mu pěkně provětrali pářka. A to doslova.

Kouzelné péro

Ani coilair nevybočuje z řady strojů s jednočepovým odpružením, jemuž Kona zůstává i nadále věrná, ovšem patnácti centimetrům zdvihu přičítá na pomoc samostatná ocelová pružinka, která ve sjezdu zadní stavbě přidá další dva centimetry. Jejím hlavním smyslem však není zvýšení zdvihu, ale právě úprava geometrie. O pružinu se totiž opírá samostatné vahadlo, na jehož konci je upevněna pístnice tlumiče. Při jízdě po rovině a ve výjezdu tah řetězu způsobí, že kolo má allmountainovou geometrii s úhlem hlavy 67° a vlivem šlápnutí se nic nemění. Jakmile však coilair vjede do terénu, vahadlo se pod vlivem rázu působících ve vertikálním směru pohybuje směrem k sedlové trubce a tím sklápí geometrii rámu. Posed se tak stává freeridovějším a kolo se v prudkém sklonu mnohem lépe ovládá. Tolik teorie.

Úpravy pouze kosmetické

Rám byl oproti první verzi pro sezónu 2009 upraven pouze minimálně, což svědčí o tom, že si je Kona svým systémem jistá. Jako

i u ostatních rámu, zcela nově je kované vahadlo přepákování tlumiče a hlavová trubka pro sloupek vidlice průměru 1,5". Tvar menšího vahadélka systému Magic Link byl také lehce upraven a zmizel mohutný elastomery. Nové jsou tu dva duralové ovladače předpětí pružiny, připomínající matice ve tvaru motýlky, kterými lze snadno otáčet prsty. Odpružení totiž nebude správně fungovat jen tak samo od sebe, protože velmi důležité je jeho nastavení podle hmotnosti jezdce. Přesný popis je názorně zpracovaný v přiloženém manuálu, jimž je nutné se řídit, jinak systém nebude pracovat tak, jak má! Ve zkratce řečeno, vahadlo musí být při nasazení v jedné přímoce s tlumičem. Pokud by s jeho osou svíralo jakýkoliv úhel, funkce systému bude negativně ovlivněna.

V „klidovém“ stavu je poměr přepákování tlumiče 2,65:1, při funkci magic linku se pak vahadlo sklápí až o sedm stupňů, což odpovídá právě dvěma centimetrům zdvihu

navíc. Pružinka také snižuje tlak na tlumič, čímž částečně zvyšuje jeho životnost a také se to projevuje na citlivosti odpružení. To ale pouze v terénu.

Test bikeparkem

Hned první jízdu jsme se pustili na červeně značenou trať. Nutno podotknout, že nebyla vůbec jednoduchá a to, co je ve španělském parku značeno „pouze“ červeně, by u nás mohlo klidně sloužit jako sjezdová trať. V nejprudším úseku dokonce někteří redaktoři z rovinatějších států Beneluxu raději slé-



zali a kola snášeli, takže jsme chvíli měli co dělat, abychom se vůbec na kole udrželi. Teprve po najejí trati jsme se mohli plně věnovat tomu, jak coilair skutečně funguje.

Prvním dojmem je velmi příjemná ovladatelnost kola, jež bleskurychle reaguje na veškeré podněty pilota. Průjezd klopenky s řidítky nízko nad zemí, průlet nad rozbitým terénem, zehlení přírýchých kofenů, seskok terénního zlomu či jízda po zadním kole, to vše je pro coilaira samozřejmostí. Točivost je skvělá, odepení ke skoku nečiní žádný problém a zdvih je hodně hluboký. Změna geometrie ve sjezdu není nijak nepřijemně cítit, zadní kolo mnohem lépe kopíruje terén a tlumič získá s pohybem vahadla na progresivitu. Zadní stavba se lehce prodlužuje, což pomáhá lepšímu zpracování překážek a kolo tak lépe postupuje terénem.

Ačkoliv to doteď může vypadat, že popisujeme spíš chování sjezdáka, Kona CoilAir se pyšní univerzální koulou pozíci, kdy se na tom samém kole dá na vrchol kopce dojet po vlastní ose. Hmotnost kola mezi

13 a 15 kg podle osazení totiž není žádným hendikepem. Při šlápnutí se odpružení jeví o něco tužší a k nežádoucímu požíraní energie pod záberem prakticky nedochází. Navíc je důležité zmínit, že se pod šlápnutím ze sedla magic link ani nehne a nedochází tedy k tomu, že by se kolo pod každým šlápnutím sklápelo dozadu.

Sen se stává skutečností

Koně se u modelu CoilAir podařilo zhmotnit sen mnoha jezdců o kole, které by dokázalo intuitivně poznat režim jízdy a tím upravit jak charakteristiku pružiny, tak i geometrii, aniž by bylo nutné za jízdy štelovat jakákoli hejblátka, zvyšovat či snižovat ručně zdvih a přitvrzovat či změkčovat tlumič. Systém Magic Link vše udělá za bikeru, a to s takovou noblesou, že si za jízdy skoro ničeho nevšimne, pouze mu případně jízda absolutně příjemná a skvěle ovladatelná kolo se stane součástí jezdceova těla. Jediné, co lze zatím coilairu vytknout, je netradiční vzhled systému, jenž škarohlídům může připadat tak trochu jako ze stavebnice Merkur. Ale to je jistě jen otázkou času, kdy se podaří systém designově zjednodušit.

PEARL IZUMI

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

a Úhel hlavy	65,7°–87,7°
b Úhel sedlové trubky	70,7°–71,7°
C Horní rámová trubka	589 mm
D Délka sedlové trubky	431 mm
E Délka zadní stavby	439 mm
F Rozvor	1121 mm
G Hlavová trubka	120 mm

+ výborná ovladatelnost, úprava geometrie pouze pod vlivem rázu terénu, univerzalita

- netradiční vzhled

Anatomický základ

Tvary odpovídající potřebám jezdceova těla, to je základ názvu i provedení sedla **BBB Anatomical Base**, určeného pro MTB i silnici.

a odolnější, takže při opření kola o zed' by potah měl něco vydržet. Vzadu nechybí spodní plastový kryt, který jistí potah před případným uvolněním. To vše je naloženo na bedra Cr-Mo ližin s vyznačenou stupnicí pro přesnější nastavení. Délka ližin je však více než dostatečná, aby si každý jezdce našel tu svoji správnou pozici.

Sedlo není díky tvaru třeba nastavovat příliš vzad nebo vpřed. První nasazení dá jasně cítit plošší sedací část, ovšem s poměrně slusným komfortem. Dosedací plochy nabízejí i přes vyšší tvrdost poměrně komfortní posezení a dobré tlumící schopnosti. Středová část je výrazně užší, takže při šlápnutí nijak nepřekáží mezi stehny. Otvor ve středové partii je lehce cítit, ovšem díky výraznějšímu oblému polstrování jeho okrajů si na to jezdce brzy zvykne, takže to není žádná vada. Naopak zjevně hran otvoru je zde velmi kvalitně vyřešeno. Trochu širší je špička, která je při posunutí vpřed trochu cítit po stranách. I přes výraznou délku je sedlo určeno spíše pro jednu pozici, nebo pro pouze mírné posunutí vpřed. Závodní a sportovní určené je tedy jasně. Vyznavači vzprímenějších posezení, kteří se do stoupání posouvají na sedlech až na špičku, to v tomto případě určitě nevyhrají. Jde o sportovní kousek, který počítá s posedem sklopeným nad představec a maximálním výkonem v sedle. Díky absorpčním schopnostem a dobrou tvorbou nebude problém vydržet na tomto sedle i během maratonů a delších svihů na silnici.

+ tvarování, absorpční schopnosti

- širší špička

(už)

Jak to vidí profík?

V téhle rubrice jsme začali představovat kola jezdců, kteří se na domácích tratích pohybují výrazně vpředu a samozřejmě už mají své zvyky a zkušenosti jaký materiál nasadit a proč. Pro tentokrát jsme vybrali nikoli jezdce, ale jezdkyňi, a ne ani tak z předních řad domácího pelotonu, jako z těch mas výkonných nadšenců, kteří bikováním doslova žijí. Tudiž je to spíše „jak to vidí hobák“. Takže dámy, co by pro vás mohlo být inspirací?



nevidí. Napojení na výrazně odlehčené patky je klasicky šroubované. Čepy ráfkových brzd jsou díky kotoučovým osiřel. Nechybí samozřejmě prohnuti řetězových vzpěr, které ovšem postrádají spojovací vřutku za středovým pouzdem. Celkové zpracování rámu je velmi čisté, takže Italoové drželi krok se silničními vzory

Došlucie Manitou Skareb už pomalu dosluhuje, ale svoji hmotnosti koreponduje s kolem, což bylo při výběru rozhodující. Díky nižší tuhosti ale přijde na řadu něco odolnějšího pro lepší vedení stopy. Osazení osvědčenou sadou Deore XT není mimořádné, zajímavé je, že v době hromadného návratu ke klasickým rapidfire páčkám Eva používá dualy a nijak výrazně si na ně



nestěžuje. Zapletená kola Mavic jsou celkem standard. Trochu originality vnáší do hry hlavové složení Race Face nebo karbonová sedlovka Selcof. Karbonová řídítka Eleven a stejnojmenný duralový představec také nejsou zcela běžné vidanou značkou. Už trochu ošuntělé je sedlo

Fizik Plateau, stejně jako vzorek pláštů Hutchinson Python, který svým dezénem již blízcím se semi-slickům vyvolává údiv nad sjezdářskými schopnostmi majitelky.

Nejdůležitější věc na celém kole je plyšový tygr na řídítkách, hole tu cyklistiku prostě berou jinak...

My jsme se na tomto kole mohli projet a spíše se divíme, jak může někdo na takto tvrdém rámu propulovat sjezdy tak hladce. Ve výjezdech je ovšem perfektní přenos síly výhodou. Ovládní kola se spíše závodním posemem je poměrně snadné a bike není třeba přemlouvat ke změnám směru, takže Cinelli v tomto případě ano i pro terén.

Tento stroj sice nepatří mezi klenoty závodního pole, ale je spíše jedním z mnoha kol těch nadšenců, kteří si umějí vybrat dle svého gusta a binking je jejich životní styl. Miniaturní převodník či kovová ozdužba ve tvaru cyklisty na Evině krku jsou toho důkazem.

(už)

Předně je to rám Lucille známé silničářské značky Cinelli, patřící bikerce ze Znojma, kterou vzhledem k její profesi policistky raději nebudeme jmenovat. Nicméně vzhledem k letošnímu vypsání prémie za sjetí nejnarodnějšího úseku z Hvězdy během maratonu Rallye Sudety je třeba poznamenat, že letos to sjelo hodně žen, ale vloni ještě bez prémie a za mokra právě jen majitelka tohoto biku. Říkejme jí třeba Eva, abychom zachovali určitou anonymitu. Eva se s ničím nemazlí, což dokázala při Specialized MTB Challenge v Polsku rozbitím bočního okýnka u oktávky, v níž si dva jezdci zabouchli klíče a jim se to nedařilo ani kladem. Jestli to takhle bylo i při výběru kola, kdy jasně určila, jak má vypadat a co na něj přijde nastrojít, můžeme jen hádat.

Rám Cinelli Lucille z roku 2004 je vzhledem ke spíše silniční orientaci této značky určitou raritou. Duralové trubky mají kapkovitý profil, dominantní je pak zadní karbonová vestavba. Masa materiálu v místě spojby obou sedlových vzpěr před protažením do monostay je opravdu impozantní, takový profil se jen tak

Pohled do historie

Systém řazení poháněný vzduchem dlouho nedal konstruktérům firmy Shimano spát, s jeho funkcí laborovali dlouhou řadu let. Jeho složitost měla být vyvážena maximální čistotou funkce, bez ohledu na provozní podmínky, tedy mokro či bláto. Zeola uzavřený systém hadiček, pístků a stlačeného vzduchu byl skutečně vůči vnějším nečistotám zcela imunní. Každá mince má ale dvě strany. Se sestavou řazení Shimano Airlines souvisela nejen neskládná tlaková nádoba, kterou bylo na kole nutné někým umístit, ale také složitější seřízení chodu. Přestože se stlačeným vzduchem ovládané řazení ale dlouhodobě neprosadilo, rozhodně mu patří čestné místo ve vývoji MTB komponentů. Ve své době se totiž jednalo o zcela revoluční počin, i když z dnešního pohledu ne dvakrát úspěšný.

