

CYKLOSERVIS



NINER Jet 9

Samé devítky dostal do vinku celoodpružený stroj Niner Jet 9 – jméno značky vychází z této číslovky a devítku najdeme kromě jména modelu i v průměru kol 29". Škoda, že devítku nenajdeme i v hodnotě zdvihu, která u tohoto XC stroje činí 80 mm. Ten je však díky většímu pohodlí devětadvacítek pro XC zcela dostatečný.

Velký neznamená nemotorný

Geometrie jetu je takřka shodná s klasickými biky, takže nasazení na odpovídající velikost rámu je standardem. Posed je středně natažený, vyšší sklon sedlovky díky zahnutí sedlové trubky dozadu znamená trochu ztuhlší šlapání před sebe. I přes zdvih vidlice 80 mm je díky velikosti kol trochu vyšší pozice řídítek. Je to však v mezích normy a nikterak výše proti pohodlnějším XC strojům. Posed je tedy v normálu.

Při rozjezdu je znát větší průměr kol, protože jejich roztocení vyžaduje trochu více úsilí. Nicméně jakmile se dostanou do rotace, rozjetý vlak už nic jen tak nezastaví. Lehkost jízdy je i přes počáteční střední míru akcelerace perfektní. Bike drží tempo a je velmi dobře ovladatelný. Do zatáček reaguje hbitě a na slovo poslušná.

► Pokračování na str. 4



KILOMETRY NEJSOU VŠECHNO

Najíždět kilometry na silnici, sledovat hodnoty tepu a výkonu, trénovat v posilovně, regenerovat, v zimě jezdit na běžkách, to vše patří k tréninku na XC závody a maratony. Vkrádá se však otázka, proč tak málo Čechů dokáže ve světovém poháru zabodovat. Ze by i k tomu nejtvrdějšímu tréninku ještě něco scházelo?

Jeden z nejvýznamnějších důvodů je možné spatřovat v traťích. Pohárové okruhy u nás se – až na světlé výjimky – staví pořád stejně jednoduše, zatímco tratě v zahraničí jsou mnohem obtížnější. Tam se závodník nikdo neptá, zda je tento úsek příliš těžký nebo ne. Stačí, aby byl sjezdový, a všichni jezdci respektují, že se jej bud musí naučit, nebo ho sejdou. Žádné emoce, jako jsme tomu často svědkem u nás, když si některý z organizátorů „dovolí“ do závodu zařadit těžkou pasáž, se nekonají.

Pokud „špičkově“ připravený jezdce poprvé vyjede do zahraničí, jedním z jeho největších problémů bývají nedostatečné zkušenosti v terénu. Není pak divu, že i když se zahraničními jezdci dokáže udržet krok ve výjezdech, ve sjezdech mu nezdíká ujedou. Tím se samozřejmě nechceme dotknout Jarďa Kulhavého ani Milana Spěšného, kteří jsou oba „páni bikerů“ a své kolo ovládají dokonale. Jejich hlavní devizou je ale také to, že světáky objíždějí pravidelně a díky nasbíraným zkušenostem jsou schopni dojet mezi nejlepšími.

► Pokračování na str. 2



AVION

velikost 16", 18", 20", 22" / rám AUTHOR carbon monocoque 700C / vidlice RST Vogue Air (60 mm) / převodník SHIMANO IM532 (48-36-26) / měnič SHIMANO SLX / řazení SHIMANO Deore (27) / brzdy TEKTRO MT-14 / brzdové páky TEKTRO CL-530 / náboje SHIMANO Deore / pláště AUTHOR Silk Road Cross Keplar 700x35c / pedály AUTHOR jednostranné nášlapné / řídítka RITCHEY riser 20 mm / představec RITCHEY / sedlovka RITCHEY / sedlo AUTHOR Super Sport / hmotnost 11.7 Kg / 20"

Doporučená cena: 29.990,-

Author kol
AUTHOR

RB IQ

Celoodpružený Race Bike IQ se stal jednou z důležitých novinek představených na veletrhu Sport Life. Jeho jednočepová koncepce s přepákováním k tlumiči zůstává věrna tradicím značky, totéž platí například o kruhovém průřezu hlavních trubek rámu. Všechny prvky konstrukce jsou použity jen a pouze ve jménu funkce, na zbytečné parádky si u RB nehrájí. A pro koho je nové „ikvéčko“ určeno? Se svými 120 milimetry zdvihu především pro maratonce a XC jezdce. V nabídce nahrazuje stále oblíbený, konstrukčně mnohem výstřednější typ Speedster.