Článek Shimano Airlines pochází z Cykloservisu číslo 15 z roku 1997. Tehdy se jednalo o žhavou novinku, zatím ještě testovanou ve stadiu prototypů na kolech vybraných sjezdařů. Řazení Airlines však ještě čekal dlouhý vývoj, v oficiální nabídce Shimana se objevilo až pro sezónu 2000, tedy o tři roky později. Komponenty řazení byly navrženy a testovány speciálním vývojovým týmem Skunk, částečně podporovaným značkou Shimano. I ve své sériové podobě se jednalo o ruční, v malých počtech vyráběné díly, které vznikaly v prototypovém oddělení firmy. Samozřejmě byly dostupné pouze prostřednictvím zvláštních závazných objednávek. Všechny díly sady Airlines také měly své sériové výrobní číslo. O tom všem vypovídalo i logo řazení Airlines, v němž malými písmeny stálo: „Shimano Special Project Group - Limited Production“.

Během vývoje se díly Shimano Airlines výrazně měnily. Sériová podoba přehazovačky byla oproti prototypu podstatně nižší s klasickým uchycením v normím čepu. Naplnění pružina se přestěhovala zespolu, kde docházelo k jejímu zanesení blátem, na horní stranu. Princip zůstal zachován a minimální ovládací síla, potřebná k přehození, také. Sada pracovala se sedmi pastorky s rozsahem jedenáct až dvacet šest zubů. Unašeč pastorků byl po vzoru XTR vyroben z duralu. I přes pouhých

Ano, japonský lídr bikového světa přichystal skutečnou bombu. Angličtíni znali bikové se zřejmou chytají za hlavu a říkají si, kam to ten svět spěje. Nenechte se oklamat. Shimano nezaložilo (zatím) leteckou společnost.

Shimano Airlines je název zcela nového systému řazení. Celkem logicky má systém osi společného se vzduchem. Správně! Hnacím médiem již není ten ocelový lanko, ale tlak vzduchu. Princip je vlastně zcela prostý. Na mechanismus přehazovačky působí tlak vzduchu přivedený plastovou hadičkou. Vzduch je stlačen do tlakové nádoby, odkud prochází přes dvě ovládací páčky na řídítkách. Zmáčknutím levé páčky řadíte dolů, pravou zase nahoru. Prototyp je zatím zkoušen na sjezdovém kole GT LTS testovacích jezdců Shimana Paula Thomaseberga a Haro Nobukatsu. Nejen oni, ale i Leigh Donovan a Markus Klausmann, kteří měli možnost novinku vyzkoušet, vzduchové řazení chválí až do nebes.

Jaké jsou ve skutečnosti vlastnosti tohoto systému? Vyšší přesnost řazení - žádné mezipoly. Minimální

SHIMANO AIRLINES



Velké foto: prototyp přehazovačky ovládané vzduchem (v pozadí chladičové lamely bubnové brzd). Malé foto nahoře: tlaková nádoba. Malé foto dole: pravá ovládací páčka pro řazení na větší pastorky. Nevýhodou je možnost řazení pouze o jeden pastorek.

ovládací síla a krátký krok páček. Minimální údržba. Lepší funkce při znečištění třeba blátem - žádná pružinka. Chod nahoru i dolů ovládá stejný tlak vzduchu. Žádné znečištění bowdenů a z toho plynoucí zhoršení funkce. Každá mince má dvě strany a ani japonská konstruktérská zatím nedokáže sestavit perpetuum mobile. Přesto, že tlaková nádoba je poměrně těžká, má samozřejmě omezený objem stlačeného vzduchu. Proto funguje řazení pouze po omezenou dobu, stejně jako u kdysi zkoušeného elektromagnetického řazení Mavic, kde bylo pro změnu třeba vyměňovat baterie. Také poškození hadičky a následnému úniku vzduchu ze systému nelze zcela zabránit. Stejně jako u hydraulických brzd nebo loni představeného hydraulického řazení německé firmy Wendlor. Zatím není z dostupných materiálů jasné, co se děje při klesajícím tlaku v nádobě. Zda to nějak ovlivňuje spolehlivost řazení... Hnacím médiem ale nemusí být nutně vzduch. Lze také použít jiný, lépe stlačitelný a ekologický plyn. Aerolinky Shimano se teprve rozjíždí, při dnešním tempu vývoje se ale zřejmě rychle přesunou z prototypů ke spíčkovým závodníkům a pak možná i k vám. (zp)

PAVLAČ

Česká značka Sensor oblékla herce i celý filmový štáb při natáčení pokračování slavného filmu Sněženy a machři. V druhém dílu se tak Viky Cabadač či Karel Mácha (alias Jan Duchoslav a Michal Suchánek) budou po horské chatě proměňovat v prádle Sensor Thermo Evo, vyvedeném ve velmi křiklavém provedení, vzdáleně připomínajícím oblek Spidermana. Film by měl přijít do kin začátkem prosince a jsme zvědaví, co bude bývalý třídílný Viky provádět svým svěřencům jakožto jejich instruktorem.

„Přepážím se přes cílovou čáru, i kdybych měla vypustit duši“, tvrdila zpěvačka a herečka Jennifer Lopez koncem září, kdy se zúčastnila známého Nautica Malibu Triathlon. Tato devětatřicetiletá hvězda vedle dalších populárních osobností ab-



solvoula šest kilometrů běhu, třicet kilometrů jízdy na kole a uplavala jeden kilometr. To všechno zvládla za dvě hodiny třidvacet minut a dvacet osm sekund. Svoji účastí podporovala dětskou nemocnici, pro kterou se jí podařilo vybrat 127 tisíc dolarů. Mimočodem cyklistickou část absolvovala na stroji Specialized s klipsanými a přídavnými brzdovými pákami na rovné části řídítek.

Obavy, zda letošní vítěz Tour de France Alberto Contador neodejde ze stáje Astana kvůli návratu Lance Armstronga do silniční cyklistiky, se rozplynuly. Vedení stáje o jednoho z nejnečistějších jezdců rozhodně jen kvůli případnému „hašteření“ dvoje kohoutů na jednom dvorku“ nechce přijít, a tak se prý Albert nemusí bát o svou budoucnost.

Čtyři roky musel freeridový svět čekat na další Rampage, která se v říjnu opět jela v americkém Utahu. Velká očekávání k sobě přitahoval Michal Maroš, jenž do finále nastupoval jako šestý z kvalifikace. Nedostatek štěstí však vykonal své, když se pod Michalem utrhla hranka už tak nestabilního prašného povrchu a on



Foto: John Gibson - Red Bull

musel při jednom skoku vystoupit z kola, aby se během pokračování své jízdy smotal do keřů a své účinkování ve finále tak naslavil ukončil. Závod nakonec vyhrál teprve sedmáctiletý Kanaďan Brandon Semenuk z Whistleru, známý spíše ze slopestlylového prostředí, který všem vytřel zrak freeridovými triky v brutálním terénu či motáním třistašedesátek z největších skoků. Ušava však nenahradí obrazový zážitek a tak lze video z akce shlédnout třeba na www.freecaster.com

Michal Maroš si chuť po nevyvedené Rampage zlepšil alespoň na svém tradičním závěru freeridové sezóny Marosana 2008. Jubilejní desátý ročník zažil rekordní účasť jezdců, kdy se do závodu 4Doun přihlásilo skoro dvě stě mužů a osm žen. Ačkoliv se vítězem stal Kamil Tatarkovič, Michal Maroš bral aspoň druhý flek. O jeho radosti svědčilo i to, že když Kamil na stupních vítězů stříkal na lidi šampus, Michal si otevřel lahvičku a Kamila jim pěkně zakropil. Menší radost již musel mít majitel luxusního Bentleye, parkujícího před bikerským pátystanem, jehož přední kapotu zkrpřilí pačící jezci také pivkem. Pouze s tím rozdílem, že tento lahodný mok již stačil projít jejich močovým měchýřem.

TLUMIČE V ÚTLUMU

Stejně jako v případě hardtailů, i u celoodpružených horských kol zkoumáme hlavně jejich přední vidlice, regulace, osu či tuhost, a hlavně hmotnost. Vidlice je prostě hned po rámu tím nejdůležitějším komponentem, a proto jí věnujeme tolik zájmu, obdivu, případně servisní péče. Jenže co tlumič, ten, na němž závisí charakteristika chování rámu, ten, který nese drtivou většinu naší hmotnosti, nebo ten, který za nás odnese všechny ty nedoskočené hrany a ne zrovna čisté dopady?

Tlumič je dost často neprávem opomíjen, a přitom je to právě on, kdo je tím největším, a přitom nejmenším dělníkem na celoodpruženém stroji. Ten, který na svých bedrech nese spolu se systémem prepákování tíhu odpovědnosti za vzorné chování rámu, které přední vidlice většinou už jen dokreslí. V následujících řádcích se tedy budeme věnovat právě tomuto komponentu, který si však i přes funkční podobnost s vidlicí a zdánlivou jednoduchost zasluhuje mnohem více naší pozornosti a rozhodně by neměl být v útlumu našich zájmů.

dočkalo spousty modifikací, ať už využitím pouze vzduchu bez přítomnosti oleje (např. Cane Creek), nebo různých specialit ladění odskoku a citlivosti pro terén pomocí elektroniky řízené piezo krystalem (K2 Smart Shock). Všechno bylo ale jen řešením schopnosti tlumičů jako takových ladit charakteristiku pružení podle terénu a zátěže, což logicky muselo vyústit v přizpůsobení konstrukce zavěšení zadní stavby a následnou harmonii pružící jednotky a rámu. Jak ale tlumič naimplantovat do rámu, aby bylo dosaženo potřebných vlastností, to byl další úkol pro vývojáře a tato problematika je zaměstnává dodnes. To se ale týká konstrukcí rámu a o tom raději zvlášť. V záplavě všech nejrůznějších systémů pružení jde totiž o to, aby tlumič poskytl maximum ze svého výkonu pro pohodlí jezdce, ovšem zároveň jej neokrádal o jeho energii vynaloženou pro pohyb vpřed.

Pružina versus vzduch
Konstrukce odpruženého rámu vychází z několika zásad. Tou první je poměr zdvih tlumiče versus osa zadního kola. Optimum leží někde mezi 2,5–2,8. Laicky vysvětleno, krok pístnice tlumiče vynásobený hodnotou poměru udává zdvih zadní stavby měřený na ose zadního kola. Samozřejmě však záleží na celkové délce tlumiče, protože čím delší tělo a pístnice, tím také možnost vyššího zdvihu. Výjimkou jsou dlouhé tlumiče umístěné asymetricky na boku zadní stavby rámu Merida či Specialized Epic.

Průkopníkem dlouhých tlumičů se zcela jiným poměrem ke zdvihu zad-



Používané materiály se různí podle typu tlumiče.

Pružinové tlumiče se používají pro nejnáročnější sjezdové a freeridové kousky. Jsou svým původem starší a proti vzduchovým tlumičům samozřejmě těžší, většinou kolem 450 gramů. Citlivost a progresivita vinuté pružiny totiž dovolí aplikovat na rám vyšší zdvih a délka tlumiče 200 nebo 225 mm není neobvyklá pro výsledný zdvih 150–220 mm. Plášť a tělo jsou duralové, pístnice je většinou kolem 13 mm ocelová a ukrývá v sobě táhlo ovládání odskoku a samozřejmě olejovou lázeň, která je i v těle tlumiče. Povrch těla je opatřen závitem, který nese matici, o níž se opírá pružina. Druhý opěrný bod pružiny je nasazen na pístnici. Přitahováním lze pružinu přitvrdit nebo naopak povolit. Leckdo se domnívá, že touto regulací lze tlumič přizpůsobit jakékoli hmotnosti jezdce. Není tomu tak, protože pružina má vždy určitou tloušťku materiálu, tvrdost a také délku podle zdvihu a délky tlumiče. Těžký jezdec na kole s vysokým zdvihem tedy krátkou měkkou pružinou, přitáženou na maximum, nic nevyřeší.



I toto je tlumič, byť se jedná o netlumivý elastomerový blok. Pro softtail rámy je to však dostačující řešení, v minulosti to byla často realita i pro biky s čepý a prepákováním.

Každý bike je konstruován pro určitý zdvih a délku tlumiče, a navíc systém prepákování často určuje, jak silnou pružinu je třeba použít. Pružinu lze koupit i samostatně, je to záležitost několika set korun u ocelového provedení, titanová, která výrazně šetří hmotnost a nabízí větší komfort, se pohybuje v řádech tisíců. Při nákupu však je třeba znát vnější průměr těla tlumiče, jeho zdvih, rozteč, systém prepákování kola a podle toho lze pak pružinu vyladit. Není to tedy jed-

noduché přizpůsobit pružinový tlumič potřebám konkrétního jezdce, a to nemluvíme o dalších možnostech ladění odskoku, ochraně proti chodu na doraz či regulaci proti nechtěnému zanořování. Tyto možnosti si ovšem vyžádaly přidání přetlakové nádobky k tělu tlumiče, aby měl olej možnost proudit, a tím bylo možno jej dále regulovat. Navíc v této komoře je olej pod tlakem, jehož regulaci knoflíkem nebo přímo ventilkem lze dále nastavit chování tlumiče. O tom ale samostatně, protože všechny tyto „inteligentní“ funkce je třeba osvětlit důkladněji a markantně jsou hlavně u vzduchových tlumičů.

Vzduchové tlumiče přinesly do odpružení svěží vítr hlavně v podobě nízké hmotnosti, která je proti pružinovým modelům takřka poloviční. Jejich pístnice je duralová, stejně jako tělo a má průměr jen o něco málo menší než vnější plášť tlumiče. Olej je u vzduchových tlumičů pouze v pístnici, kde tlumič, vnější plášť skrývá vzduchovou pružinu a smíchání oleje se vzduchem by bylo nežádoucí

kvůli jeho napěnění. Vzduchové tlumiče se vyznačují trochu menší citlivostí proti vinutým pružinám. Je to dáno hlavně třením labyrintů vnitřních těsnění, která zamezují ztrátám tlaku. Zatímco první vzduchové tlumiče vypadaly jako robustní válce a pístnice měla takřka stejný průměr jako vnější plášť, dnes je pístnice trochu slabší a tlumiče mají menší rozměry.

Díky použití vzduchu jako pružícího média si lze tlumič přizpůsobit přes-



Moderní vzduchový tlumič pro freeride a sjezdové disciplíny vypadá díky přetlakové nádobce podobně jako pružinový vzor, jen ta pístnice je prostě silnější a hmotnost nižší.

S tlumiči pro horská kola je to v historii stejně jako s vidlicemi, inspirací byl motokros a první tlumič vznikl zmenšením motokrosového tlumiče Fox na velikost přijatelnou pro biking. Prvotním úkolem tlumičů bylo pružit, tedy pohlcovat rázy od terénu, a následně tlumit, tedy zamezit houpaní a kopání brzděním pístnice při jejím návratu do výchozí polohy. Tlumení zpětného rázu, nebo jinak tlumení odskoku, je zásadním pro správný chod zadní jednotky. Tlumič, který netlumí, ale pouze pruží, degraduje je zadní odpružení na houpačku, která sice pohltí rázy terénu, ovšem hned vzápětí jezdec nakopne při rychlém návratu do výchozí polohy. Kontakt zadního kola s terénem je pak ještě menší než u neodpružených kol.



U kol se zdvihem kolem patnácti centimetrů už budou pružinové tlumiče brzy hubdou minulosti. Díky nižším nákladům na výrobu a těsnění tak zůstanou maximálně u supermarketových lowend kol. Ta dnes standardně nemají ani tlumení odskoku.

První pokusy se zadním odpružením se však nenesly jen v duchu motokrosu nespírovaných jednotek, ale objevovala se i specifická řešení. Například značka Checker Pig používala ocelový prstenc, firmy Manitou či Balance implantovaly do zadu nohy přední odpružené vidlice namísto sedlových vzpěr a třeba zaniklá domácí značka Reta používala na sjezdových modelech speciální pružné pásy, ne nepodobné šlím. Tento stroj přezdívaly „kšandopérák“

Tlumič nemusí být vždy upevněn za dvě oka, ale může mít úchyt z boku těla nebo může mít opačné uspořádání, tedy tažné. To používá například značka Scott nebo v minulosti byl k vidění na pružinových tlumičích u Yeti nebo Schwinnu.



byl asi nejpodivnějším výtvozem odpruženářů. Všechno ovšem spoleželo na tlumení třením materiálu, tedy buďto MCU elastomerů, které byly schopné do sebe při rozpínání nasávat vzduch, a tím částečně tlumit chod, nebo prostě jen na těsnější kluzné čepy, jejichž tření vše brzdlilo. Všechny originální pokusy však nakonec vzaly za své a klasický tlumič, tedy s vinutou pružinou či vzduchovou komorou, vybavený olejovým tlumením se ukázal jako jediné životaschopné řešení. Toto provedení se v průběhu let

ní stavby je Curnutt, který se inspiroje v motokrosu, kde je dnes také připraveno nahrazováno co nejdelšími tlumiči s velkým zdvihem, který nakonec sám zajistí dostatečnou progresivitu ve finální fázi zdvihu. Většinou je ale konstrukce rámu vypočítána pro určitý zdvih zadní stavby a tomu musí odpovídat zdvih a rozteč tlumiče. Rozteč je myšlena vzdálenost od středu montážního oka na těle tlumiče po střed oka na pístnici. Tím se dostáváme ke konstrukci samotného tlumiče, který je tvořen vnějším pláštěm, tedy tělem a pístnicí.



Vnější plášť tlumiče z karbonu už pomalu není ničím výjimečným, nabízí ještě nižší hmotnost a efektní vzhled, při stejné funkciosti jako u duralu. Díky častému umístění tlumiče uvnitř rámu není karbon tolik vystaven nebezpečí od odlétávajících kamenů.



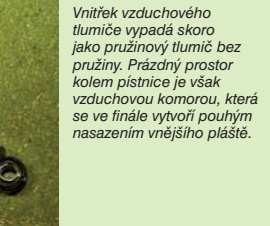
Vzduchové tlumiče díky menším rozměrům a téměř jakékoli představitelné hodnotě zdvihu umožňují implantaci takřka na jakékoliv místo rámu. Jen si představte, jak krátká by musela být vinutá pružina a jak by asi vypadala křivka jejího stlačení.



Vinutá pružina, dlouhé tělo a vysoká hodnota zdvihu, to je základ tlumiče pro sjezdová kola. Navíc čím delší tlumič a zdvih, tím lepší charakteristika, samozřejmě v určitém limitu. Hustota vinutých pružin rovněž dokáže ovlivnit celkovou progresivitu.



Základem dnešních vzduchových tlumičů je možnost regulace odskoku (červené kolečko) a možnost uzamčení či výrazného přitvzení (modrá páčka), toto vybavení mají už i levnější modely.



Vnitřek vzduchového tlumiče vypadá skoro jako pružinový tlumič bez pružiny. Prázdný prostor kolem pístnice je však vzduchovou komorou, která se ve finále vytvoří pouhým nasazením vnějšího pláště.

ně podle hmotnosti jezdce, to je jejich hlavní devíza. Dokonalé naladění tlaku, většinou kolem 170 PSI, umožní zvolit požadovanou hodnotu zanoření (sag) tlumiče po nasednutí jezdce. Zatímco první vzduchové tlumiče byly výrazně imunní vůči menším rázům, postupně získaly na citlivosti přidáním negativní komory, která působila proti vzduchové pružině, a přiblížila tak tento typ tlumičů citlivosti alespoň částečně vinuté pružině. Od samostatného ventilků negativní komory se postupně přešlo k propojení obou komor a automatickému přepouštění části tlaku z pozitivní do negativní komory, a tím nastavení počáteční citlivosti.

Vzduchové tlumiče však zaznamenávají v posledních letech obrovský vývoj i v oblasti vysokých zdvihu. Není problém mít kolo se zdvihem 160 milimetrů a více a na něm vzduchový tlumič, moderní enduro pojetí jízdy to vzhledem ke snižování hmotnosti doslova žádá.

Tlumiče jsou tedy alfou a omegou zadního odpružení a jejich určitá skrytost a menší rozměry je neprávem odsunují na druhou kolej za vidlice.

Merida 901

Dílenská pumpa Merida 901 je čtvrtým modelem v nabídce stojacích pump. Na rozdíl od dražších duralových modelů jsou tělo i podstavec pumpy 901 vyrobeny z nerezové oceli, což jí dodává rozumnou stabilitu a odolnost proti poškození při transportu či neurvalém pumpování.

Podstavec je vytvářen tak, aby se na něj dalo bez problémů šlápnout a tím pumpu zatížit. Mohutné plastové obouručné madlo anatomicky přechází z oválného průřezu uprostřed do zploštěného profilu na koncích, takže se dá do pumpy opřít vší silou. Také vnitřní pístnice je ocelová, plastový je pouze uzávěr těla, jenž také slouží jako úchyt gumové hadice. Ta z těla ústí pomocí otočného kloubu pod manometrem, jehož stupnice jde až do 11 barů / 160 PSI.

Na konci hadičky najdeme hlavici pro galuskový i autoventilek. O výběr, do kterého ventilu půjde vzduch, se stará otočný uzávěr twist and lock, jenž se otočí o 90° od zelené značky bud doleva k autoventilku, nebo doprava k ventilu galuskovému. Otočení jde trošku ztuhle, ale utěsnění ventilku je pak dokonalé. Pokud však cítíme, že pumpa fouká naprázdno, máme uzávěr otočený do špatné polohy.

Celkovému provedení pumpy nelze prakticky nic vytknout, doporučená cena je pak 590 Kč. Pokud bychom ale pumpu častěji někam převáželi, možná by se vyplatilo sáhnout po některém z lehčích provedení z duralu s dřevěným madlem. Výše postavené pumpy navíc disponují i vypouštěcím tlačítkem, které usnadní život při nastavování přesného tlaku.

(mig)



Jako padlý sníh

Značka FSA nemohla v přílivu bílé vlny zůstat pozadu a přichystala celou řadu komponentů ve sněhobílém odstínu. Prostřednictvím těchto dílů si může ladit svůj stroj do bílé biker i silničář. My jsme z kolekce FSA White vybrali pětici následujících modelů.



Vyrobeným šperkem je bílá varianta představec **FSA OS115**. Ten má krásně frézované duralové tělo z tepelně upravené, za studena kované slitiny AL2014. Materiál a použitá oversize konstrukce se podílejí na výborné torzní tuhosti, a to při zachování nízké hmotnosti 140 gramů v délce 100 mm. Přední půlobijmka je karbonová a svírá ji čtveřice Cr-Mo šroubků. Výhodou modelu je široká škála variant, vybírat je možné z úhlu 0°, +/- 6° či 17° a dělek od 90 do 140 mm. Cena tohoto bílého krasavce je 3790 korun.

Silničářům jistě ucařuje bílá verze řídítek **FSA Wing-Pro Shallow**. Jejich duralové tělo ze slitiny AL7075 s proměnlivou tloušťkou stěny využívá design nazvaný Compact, z čehož pramení menší představení pro páky i celková hloubka oblouku. Horní plochá část nabízí pohodlný úchop a záleží na konkrétním uživateli, zda ji nechá zcela čistou, nebo jestli ji překryje omotávkou. Hmotnost řídítek je v prostřední šířce 420 mm velice slušných 264 gramů. Cena řídítek Wing-Pro je 2690 korun.

Bílá řídítka si ale mohou vybrat i bikeri, a to v případě rovného typu **FSA XC 180 Flat** či lehce zvednutého **XC**

282 Riser. Jedná se o ekonomičtější modely, o čemž vypovídají hmotnosti 209 a 289 gramů i ceny 890 a 990 korun. V případě rovného provedení je použito trojitě zeslabované stěny, u vlastovek pak dvojité. Slitina AL6061/T6 a oversize středový průměr 31,8 mm zajišťují oběma modelům nadprůměrnou pevnost. Dlouhou životnost se může pochubit i povrchová úprava, která je tvořena bílým práškovým lakem.

Z kategorie cenově dostupnějších je i sedlovka **FSA SL-250**. Po konstrukční stránce je tento typ takřka shodný s předchozím modelem SL-280. Slitina AL2014 T6 je použita jak u trubky sedlovky, tak u zámků a jeho nosníku. Ten využívá jediný centrální šroub s mikronastavitelným kolébkovým mechanismem. Zadní přesazení zámků je pouhých 20 mm, takže sedlovka svou konstrukcí zbytečně nenatahuje posed. Nadprůměrně široká stěna zaručuje sed-



lovce dlouhou životností i při vysokém zatížení v terénu, předimenzování konstrukce se však odrazilo ve vyšší hmotnosti 323 gramů. V nabídce jsou průměry 27,2 a 31,6 mm v klasické délce 350 mm. Cena sedlovky je 1390 korun. Veškerá loga jsou pod vrchním krycím lakem, což ostatně platí u celé série FSA White.

(kad)

VAŠE DOPISY

Dobrý den.

Mám dotaz ohledně opravy rámu. Asi před rokem jsem si koupil lehce jeté celoodpružené kolo. Jeho původní cena byla přes šedesát tisíc, takže necelých třicet tisíc mi za dva roky starý bike nepřišlo až tak moc. Vše funguje bez problémů, pouze jsem při mytí kola objevil prasklinu v laku na zadní stavbě. Problém je v tom, že kolo již není v záruce. Chci se poradit, zda byste se nebáli nechat rám opravit, tedy zavařit. Jaká rizika s takovou opravou souvisí? Případně bych byl rád také za tip na nějakou opravnu, která se prasklými rámy třeba zabývá. Možností by asi byla i koupě samostatné spodní části zadní stavby. Ale předpokládám, že bude dost drahá, takže se tomu zatím rád vyhnul.

Díky za odpověď.

S pozdravem Jiří Štěch

Oprava poškozených rámu je do jisté míry ošemetnou záležitostí. Jakákoli prasklina je samozřejmě znakem unavy materiálu a používat dál takový rám může být i nebezpečné. Samozřejmě je nejdůležitější, jak rozsáhlé je poškození a v jaké části rámu se nalézá. Přesné místo praskliny jsme se od vás nedozvěděli, ale pokud se poškození zatím jeví jako pouhá prasklina v laku, tak by zatím snad nemuselo být tak zlé. Určitě bude dobře, když kolo ukážete některému prodejci značky, jejíž kolo vlastnitel. Tedy za předpokladu, že se do Cech dováží. Zkrátka je potřeba rámu vidět a až poté je možné řešit jeho případnou opravu. Poškození musí prozkoumat odborník. Jak ale píšete, rám již není v záruce. Takže první věc, kterou můžete provést, je seškrábnutí či zbroušení barvy z rámu v místě praskliny. Na samotném materiálu rámu je pak možné daleko lépe pozorovat, zda se skutečně jedná o prasklinu a jestli se dál zvětšuje. V některých případech, i když spíše výjimečných, se totiž může jednat o prasklinku pouze v laku. Pak by jakékoli zavařování místa bylo zbytečné, či spíše ke škodě věci. Pokud jde o samotnou opravu, svařováním hliníku se u nás zabývá celá řada firem. V případě rámu kola ale rozhodně doporučíme některou, která má právě s tímto zkušenosti. Zavařit proraženou olejovou vanu od motoru je přece jen něco jiného než opravit rám, na nějž je při jízdě kladené vysoké zatížení. Výbornou zkušenost máme například s firmou Cyklo Adam z Prahy, kde jsou schopni spravit snad i nespravitelné. Stačí se trochu poptat, případně zabrousit na nějakou internetovou diskuzi. Tam vám jistě doporučí i jiné možnosti, třeba bližší vašemu bydlišti. U opraveného rámu je však skoro vždy nutné počítat s částečně omezenou životností. Prostě už se nejedná o nový díl. Na druhou stranu, byvá to na nejednodušší cestu, jak prodloužit kolo životnost. Vždy je ale zásadní zvážít, nakolik se případná oprava vyplatí a jestli nebude snížena bezpečnost. Zkrátka, pokud někde při skoku utrhnete hlavovou trubku, s opravou nepočítejte...

(red)

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9–15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalčko, 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, poštový přečink 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.

www.cykl.cz • www.cykl.cz

cannondale
FEEL IT.®



Rush 1 SL

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

www.vokolek-import.cz

HISTORIE se opakuje

► Dokončení ze str. 1

Přerov nad Labem se nachází nedaleko dálnice D11 vedoucí z Prahy na Hradec Králové. Exit 18 na Lysou nad Labem vás přes Starý Vestec svede takřka přímo do Přerova. Moto & Velo Muzeum nemůžete minout a jeho prohlídka se dá velice dobře spojit s návštěvou již zmiňovaného skanzenu. Majitel soukromé sbírky historických jízdních kol a motocyklů z let 1885–1965 navíc umožní návštěvníkům-cyklistům uložení kol do dvora objektu, tedy v případě, že to jeho kapacita dovolí.

A na co se můžete těšit? Největším lákadlem cyklistické expozice je jízdní kolo Slavia, které pochází z roku 1895. Jedná se o vůbec první bicykl vyrobený firmou Laurin a Klement, na což upozorňuje i výrobní číslo 001, vyražené na vrcholu sedlové trubky. Toto kolo, pocházející z tehdy rakouskouherské Mladé Boleslavi, se může pochlubit zajímavým příběhem „znovuzkříšení“. V křoví u cesty našel jeho rám dědeček současného majitele muzea. Že se jedná o raritu, bylo zcela zřejmé a výrobní číslo to potvrzovalo. Rám má dokonce původní plechový štítek na hlavové trubce. Použité komponenty sice nejsou zcela původní, ale přibližně odpovídají originálu z konce devatenáctého století. Patina povrchové úpravy je doplněna nově vytaženými logy na horní i spodní trubce. Rám je po vzoru motocyklových konstrukcí vybaven napínacími šroubky řetězu v zadních patkách. Pneumatiky pocházejí od tehdy ještě ne tolik známé značky Michelin.

Kolo Slavia však není zdaleka jedním unikátem. Stejně pozornosti se těší také německý bicykl Diana Special z roku 1894. Ten namísto klasického řetězu využívá převod vloženým (cévovým) kolem, uchyceným v samostatné pomocné vidlici. Toto řešení se sice neujalo z důvodu rychlejšího opotřebování materiálu, ovšem o to je jeho



konstrukce z dnešního pohledu atypičtější. Dalšími zajímavostmi jsou různá pracovní kola, jako například nákladní bicykl pekaře s uložným boxem nad předním kolem.

Pokud expozici shlédne současný cyklistický fajnšmekr, rozhodně se neubrání dojmu, že zde vše již jednou bylo.

Jízdní kolo Slavia s výrobním číslem 001 je prvním vyrobeným kusem mladoboleslavské značky Laurin a Klement, která se následně pustila do výroby motocyklů a později i automobilů. Kolo se zcela původním rámem pochází z roku 1895.



Skutečně, některá řešení, s nimiž výrobci kol v současnosti přicházejí, již byla ve zcela funkční podobě použita před sedmdesáti a více lety. Jedním z příkladů je vystavený německý Adler s třírychlostní planetovou převodovkou umístěnou ve šlapacím středě. Toto dnes „převratné“ řešení některých sjezdových kol vyráběl Adler již v roce

1934. O něco jednodušší systém využívá také dvourychlostní převodovka, zatím neznámého, pravděpodobně švýcarského kola. V jejím případě dochází ke změně převodu šlápnutím klikami dozadu o 180 stupňů. Tedy něco podobného, jako dnes nabízí firma Schlumpf Innovations. Pohon kardanova hřídeli, umístěnou do spodní vzpěry zadní stavby, využívá německé kolo Dürkopp z roku 1918.

Jakýmsi prehistorickým softtailem je jízdní kolo Praga z roku 1928, na jehož stavbu byl udělen patent č. 30 099. Toto kolo využívá zvlhčenou ocelovou planžetu za středovým pouzdem a na horních vzpěrách jakési vodič kolejničky s vinutými pružinami. Zadní odpružení vpředu

doplňuje vahadlová (paralelogramová) vidlice, v níž je vsazen náboj s bubnovou brzdou. Kolu s těmito vymoženostmi je skutečně osmdesát let!

K dalším lákadlům patří sbírka dobových plakátů a komponentů, jako jsou zvonky či kliky. Stejně tak bohatá je sbírka různých štítků z hlavových trubek, nad jejichž precizním provedením a různorodostí jde hlava kolem. V muzeu je v současnosti vystaveno na šedesát jízdních kol a další stovka čeká v depozitáři, že se třeba jednou podaří rozšířit výstavní prostory. Kola doplňuje více jak padesátka motocyklů převážně domácí meziválečné produkce, nechýbí zde ale

ani unikáty legendární značky Harley Davidson ze čtyřicátých let minulého století. Určitou raritou je i ucelená sbírka motocyklů strakonické značky ČZ.

Pokud se chcete do Moto & Velo Muzea v Přerově nad Labem vydat, jistě vás bude zajímat jeho provozní doba. Je zde otevřeno denně mimo pondělí, a to od 9 do 12 a od 13 do 17 hodin. V prosinci je pak otvírací doba od 10 do 16 hodin. Více informací naleznete na <http://mujweb.cz/www/motvelmu>. Detaily o přilehlém skanzenu včetně otvírací doby nejdete na www.polabske-muzeum.cz.

(kad)



Celoodpružené kolo Praga z roku 1928 využívalo paralelogramovou přední vidlici s bubnovou brzdou a pružnou planžetu suplující část spodních ramen zadní stavby. Bob Girvin se svým Vectorem a konstruktéři domácí značky Morati rozhodně nebyli prvními, kdo tyto systémy použil.

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

nám. Jiřího z Poděbrad Rípská 27, tel.: 222 522 490 Vinice Vmohradská 3216, tel.: 212 240 557
Holešovičká tržnice Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675 Kačerov Čerťanská 7, tel.: 261 262 033

VÝJIMEČNÁ PŘÍLEŽITOST NÁKUPU
PŘEDVÁDĚCÍCH KOL
AUTHOR
ZA SUPER CENY!!!

VÍCE INFORMACÍ NA PRODEJNĚ V HOLEŠOVIČKÉ TRŽNICI
telefon: 266 710 675

PŘIJMEME PRODAVAČE S PRAXÍ!!!

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz



I takto jednoduše lze vyřešit odpružení předního kola, navíc jej lze dodatečně namontovat v podstatě na jakoukoliv přední vidlici. Jedná se o stroj Iris Es-ka z roku 1930. Samozřejmě pochází z Chebu, což se dá odvodit z názvu Es-ka. Trochu problém je pouze s přední brzdou...



Variace na téma, jak může vypadat historický zvonek. K jeho aktivaci slouží šňůrka, která přitlačí kolečko zvonku k plášti předního kola, a tím se roztocí vnitřní zvonicí mechanismus. Sice trochu složitě, ale není to krásné?

Magura Thor 140

Německý výrobce brzd a odpružení Magura se tvrdší brání globalizaci a udržuje výrobu na starém kontinentu. Ne nadarmo se pak hrdě chlubí tím, že všechny jeho produkty jsou Made in Germany.



Možná i proto maguru využívají hlavně domácí a evropské malovyrábci, o masovém rozšíření vidlic na sériová kola z Taiwanu rozhodně nelze v současných podmínkách hovořit. To však kvitují zákazníci, jimž Magura přináší jistou dávku jedinečnosti, a to i při zachování vysoké kvality zpracování za rozumných cen.

Do rodiny odpružených vidlic Magura letos přibyl allmountainový Thor 140, jenž disponuje ve jménu ukrytým zdvihem 140 mm. Hlavním přínosem thora je nízká hmotnost samotné vidlice 1780 gramů, která se však nijak negativně neprojevuje na tuhosti konstrukce, neboť kluzáky mají dva odlehčené můstky DAD vpředu a vzadu a 32mm silné vnitřní nohy.

Thor by měl být ideálním odpružením pro jezdce, kteří se na allmountainových strojích vydávají do těžkých terénů a zároveň se nebojí si do kopce sami vyjet. Do výjezdu je možné si snížit zdvih na 100mm a vidlici také přitvrdit. Změna zdvihu se provádí buď otočným ovladačem systému RCL na levé straně korunky, či pouhým stisknutím ovládací páčky Flight Remote Control na řídítkách, kterou lze k vidlici přiklopit. Blokace odpružení Albert Select Plus se ovládá na pravé straně korunky modro-zlatým ovlada-

čem či opět páčkou z řídítek. Po zdolání výjezdu pak stačí před sjezdem velmi rychle po stisku obou páček vidlici opět otevřít a zvýšit její zdvih.



O zvýšenou tuhost vidlice se kromě dvou můstků stará i provedení na pevnou osu průměru 20mm. Na výběr je buď klasická pevná osa na imbus č. 5 nazvaná Sixty Less, či osa rychloupínací. Magura se však nehnila do vývoje žádného vlastního a převratného řešení, ale použila funkční a osvědčený systém rychloupínací pevné osy Maxle 360 americké značky Rock Shox. Ten se totiž začíná hojně používat i u zadní osy mnohých rámu a tak jezdce ocení stejný systém zavírání rychloupínáku na obou kolech. Nutno podotknout, že název Sixty Less vychází z faktu, že pevná osa váží právě o 60 gramů méně, než Maxle 360.

Uchytí třmene kotoučové brzd typu Post Mount je rovnou připraven pro 185mm kotouč, neboť stošedesátka vepředu je dnes vidět většímu již jen u XC kol.

Thora jsme měli možnost si i krátce projet, takže na regulérní test je příliš brzy, nicméně chod byl velmi příjemný a lineární, tuhost pak byla i přes nízkou váhu na velmi vysoké úrovni. Magura tak představila vidlici, která jistě bude velmi významným hráčem na poli allmountainových vidlic a bude pětapadesátkám, pajkům, floutům a minutkám bezesporu těžkým konkurentem.

(mig)

Sensor Team

Dres Sensor Team s dlouhým rukávem za 1195 Kč je určen pro jarní a podzimní měsíce, i když ve spojení s funkčním prádlem a větru odolnou vestou bude skvělou volbou třeba i pro zimní trénink na běžkách. Jeho materiál je velmi příjemný na tělo a dres má propracovaný cyklistický střih. Ocenili jsme praktickou volbu plně rozepínacího zipu, jehož jezdce je při dopnutí ke krku krytý garáží a tedy neškrábe. Rukávy jsou zakončené lemem ze slabší elastické látky, jej přejímně přiléhá k zápěstí, aniž by příliš stahovala, nebo naopak „větrala“. Díky střední

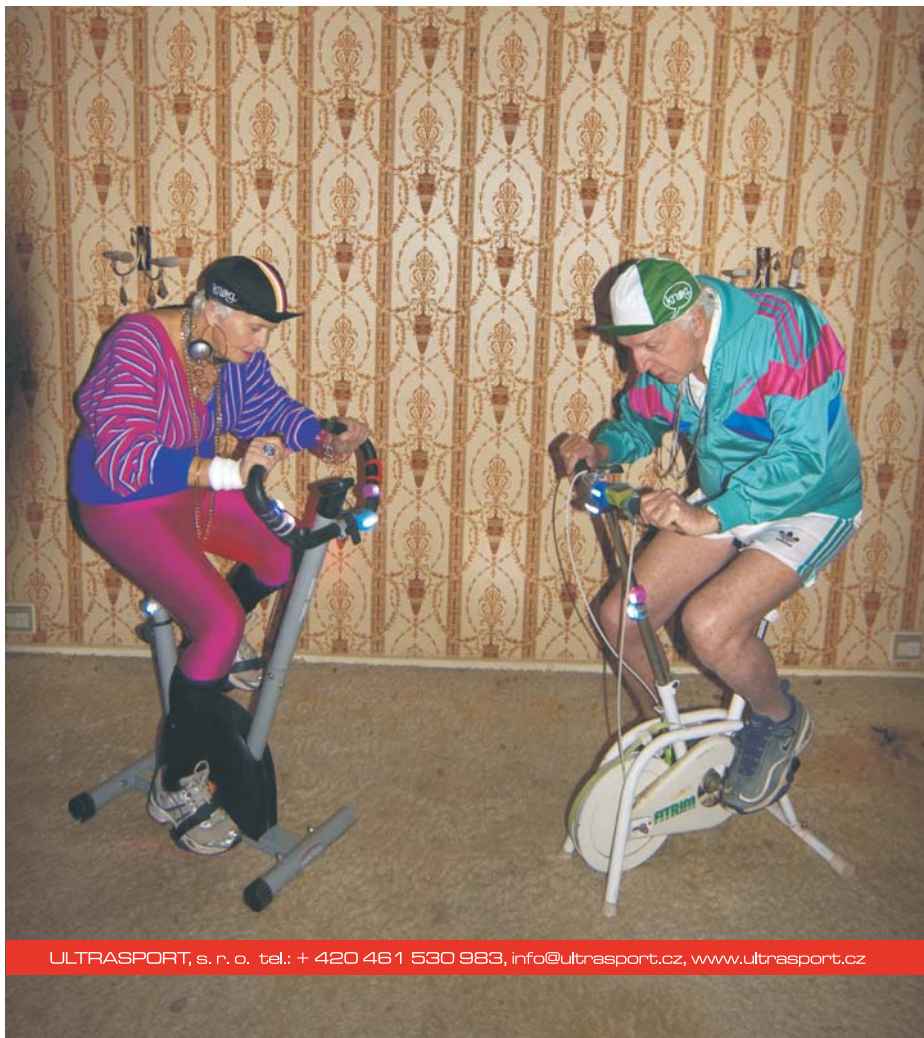
Konkrétní dres jsme testovali v průběhu letoška a pro příští sezónu jsou připraveny inovované designy, ovšem své kvality si ponechá. Dres Team je k dostání ve všech konfekčních velikostech v pánském i dámském provedení.

(mig)

pružnosti použitého materiálu dres jezdce velmi dobře obepne, aniž by ho omezoval v pohybu. Zadní partie je poněkud kratší, ale díky zakončení do gumy se při jízdě nevyhrnuje a dostatečně chrání záda před prochladnutím. Vzadu je umístěna praktická kapsička se svisle orientovaným zipem, překrytým pruhem látky. Dres je primárně určen jako druhá vrstva a v podzimních teplotách tvoří dostatečnou tepelnou izolaci, přičemž jezdce zbytečně nepřehřívá. Vnitřní vrstva účinně saje pot a rychle schne. Příjemné je zjištění, že materiál není nachýlný k zatrhávání.

Celkový dojem z testovaného dresu je velmi dobrý, výše uvedené vlastnosti jezdci zaručují pocit tělesného komfortu i v chladnějším počasí a umožňují mu si jízdu maximálně užít.

- + dobře padnoucí střih, vzdušnost, tepelný komfort
- nenalezli jsme



CHIMPANZEE



www.ultrasport.cz

LITESPEED Sewanee



Značka Litespeed patří v Americe ke kultovním výrobcům titanových rámu. Než však tato rodinná firma v osmdesátých letech vyrobila první titanové rámy, zabývala se strojnou výrobou z exotických materiálů a samozřejmě z titanu. Od podzemních nádrží na stříbrlo a dalších vládních zakázek došlo díky zranění jednoho ze synů postupně i na kola. Jakožto aktivní běžec musel totiž nejstarší ze synů po zranění s běháním skončit a bylo mu doporučeno kolo. Nabídka okolních bikeshopů jej však neoslovila, a tak se rozhodl postavit si vlastní rám.



rámy s touto značkou vyrábějí v Asii. Dost ale historie tohoto kultu, vzhůru do sedla celoodpruženého biku Sewanee.

Sedá krása

Snažit se titan nějak barevně lakovat je zbytečné, přirozený odstín titanové slitiny 3Al/2,5V je svou jednoduchostí pastvou pro oči. Kruhové profily trubek jsou klasikou stejně jako minimum ohýbaných partií, kvůli náročnosti zpracování materiálu. Jemná a precizní svary jsou titanu doslova vlastní.

s bikovými značkami, pro něž Litespeed titanové rámy produkuje. Jména jako Basso, Merckx, DeRosa nebo Univega či Alpinestars a Marin jsou jen zlomkem z mnoha. V době kvalitní taiwanské produkce je otázkou, zda vůbec vyrábět jinde, ovšem v Litespeed mají jasno v tom, že titan lze kvalitně udělat doma ve Státech, ale na dural jsou nejlepší na Taiwanu, proto jsou nabízené duralové

mu zpracování materiálu. Námí testované starší provedení rámu využívá jednočepovou zadní stavbu s přepákováním k tlumiči. Spolehnout se na pružnost materiálu nahrazující čep u zadních patek je u titanu bez problému, nicméně nové provedení rámu už využívá čepu před osou zadního kola, tedy Horst Link patentu. To by

mělo s tlumičem Fox RP 3 zajistit zdvih 60mm, což je pro závodní XC dostatečná hodnota.

Čep otáčení zadní stavby je umístěn za středovým pouzdem těsně pod úrovní nejmenšího převodníku, tudíž při záběru do pedálů nebylo znát výraznější propružení. Napojení řetězových vzpěr na čep je vyřešeno jejich navářením na masivní trubku, což je další ze specifík titanu, nelze jej prostě tvarovat neomezeně, byť se to v poslední době objevuje častěji. Dani za to však bývá vyšší cena daná náročností procesu. Nový model má ale již jednoúhloví napojení vzpěr k čepu snižující hmotnost.

Umístění tlumiče pod horní trubku a využití vahadla přepákování je jen léty ověřeným systémem odpružení, který v poslední době prožívá výraznou renesanci. Zadní stavba nese ještě návrky pro čepy rákových brzd, současný model však brzdí pouze s kotoučkovými. Bowdeny jsou vedeny po horní trubce, hadička zadní brzdy pak po její spodní straně. Geometrie rámu počítá se zdvihem vidlice 80–100mm, navíc si lze vybrat ze dvou hodnot geometrií rámu, právě pro daný zdvih vidlice, což je také specialita pouze této značky.



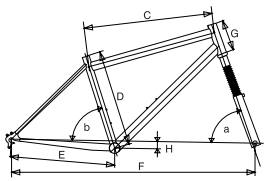
Geometrie testovaného Sewanee byla střížena do závodního módu. Posed nabídl nataženější pozici, ovšem ne extrémně položenou, takže míra komfortu byla zajištěna. Hlavní pozornost jsme věnovali kombinaci tuhosti a odpružení. **Vlastnosti materiálu nakonec ukázaly dvě věci. Zatímco pod záběrem byl rám hlavně díky menší velikosti tuhý a při jízdě ze sedla se do stran nevychyloval více než jiné celoodpružené biky, celkový komfort byl i přes nižší hodnotu zdvihu velmi vysoký, navíc zde ještě podpořen karbonovou sedlovkou USE.**

Start byl díky minimálnímu zanoření tlumiče bleskový a zrychlení perfektní, až by to jezdec od celoodpruženého stroje nečekal. Ovšem v terénu

- + komfort, akcelerace, posed, ovládání
- cena

Technická specifikace:

- Rám: Ti 3Al/2,5V zdvih 60mm
- Tlumič: Fox RP 3
- Vidlice: Rock Shox Sid Blackbox
- Brzdy: Avid Juicy Ultimate
- Kliky: Shimano XTR
- Řazení: Shimano XTR
- Přehazovačka: Shimano XTR
- Přesmykač: Shimano XTR
- Náboje: American Classic
- Ráfky: Mavic
- Pláště: Schwalbe Nobby Nic
- Rídítka: Easton carbon
- Představec: FSA
- Sedlo: Selle Italia
- Sedlovka: USE carbon
- Hmotnost: 2,04 kg (rám)
- Cena rámu: 90 170 Kč



a Úhel hlavy	71°
b Úhel sedlové trubky	73°
c Horní rámová trubka	590mm
d Délka sedlové trubky	460mm
g Hlavová trubka	120mm



BIKE PARTS **HERCULES HAIBIKE**

Vážení obchodní přátelé,
srdečně Vás zveme k návštěvě našeho stánku č. 026 v pavilonu F,
během akce E-Bike 2008
na Mezinárodním sportovním veletrhu Sportlife Brno
od 6. až 9. listopadu 2008, denně od 9 do 18 hodin.

- Přijďte zažít jedinečnou prodejní přehlídku, která opět prokáže nejvyšší výkonnost našeho týmu:
- S našim novým sloganem „...**be the hunter**“ představíme nejpritažlivější a technicky nejpokrokovější řadu Haibike kol všech dob. Zajistíte si i Vy už nyní nejatraktivnější Hai modely 2009.
 - Pod značkou HERCULES Vám ukážeme náš nový Trekkingový, City a Sportovní program, pod heslem – **HEROES NEVER DIE.**
 - E-Biky** – všichni o nich hovoří! My zde ukážeme, co přináší sezóna 2009.
 - Jedinečný a rozsáhlý program XLC Parts Collection prezentuje mnoho zajímavých veletržních novinek v základní a vyšší kategorii, stejně jako inovační doplňky v našem XLC Shop-konceptu.
 - Lovci výhodných nabídek pozor: Oddělení zlatokopů vykopalo ještě několik „**Nugetů**“ v podobě jízdních kol a různého příslušenství. „**Mazaný**“ zlatokop ocení právě tyto zlatonosné žily.
- Těšíme se na Vaši návštěvu.

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

www.cykl.cz

Písek má sílu!

Když designérům kol nevyhovují svým vzezřením sériově nabízené komponenty, může nastat trochu problém. Někdy může přijít vhod barva, někdy leštění či karbonový tuning a jindy třeba tryska pískovací pistole. Že je to až příliš drastické? Jistě, je. Ale designér neřeší, že se pískovací kuličky dostanou úplně všude, pro něj je zásadní pouze finální optický efekt. Na jednom z kol na veletrhu Eurobike jsme se setkali s kompletně opískovanou sadou Shimano Deore XT. Do pískovacího boxu byly komponenty evidentně vložené zcela kompletní, snad pouze s vyjmutím plastových kladek v případě přehazovačky. Nějaké rozebírání čepů či snaha o vyjmutí pružiny z měničů, to evidentně tyto „tunery“ nezajímalo. Skoro nás překvapilo, že se vůbec obtěžovali sundávat díly před pískováním z rámu...



21 x 27 cm,
 síť vazba,
 192 stran,
 449 Kč

Fred Milson

BikeMANUÁL

vše, co potřebujete vědět o svém kole

ilustrovaný návod,
 jak si vybrat, udržovat
 a opravit všechny typy kol

www.gradac.cz





I přesto, že většinou testujeme odpružené vidlice střední a vyšší cenové hladiny, není občas na škodu podívat se na zoubek i tēm levnějším kouskům.

došlo kromě tlumiče a jeho schopnosti rázu utlumit i na výrazné pohlcení terénních útoků samotným materiálem. Nárazy se prostě kromě tlumiče zahladily i v rámu samotném, takže celkový komfort byl velmi vysoký. Při dopadu po skoku bylo cítit zanoření tlumiče, ale nejde o výrazné zhrounutí jako u kol s vyšším zdvihem, spíše jen o jakési ztlumení rázu. Částečné zaoblení rány od terénu, které se přes tlumič a materiál rámu postupně vytrácí, aby jezdec nebyl ničím rušen. Hlavní devíza celkové tuhosti rámu, byla využita pro pohodlí, aniž by tím utrpěla celková tuhost rámu. Přesto ve velikosti XL by to zřejmě nebylo už tak horké. Ale pokud srovnáváme s ostatními výrobci karbonových či duralových rámu, až na supertuhé výjimky s nimi lze Sewanee smělé poměřit.

Obratnost biku a jeho vyrovnanost ve vyšší rychlosti byly vyladěny k vzájemné shodě, takže nebyl problém vyjet rychle prudší stojku, prolétnout se mezi stromy, ale zároveň byla radost absolvovat dlouhý, rychlý sjezd. K osazení vidlicí Rock Shox Sid s karbonovou korunkou, brzdám Avid Juicy Ultimate nebo sadě XTR nelze ani mít výhrady. Hlavovka Chris King pak jen podtrhla celkovou exkluzivitu tohoto stroje. Nám však šlo hlavně o materiál a provedení rámu samotného. Titan prostě není jen o hardtailu, ale labužníci jej mohou smělé využít i v odpruženém provedení, aniž by jim ubral na výkonu.

Jedinou nevýhodou je cena, protože samostatný rám se u nás dá koupit za devadesát tisíc korun, takže to není žádná lidovka, ale pořádná porce luxusu pro náročného. Testovaný vzorek byl osazen na přání majitele a jeho cena byla kolem sto padesáti tisíc. Nicméně luxusní cena odmění majitele i vybraným chováním.



SR Suntour Raidon



Model Raidon je v nabídce značky SR Suntour od letoška a s cenou 2990 korun patří mezi základní typy sportovních vidlic. Vnější nohy jsou odlity z magnesia a kromě plynulých přechodů patek je pro ně charakteristický takřka plochý spojovací můstek. Díky výrazné masě materiálu je celková tuhost konstrukce poměrně výrazná. Na druhou stranu se to projevilo na hmotnosti 2095 gramů, což není příliš sportovní hodnota. Vnější kluzáky lze mít jak v provedení s čepý pro ráfkové brzdy, tak bez nich, uchyť pro kotouč je v provedení IS. Udáváná hmotnost platí pro verzi s čepý.

Vnitřní nohy průměru 32 mm jsou z Cr-Mo oceli, stejně jako sloupek. Vše spojuje duralová korunka s výrazným vybraným materiálem na spodní straně. Levá noha ukrývá vzduchovou patronu, v pravé je olejové tlumení odsko-ku, takéž skryté do útrobu speciální patrony.

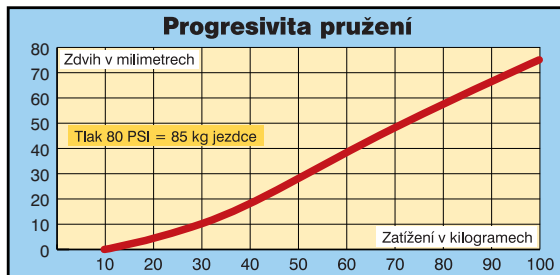
Nová vidlice potřebovala několik kilometrů pro mírné zajištění, aby ukázala svoje schopnosti naplno. S tlakem 80 psi odpovídajícím hmotnosti jezdce 85 kg byl začátek celkového zdvihu 100 mm méně citlivý. To však odpovídá charakteristice vzduchové pružiny, která má vždy trochu tvrdší nástup do zdvihu než ocelová seštra. Tutěž vidlici jsme vozili na jednom z testovaných kol právě s ocelovou pružinou namísto vzduchové a chod byl naprosto jemný a příjemně progresivní. Vzduch jako pružící médium však odpovídal potřebám sportovních jezdců, protože vidlice zkraje zbytečně nehoukala a do zdvihu šla až s větším zatížením. Při jízdě ze sedla však nebylo propuštění natolik markantní, aby bylo možné hovořit o zbytečných ztrátách vlivem ponoření do zdvihu. Projev vidlice byl tedy jednoznačně sportovní a na rychlou, ostřejší jízdu vhodný. Uzávěření vzduchu i oleje do patron umožňuje v vidlici její snadnou demontáž a promazání kluz-

ných pouzder, což jsme po zhruba dvou stech kilometrech provedli. Chod se trochu zjemnil, takže při stejném tlaku byla vidlice nepatrně vnímavější i k menším nerovnostem. Pro turistu nebo milovníka vyššího komfortu vředu by byl však stějně vhodnější nějaký pružinový model.

Ovládání lockoutu na korunce je postupným přivíráním páčky zároveň i ovládním komprese, takže vidlice je v půlce nastavení méně citlivá, až se nakonec zamkne úplně. Několik milimetrů rezervy zdvihu je ochranou proti průrazu a při jízdě ze sedla po silnici nijak neobtěžuje. O pět set korun dražší je verze s lockoutem ovládným z řídítek. Továrně nastavené tlumení odsko-ku zcela korespondovalo s našimi představami o rychlosti návratu vidlice do původní polohy, takže zde není co vytknout. Trochu menší odolnost projevila anodizace vnitřních nohou, kde se zhruba po pěti stech kilometrech objevil slabší otěr, a výrazně černá barva tak dostala lehce světlejší odstín. Na chodu vidlice se to však nijak negativně neprojevilo, provozní vůle v pouzdech se při této hodnotě kilometrů neobjevila.

Raidon je tedy rozumně provedená vidlice, která nabídne uživateli trochu sportovníjší chod, ovšem s možností regulace tlaku, a tedy přizpůsobení se váze jezdce. Vyšší hmotnost je zde vykoupena příznivou cenou, takže v této kategorii nelze nic vytknout.

- + cena, lockout, tuhost
- hmotnost



Naklop, otoč, utáhni!

Značka Humpert nabízí zajímavý typ bikových a trekingových řídítek AHS. Tento Adjustable Handlebar System využívá dvojice otočných kloubů na obou stranách od představce. V něm lze řídítka nejen naklápět k jezdci či oddalovat, ale navíc je možné obě části řídítek vyjmout, vzájemně prohodit, a docílit tak odlišného náklonu rohů vůči řídítkům. Takže, komu je málo jeden kloub naklápečího představce, může si díky těmto řídítkům přidat na kokpit další dva. Pro nastavení komfortního poseudu na turistickém kole jistě chvalýhodný počín. Ale upřímně, není to ptákovina?

(kad)



GILA MONSTER
Road Bike
Full Carbon
2009



Apache Bicycles
Road Bikes Full Carbon 2009

GILA MONSTER
nejrychlejší z Apačů
Kč 89.990,-

ROAD BIKES FULL CARBON
www.apache-bike.cz

Rám Full Carbon RS5
Vidlice Carbon/Carbon
Převodník Shimano Dura Ace 53x39/175 mm
Řazení Shimano Dura Ace 2x10 Dual
Měníč Shimano Dura Ace
Přesmyk Shimano Dura Ace
Kazeta Shimano Dura Ace 12-23/10
Řetěz Shimano Dura Ace
Brzdy Shimano Dura Ace

Přední náboj Mavic Ksyrium SL
Zadní náboj Mavic Ksyrium SL
Ráfky Mavic Ksyrium SL
Pneu Schwalbe Ultremo 23-622
Řídítka Ritchey Road WCS Carbon 31,8 mm
Představce Ritchey WCS 4 Axis 31,8 mm
Sedlovka Integrated
Sedlo Selle Italia C2 Trans Am
Velikost 54 cm, 57 cm, 60 cm

Dizajn © J. Humpert 2008 | www.humpert.com



GIANT

Anthem X1



jíždě ze sedla se nepatrně houpe pod vlivem hmotnosti jezdce. To ale není negativum, jen očekávaný projev. Pod zděním je zadní stavba také aktivní.

Na silnici tedy nedochází ke ztrátám a skoro není třeba zapínat páčku propedalu kvůli snížení citlivosti tlumiče. Ten totiž reaguje hlavně na podněty zespo-da a zepředu, v případě rozbitého povrchu dokáže využít celý zdvih, stejně jako při dopadu ze skoku. Funkčnost je tedy maximální, negativní projev takřka žádný.

Sid Team vpředu je další lahůdkou skýtající možnosti nastavení jak pozitivní, tak negativní komory, a tím i ovlivnění citlivosti pružení, ale zároveň disponuje skvělou tuhostí při nízké hmotnosti. S vhodně nastavenou citlivostí lockoutu zlatým kolečkem Flood Gate je pak v lehcím terénu radost jet do stoupání se zamčenou vidlicí, která se otevře jen na větších nerovnostech.

Odpružení tedy funguje na jedničku a nárůst komfortu proti předchozímu provedení s nižším zdvihem je znát. Výkon ale nijak nezaostává, spíše naopak. **Kolo jede velmi lehce a hbitě, ovladatelnost je také na skvělé úrovni. Živější projev nahrává spíše závodníkům než začátečníkovi, ale je to jen ku prospěchu. Do zatáček i do vzduchu jde bike ochotně, ve sjezdech je stabilita spíše na střední hodnotě.** Vyšší pozice řídítek umožní sjet i hodně prudké úseky, díky kratšímu posedu není problém jít za sedlo. Do

výjezdu je znát perfektní trakce zadního kola, které odpružení doslova lepí k terénu. Posed ale jasně ukazuje své hranice, takže prudší úseky je třeba vyjíždět více nad řídítka, aby se bike nastavilo na zadní. Snížením řídítek to ale lze částečně eliminovat.

Funkčnosti osazení XT a XTR není co vytknout. Řazení je přesné, brzdy mají plynulý a vysoký účinek, bez zbytečně jedovatých projevů. Pláště Racing Ralph jsou solidními univerzálami i pro rychlejší nasazení.

Pro náročně

Jezdce toužící po maximálním výkonu, ale zároveň dostatečném komfortu zde rozhodně nesáhne vedle. Výkonný bike s perfektním odpružením jej neokrade o energii, ale naopak ho ve všech směrech podpoří. Anthem X1 je perfektním důkazem, že 100 mm zdvihu může být dost dobře použitelných i pro závodní XC.

Vyšší zdvihy jsou trendem, kterému nešel ani rychlý XC bike Giant Anthem. Ten pro příští rok dostal u duralových modelů zadní zdvih 100 mm a vpředu je designován pro stejnou hodnotu, takže je to nárůst vzduchu o jeden a vepředu o dva centimetry. Nezůstalo jen u změny zdvihu, přepracování se dostalo i celé partii zavěšení zadní stavby.

z duralové slitiny AluXX 6000 a profilace je podřízena dosažení co nejvyšší tuhosti celku. Zadní stavba je kombinací elipsovitých řetězových vzpěr, sedlových vzpěr trojúhelníkového průřezu a samozřejmě dvou předních žebër, které mají každé jiný profil. Design rámu je určen přednímu odpružení se zdvihem 100 mm, což je dnes standard i pro závodní XC.



Svisle znamená lehceji

Změna zdvihu je zapříčiněna zcela novým uložení tlumiče po vzoru modelů Reign nebo Trance. **Svisle uloženy tlumiče tak získal nové ramínko přepákování, ovšem Maestro systém zavěšení zadní stavby je zachován.** Pro udržení co nejnižší hmotnosti není tlumič dole uchycen v samostatné kleci, ale spodní trubka je před ním zakončena. Na ni je navařen blok materiálu, který nese na jediném čepu jak spodní oko tlumiče, tak hlavní čep zavěšení zadní stavby. Tento „co-pivot“ tak ulehčí hmotnosti o jeden šroub a zároveň dva boční návarky pro jeho uchycení.

Ramena přepákování mají výraznou profilaci zaručující solidní tuhost. Sedlová trubka v místě čepu jejich zavěšení nese prohnutí dopředu. Svisle uloženy tlumiče a partie kolem zavěšení jsou tedy hlavnímí struční vyššího zdvihu a snížení hmotnosti.

Přední rámový trojúhelník má masivní čtyřhrannou spodní trubku, horní trubka nese profilaci obráceného trojúhelníku. Vše je tvarováno technologií FluidForm

Švihák

První dojmy z kola jsou jednoznačné, posed má ideální délku, inklinující spíše k pohodlnější variantě. Vyšší polo-

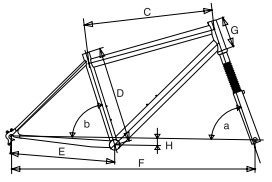


ha řídítek je dána trojicí podložek pod představcem, závodníci zřejmě některé přemístí nahoru a posed sníží. Přirozená poloha, záběr do pedálů a je to tu. Bike i s tímto zdvihem vyrazí vpřed naprosto lehce. **Skvělá akcelerace, nebrzděná kroucením rámu nebo zbytečným propružením tlumiče pod záběrem, je devizou pro závodní nasazení.** Tuhost rámu je na výborné úrovni. Hledat nějaké ztráty energie v partii ramen zavěšení zadní stavby je zbytečné. Všechno funguje i v záběru naprosto přesně bez nějakého kroucení. Maestro nabízí částečnou blokáci tlumiče pod tahem řetězu, takže nedochází ke ztrátám, ovšem při frekvenčním šlapání či

	odpružení, tuhost, hmotnost, akcelerace		slabší ve výjezdech
--	---	--	---------------------

Technická specifikace:

- Rám: AluXX 6000
- Tlumič: Fox Float RP 2
- Vidlice: Rock Shox Sid Team 100 mm
- Klíky: Shimano Deore XT
- Brzdy: Shimano Deore XT
- Řazení: Shimano Deore XT
- Přehazovačka: Shimano XTR Shadow
- Přesmykač: Shimano Deore XT
- Náboje: DT Swiss 370
- Řáfky: Mavic X 717 disc
- Pláště: Schwalbe Racing Ralph 26x2.1
- Sedlo: WTB Silverado
- Sedlovka: Race Face Evolve XC
- Řídítka: Race Face Evolve XC
- Představec: Race Face Evolve XC
- Hmotnost: 11,6 kg
- Cena: 63 999 Kč



a	Úhel hlavy	71°
b	Úhel sedlové trubky	73°
C	Horní rámová trubka	590 mm
	Horní trubka vodorovně	615 mm
D	Délka sedlové trubky	490 mm
E	Délka zadní stavby	425 mm
F	Rozvor	1115 mm
G	Hlavová trubka	145 mm

Security Tech Germany

ABUS

největší evropský výrobce mechanického zabezpečení

- * lankové zámky
- * "U" zámky (podkovy)
- * speciální zámky
- * řetězové zámky
- * cyklistické přilby
- * cyklistické tašky

Granit X-Plus 54

Bordo 6000

Urban-1

ST 3700 KF Bellamy

ABUS CZECH

s.r.o.

kontakt:
ABUS CZECH s.r.o.
Bohuslava Martinů 7
140 00 Praha 4

Tel.: 241 040 955
Fax.: 241 445 020
e-mail: abus@abus.cz
http: www.abus.cz

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

XRACE PELLIS ESPRIT

CAMP Ti
224g
1190,-Kč

CAMP
245g
790,-Kč

Barvy:

www.pellis.eu

Široký Exustar

Záběr značky Exustar v provedení cyklistických pedálů je opravdu pestrý. Od silničních přes klasické bikové až po bikosové platformy v těch nejdřívejších designech. Pro vyznavače ostřejšího bikování v terénu nabízí v ceně 1120 korun model **PM 84**, který kombinuje náslapný mechanismus s masivní mřížkou.



Tělo pedálu je vyrobeno z durable a velikosti si mřížka rozhodně nezadá s bikosovými pedály. Pouze výstupky zabraňující sklouznutí podrážky jsou zde méně výrazné a mají spíše obléjší hrany. Prioritou je totiž oboustranný náslapný mechanismus. Ten není umístěn na samostatné otočné části, ale napevno, takže vůči pedálu

nerotuje. Obě čelisti mechanismu jsou uloženy na čepu, ale díky opěrným výstupkům se při nacvaknutí vyklápí vždy pouze přední zarážka. Nacvaknutí je však klasické, stačí zatlačit na tretu a kufr si velmi jistě sedne mezi čelisti. I přes kompatibilitu s kufrů Shimano je lepší použít originál, protože ten má jasně danou stranovou vůli a při vycvaknutí

je znát hranice mezi tím, kdy kufr drží a kdy už je venku. Se Shimano kufrů je to hodně neznatelné a tretu často nedobrovolně opouští pedál. U obou čelistí lze nastavit odpor pružiny.

Osa pedálu je z Cr-Mo oceli a je uložena na průmyslových ložiscích. Ložisko na vnitřní straně má silnou gumovou prachovku, takže ani tlaková voda by se neměla dostat do vnitřních prostor. Z vnějšíku je pak duralexová šroubovací krytka. Hmotnost pedálů 514 g odpovídá masivnosti vnější mřížky.

Náslapný mechanismus je za jízdy bez problémů, s originální kufrů jsme neměli problémy. Vnější mřížka je jako záchrana při nezacvaknutí kufrů sice masivní, ale tvrdá podrážka sportovních treter se po materiálu poměrně lehce sklouzne. Ostřejší hrany by tomu ale stejně příliš nepomohly. Vyšší vzorek podrážky neměl s výraznější vnější mřížkou problémy, takže náslapnutí nebylo nijak omezeno materiálem. V kombinaci s turistickými tretami nebo tretami pro freeride s gumovou podrážkou je to ale ještě výrazně lepší. Měkčí vzorek se mnohem lépe zachytí a také ohebnější podrážka lépe dosedne na hrany pedálu. Výraznější zuby proti sklouznutí jsou pouze na straně paty a na bočích, vpředu chybí. Samočistění v hlubokém blátě je díky oblým hranám mřížky a poměrně velkým otvorům v ní bezproblémové. Odolnost pedálů při pádu je pak na vysoké úrovni.

(už)

- + odolnost, těsnění, samočistění, přesné vycvaknutí
- hmotnost

Větru se nebojíme!

Značka Pearl Izumi neustále vymýšlí produkty, které by cyklistovi maximálně zpříjemnily jízdu na kole. Jednou z jejich novinek kolekce 2009 jsou rukavice **P.R.O. Lobster Glove**. Provedení s pouze mírným zateplením je do značné míry univerzální s využitím především na podzim a na jaře. Jedná se o na pohled zcela standardní prstový model. Atypickým prvkem je zde ale speciální dvojitý návlek přes prsty, který je ukrytý v malé kapsičce na hřbetu rukavice. Od něho také pochází název Lobster, s přetaženými návlaky vypadají rukavice jako klepeta humra. V případě, že jezdec při delší jízdě začíná prsty rukou nebo se jen ochladí, stačí návlek s pružným olemováním přetáhnout přes prsty a chladný vítr se k nim nedostane. Jednoduché a maximálně účinné.

Propracované dlaně ze syntetické kůže Clarino nechybí polstrování ani gelové vložky. Na hřbetu je použita kombinace několika materiálů, včetně tenkého ripstopového návlaku. Ve složeném stavu o něm jezdec prakticky neví a díky nízké gramáži materiálu tento praktický doplněk nenarušuje ani vzhled rukavice. Shora palce je použito trole a v partii mezi prsty prodyšná tkanina zajišťující optimální ventilaci. Střih je již tradičně perfektní a pevnému usazení na ruce pomáhá i pružné olemování kolem zápěstí se stahováním na suchý zip. Plusem jsou také reflexní loga.

Rukavice Pearl Izumi P.R.O. Lobster Glove budou na trhu od předjaří příštího roku za cenu 1100 korun, a to pouze v černém provedení ve velikostech S-XXL. (kad)



NA SÍTI

Kdo bere biking s nadhledem a hledá v něm kromě závodních úspěchů hlavně zábavu, toho určitě zaujmou stránky týmu Valaští bajkeři na adrese www.valastibajkeri.com. Tenhle tým vznikl na konci devadesátých let po účasti na Králi Šumavy, kdy byla dána seskupení nášenců oficiální forma. Jejich stránky jsou celkem jednoduše rozčleněny. Pod stylizovaným obrázkem hydraulického lisu jsou drobné napsány odkazy do jednotlivých kategorií. Přehled členů týmu je doplněn jejich fotografiemi, odkaz Závody je poměrně nabídnutým seznamem cyklistických akcí během celé letošní sezony a Výsledky jsou za tři roky zpátky seznamem úspěchů členů týmu. U některých akcí je k výsledkům ještě přidán stručný komentář k samotnému závodu. Jelikož jde o bikery z Moravy, popis rozhodně nenudí a o barvitě a veselé prvky není nouze.



Pochvalu zasluží Fotogalerie, která je pečlivě rozříděná podle jednotlivých akcí a je poměrně pestrá přehlídka. Odkaz Aktuálně skrývá popis mnoha akcí, kterých se tým zúčastnil v letošním a minulém roce a kromě veselých popisů nechybí ani fotky. Názvy některých akcí či závodů jsou lecky tajemné až zavádějící: například „Potvora 08“ nebo „Homo Hardcoreus“, jsou pro cyklisty ze západní části naší republiky asi neznámé. Kontakt na tým je samozřejmostí, stejně jako diskusní stránka nebo výčet sponzorů. Kdo tedy touží trochu poznat biking na Moravě, ať určitě zavítá na stránky tohoto týmu.



Komerční stránky zastupuje tentokrát firma N-Distribution, což je dovozce biků Kona a oblečení Fox. Stránky www.kona.cz jsou i přes nabídku XC a silničních kol určeny hlavně vyznavačům sjezdových disciplín, kde je tato kanadská značka jako doma. Hlavní stránka je nenápadně rozdělena na několik částí a zprvu vůbec nevypadá, že by bylo možné očekávat nějakou širší paletu informací. Nicméně pod jednotlivými odkazy je toho spousta. Levá polovina stránky je se svými třemi odkazy vyčleněna katalogu nabízených kol, včetně e-shopu. Katalog je pečlivě rozdělen podle jednotlivých kategorií, až se návštěvník diví, kolik je dnes různých typů biků podle stylu ježdění a použitých zdvihů. Pochválit musíme přiloženou geometrii u každého kola, to každý prodejce neuvidí. Pravá část stránky s odkazy nahore je určena spíše pro zábavu návštěvníků. Jsou na ni hlavně Novinky, což jsou aktuální informace o závodech nebo produktech. Dále se lze dostat opět na nabídku kol, ovšem v katalogu lze zalistovat i čtyři roky nazpět, a to se jeden diví, jak se za ty roky udaly změny. Cenky a další věci jsou standardem. Zajímavý odkaz je Klub, což je informační stránka pro všechny, kteří chtějí přispět s něčím o lokalitách vhodných k ježdění nebo s fotkou či zkušenostmi s biky Kona. Galerie je plná fotek ze závodů, a kdo by chtěl víc, může kliknout na nenápadné odkazy na levé spodní straně stránky. Tam se dostane k jezdcům sponzorovaným firmou N-Distribution a přečte si jejich zkušenosti či názory, případně je může ohodnotit. Ačkoli tedy tyto stránky zprvu na pohled nevypadaly nabité, nakonec toho pro všechny příznivce volného ježdění skrývají více než dost a nepostrádejí jak informační, tak zábavné a užitečné části. (už)

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER www.sirer.cz

BRNO
tel. 547 212 482

BEROUN
tel. 311 621 355

Č. BUDĚJOVICE
tel. 386 359 259

Oficiální dovozce
Činnyapasté

Horák 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 poručáckého servisu = 5 LET PROVOZU

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



AUTHOR

CYCLESTAR bicycles

Sídlíště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín

Telefon: +420 251 566 780

emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

axit

Axit CZ, s. r. o.

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

prodej snowboardů, vázání a přílehy

internetový prodej po celé ČR a SR

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

www.axit.cz

Kola Štorek
Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ dětská

■ platební karty
■ splátkový prodej bez navýšení

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

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

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

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

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

soboty od listopadu do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

[WWW.KOLANASTATKU.CZ](http://www.kolanastatku.cz)

značková prodejna
servis kol

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

marzocchi bomber

Corso Cento

Záběr: 100 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- TSI Micro + Dálková ovládní
- SFA - Regulace vzduchem
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ano
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Bílá
Váha celkem: 1650 g
Malobchodní cena: 17 394 Kč

Použití: XC

Corso TST2

Záběr: 100 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- New Air PL - Přidání vzduchem
- TSI2 - Uzávěrní vidlice
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ano
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2020 g
Malobchodní cena: 9 854 Kč

Použití: XC

44 ATA Micro oris esa

Záběr: 100/140 mm
Osa: 15 mm
Vnitřní systémy:
- TSI Micro - Velká režimní jízdy
- ADA - Mění ztvih a tvrdost
Materiál šavlí: Alu + Níkl ztvih
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Bílá
Váha celkem: 1798 g
Malobchodní cena: 21 554 Kč

Použití: XC a AM

44 ATA Micro

Záběr: 100/140 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- TSI Micro - Velká režimní jízdy
- ADA - Mění ztvih a tvrdost
Materiál šavlí: Alu + Níkl ztvih
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Bílá
Váha celkem: 1798 g
Malobchodní cena: 20 254 Kč

Použití: XC a AM

44 ATA

Záběr: 100/140 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- ADA - Mění ztvih a tvrdost
- TSI2 - Uzávěrní vidlice
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ano
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 1940 g
Malobchodní cena: 12 454 Kč

Použití: XC a AM

44 TST 2

Záběr: 100 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- New Air PL - Přidání vzduchem
- TSI2 - Uzávěrní vidlice
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ano
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2040 g
Malobchodní cena: 9 854 Kč

Použití: XC a AM

33 TST 2 Dálková ovládní

Záběr: 80, 100, nebo 120 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- Pružina + Elastomer dorazu
- TSI2 - Uzávěrní vidlice
Materiál šavlí: Ocel + Chrom
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ano
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2298 g
Malobchodní cena: 7 514 Kč

Použití: XC a AM

22 LO Dálková ovládní

Záběr: 100 nebo 120 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- Pružina + Elastomer dorazu
- LO - Uzávěrní vidlice
Materiál šavlí: Ocel + Chrom
Soule: 30 mm
Kč: Ocel
V brzdě: Ano
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 180 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2342 g
Malobchodní cena: 5 434 Kč

Použití: XC a AM

22 R

Záběr: 100 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- Pružina + Elastomer dorazu
- R - Regulace odskoku
Materiál šavlí: Ocel + Chrom
Soule: 30 mm
Kč: Ocel
V brzdě: Ano
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 180 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2342 g
Malobchodní cena: 4 394 Kč

Použití: XC

55 ATA Micro

Záběr: 125-165 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- TSI Micro - Velká režimní jízdy
- ADA - Mění ztvih a tvrdost
Materiál šavlí: Alu + Níkl ztvih
Soule: 35 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Bílá
Váha celkem: 2637 g
Malobchodní cena: 26 754 Kč

Použití: AM a FR

55 RC3

Záběr: 160 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- Air PL - Přidání vzduchem
- RC3 - Mění 3 režimy tlumění
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 35 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Sedá
Váha celkem: 2800 g
Malobchodní cena: 24 154 Kč

Použití: FR a SL

55 ATA

Záběr: 120-160 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- ADA - Mění ztvih a tvrdost
- TSI2 - Uzávěrní vidlice
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 35 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2565 g
Malobchodní cena: 16 814 Kč

Použití: AM a FR

55 R

Záběr: 160 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- R - Regulace odskoku
- Air PL - Přidání vzduchem
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 35 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2800 g
Malobchodní cena: 10 934 Kč

Použití: AM, FR a SL

66 ATA / 66 ATA 1,5"

Záběr: 160/180 mm
Osa: 30 mm
Vnitřní systémy:
- RC3 - Mění 3 režimní tlumění
- ADA - Mění ztvih a tvrdost
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 38 mm
Kč: Alu / Alu 1,5"
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 200 - 220 mm
Barva: Bílá
Váha celkem: 2993 g / 2830 g
Malobchodní cena: 29 354 Kč / 30 394 Kč

Použití: FR

66 RC3 / 66 RC3 1,5"

Záběr: 180 mm
Osa: 30 mm
Vnitřní systémy:
- RC3 - Mění 3 režimní tlumění
- Air PL - Mechanická přidání vzduchu
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 38 mm
Kč: Alu / Alu 1,5"
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 200 - 220 mm
Barva: Sedá
Váha celkem: 3241 g / 3186 g
Malobchodní cena: 26 754 Kč / 27 534 Kč

Použití: FR

66 RCV

Záběr: 180 mm
Osa: 30 mm
Vnitřní systémy:
- RC3 - Regulace odskoku
- KV - Regulace komprese
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 38 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 200 - 220 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 3155 g
Malobchodní cena: 18 174 Kč

Použití: FR

888 ATA WC

Záběr: 160/200 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- RC3-VA - Mění tlumění a progresi
- ADA - Mění ztvih a tvrdost
Materiál šavlí: Alu + Níkl
Soule: 38 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 200 - 220 mm
Barva: Bílá
Váha celkem: 3188 g
Malobchodní cena: 33 514 Kč

Použití: DH

888 RC3 WC

Záběr: 200 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- RC3-VA - Mění tlumění a progresi
- Měch, předstřiž, Ti perla R6,5 / R7,7
Materiál šavlí: Alu + Níkl
Soule: 38 mm
Kč: Ocel
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 200 - 220 mm
Barva: Sedá
Váha celkem: 3441 g
Malobchodní cena: 44 174 Kč

Použití: DH

888 RC3

Záběr: 200 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- RC3-VA - Mění tlumění a progresi
- Měch, předstřiž, Ti perla R6,5
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 38 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 200 - 220 mm
Barva: Sedá
Váha celkem: 3248 g
Malobchodní cena: 29 354 Kč

Použití: DH

888 RCV

Záběr: 200 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- R - Regulace odskoku
- KV - Regulace komprese
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 38 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 200 - 220 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 3478 g
Malobchodní cena: 23 634 Kč

Použití: DH

4X WORLD CUP

Záběr: 100 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- RC3 - Regulace 3 tlumění
- New Air PL - Přidání vzduchem
Materiál šavlí: Alu + Níkl
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Bílá
Váha celkem: 2440 g
Malobchodní cena: 23 694 Kč

Použití: 4X

Dirt Jumper 1 20 mm

Záběr: 100 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- R - Regulace odskoku
- Air PL - Přidání vzduchem
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 32 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Sedá
Váha celkem: 2595 g
Malobchodní cena: 11 674 Kč

Použití: DJ

Dirt Jumper 2

Záběr: 100 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- R - Regulace odskoku
- Air PL - Přidání vzduchem
Materiál šavlí: Ocel + Chrom
Soule: 32 mm
Kč: Ocel
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2921 g
Malobchodní cena: 7 754 Kč

Použití: DJ

Dirt Jumper 2 20mm

Záběr: 100 mm
Osa: 20 mm
Vnitřní systémy:
- R - Regulace odskoku
- Air PL - Přidání vzduchem
Materiál šavlí: Ocel + Chrom
Soule: 32 mm
Kč: Ocel
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 200 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 3064 g
Malobchodní cena: 8 034 Kč

Použití: DJ

DIRT JUMPER 3

Záběr: 100 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- Pružina + Elastomer dorazu
- RC3-VA - Mění tlumění a progresi
Materiál šavlí: Ocel + Chrom
Soule: 32 mm
Kč: Ocel
V brzdě: Ne
Úchyt disků: PM
Disk min-max: 160 - 180 mm
Barva: Černá
Váha celkem: 2787 g
Malobchodní cena: 5 434 Kč

Použití: DJ

TXC LO

Záběr: 60 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- LO - Uzávěrní vidlice
- RV - Regulace odskoku
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 28 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ano
Úchyt disků: 15
Disk min-max: 160 - 180 mm
Barva: Sříděná
Váha celkem: 1680 g
Malobchodní cena: 7 774 Kč

Použití: Trekking

TXC 1

Záběr: 60 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- Air PL - Přidání vzduchem
- RV - Regulace odskoku
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 28 mm
Kč: Alu
V brzdě: Ano
Úchyt disků: 15
Disk min-max: 160 - 180 mm
Barva: Sříděná
Váha celkem: 1780 g
Malobchodní cena: 6 474 Kč

Použití: Trekking

TXC 2

Záběr: 60 mm
Osa: 9 mm
Vnitřní systémy:
- Pružina + Elastomer dorazu
- RV - Regulace odskoku
Materiál šavlí: Alu + Elax
Soule: 28 mm
Kč: Ocel
V brzdě: Ano
Úchyt disků: 15
Disk min-max: 160 - 180 mm
Barva: Sříděná
Váha celkem: 1880 g
Malobchodní cena: 4 914 Kč

Použití: Trekking

ROCO AIR RC WC

Délka: 241 mm / 222 mm
Záběr: 76 mm / 70 mm
Průřez: vzduchem
Vypínání: Ne
Expozice: externí
Regulace: Kompresa, Odskok, Odpor dorazu, Tvrdost
Použití: v ceně
Malobchodní cena: 15 574 Kč

ROCO AIR TST R

Délka: 215,5 mm / 200 mm
Záběr: 63,5 mm / 57 mm
Průřez: vzduchem
Vypínání: TSI
Expozice: externí
Regulace: TSI, Odskok, Odpor dorazu, Tvrdost
Použití: v ceně
Malobchodní cena: 15 574 Kč

ROCO LO

Délka: 200 mm / 190 mm / 165 mm
Záběr: 57 mm / 50 mm / 38 mm
Průřez: vzduchem
Vypínání: Ano
Expozice: externí
Regulace: Lock Out, Odskok, Tvrdost
Použití: v ceně
Malobchodní cena: 12 974 Kč

ROCO RC WC

Délka: 241 mm / 222 mm
Záběr: 76 mm / 70 mm
Průřez: param
Vypínání: Ne
Expozice: externí
Regulace: Kompresa, Odskok, Odpor dorazu, Tvrdost, Cilbert
Použití: v ceně
Malobchodní cena: 11 674 Kč

ROCO TST R

Délka: 215,5 mm / 200 mm
Záběr: 63,5 mm / 57 mm
Průřez: param
Vypínání: TSI
Expozice: externí
Regulace: TSI, Odskok, Odpor dorazu, Tvrdost, Cilbert
Použití: v ceně
Malobchodní cena: 11 674 Kč



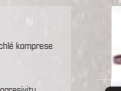
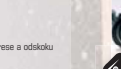
TST MICRO
Terrain Selection Technology
Patrona pro: blokáci, plynulou regulaci komprese u odskoku

TST2
Terrain Selection Technology
Patrona pro: blokáci, plynulý odskok

RC3
RideBound Compression
Patrona pro: regulaci odskoku, komprese, rychlé komprese

RC3 VA
RC3 Volume Adjust
Navíc s regulací objemu vzduchu pro větší progresivitu

LO
Lock Out
Patrona pro blokáci bez změny ztvihů



ATA
Air Travel Adjust
Regulace zdvihové mechaniky, tvrdosti a progresivity vzduchem

ATA2
Air Travel Adjust
Patrona Regulace zdvihové mechaniky, tvrdosti vzduchem

SFA
Single Function Air
Patrona regulace tvrdosti a progresivity vzduchem

RC
Remote Control
Dálkové ovládní, vypínání vidlice ze řídítka

PL
Pre-Load (mrech, air)
Změlná tvrdost vidlice mechanicky nebo vzduchem

STEJNÁ VÁHA, VĚTŠÍ TUHOST, CELKOVÉ ZLEPŠENÍ VLASTNOSTÍ! Nová MARZOCCHI QR15 - rychloupínací 15mm pevná osa.



Tato nová QR15 osa přináší cross-country vidlicím Marzocchi všechny výhody vidlic určených pro freeride a to bez novýšení hmotnosti! Použití šimpe hliníkové osy Freeride je v těchto XC řadách: Corso, 44 a 33, vždy pouze ve verzi pro kotoučovou brzdou. Hlavním cílem bylo dosáhnout stejné hmotnosti jako u klasických systémů. Použití nového rychloupínacího systému umožnilo snížit váhu spodního monobloku a tak dosáhnout našeho cíle. Největší předností 15mm osy je vyšší tuhost a pevnost srovnatelná s řadou 55 a také lepší účinná brzda. Zvyšuje tuhost zajišťuje lepší chod, snižuje opotřebení tělesné a vnitřní systémy vidlice. Použití nově 15mm osy je jednoduché a stejně rychlé jako u klasického systému, navíc bez rizika ztráty matek nebo pružinek. 9 je málo... jdi na 15!