U IQ již není použita pro RB typická příhradová konstrukce, supluje ji sedlovou trubicí. Stejně tak zde nehlédějte jakékoli „podpurné“ pohyblivé díly v okolí tlumiče, které často využívají některé konkurenční systémy. Z rámu je jasné patrná snaha konstruktérů o dosažení co největší jednoduchosti a maximální tuhosti, která je ostatně pro Race Bike již charakteristická.

My jsme získali nový typ IQ k dlouhodobému testu, s jehož výsledkem vás seznámíme na sklonku zimy.

► Pokračování na str. 9





Někdy přinese jeden kámen více radosti, než stokilometrový švih v nohách

KILOMETRY NEJSOU VŠECHNO

► Dokončení ze str. 1

Technika jízdy, odpovídající zahraničním parametrům, je totiž přesně tím, co spouště našich závodníků chybí. A mnozí si to ani nedokážou přiznat. Přitom není nic jednoduššího, než se právě technice jízdy občas věnovat. Treba ve volný den vzít kolo, zasunout sedlo níž a trénovat technické sjezdy.

Technika jízdy na klíč

Opomíjení tréninku techniky jízdy v náročném terénu bylo důvodem, proč se lidé z klubu Cyklotrénink.com rozhodli zájemcům nabídnout soustředění, zaměřené právě na pilování jezdeckých dovedností. A kde jinde takovou akci uspořádat, než na trati prakticky nejtěžšího českého maratonu Rallye Sudety. Do Adršpachu se v půlce listopadu sjely tři desítky jezdců a jezdkyň různých úrovní výkonnosti, aby se pod vedením místních elitních bikerů, kteří mají zkušenosti se závody v zahraničí, pouštěli do nejtěžších pasáží Sudet. Martin Horák, Tomáš Vokrouhlik, Petr Sulzbacher, Franta Žilák, Radek Dítě a Tomáš Čada patří k těm technicky nejlépe vybaveným jezdcům, kteří navíc Adršpaško a Teplicko dobře znají. Kromě nich se kempu zúčastnil také výbory silničář Jan Hruška, jenž je zářným příkladem toho, že i jezdec bez terénních zkušeností se může za dva roky vyjezdít a vysvíhnout mezi špičkou v horských kolech.

Vikendový kemp byl rozfázován do dvou vyjížděk denně. Žádné závodění se nekonalo, pouze první den se jelo svižně až k prvnímu slavnému sjezdu na sudetech, aby se pole roztrhalo podle výkonnosti a jednotliví „elitáci“ si pak rozdělili jezdecke na menší skupinky. Nejchvilnější parta asi patnácti lidí pod vedením Martina Horáka a Tomáše Čady dojela až na Pánovu cestu, která se nejprve zvedá prudce vzhůru a dá se vyjet prakticky pouze na nejléžší převod.



Petr Sulzbacher radí jezdcům s technikou jízdy v jednom z neprudších sjezdů závodu Apřílová osmička. Prvotní strach následně vystřídala euforie, že to jde!

Navíc písčité povrch je poset spoustou volně ležících kamenů, které po naježdě jezdecke často rozhodí. Na rozdíl od závodu si však jezdcí mohli ušek v klidu projít nanečisto a vyzkoušet si, jak kterou pasáž zdotat. Na vrcholu kopce čeká první z těžkých sjezdů – k Václavu, složený z vystouplých balvanů. Mnozí jezdcí, kteří Sudety ještě nejeřli, nejdříve koukali dost vyvalené. Ale poté, co viděli několik průjezdů od lokálů, si nechali hlavně od stavitele sudet Tomáše Čady poradit, kudy to mají zkusit projet. A tak se jeden po druhém pokoušeli za hlasitého křikování ostatních sjezd zdotat. Někteří se s úsekem poprali se cíti, jiní se porouchali k zemi.

Vychytávky pro bezpečnější trénink

Velmi cennou radou bylo si vyzkoušet úsek projet se zasunutou sedlovkou, kdy snížené sedlo jezdcí tolik nepřekáží v manévrování a také přesunutí těžiště nad zadní kolo je mnohem jednodušší. Na redakčním stroji máme teleskopickou sedlovku, která se po této zkušenosti stala velmi diskutovaným komponentem, jenž i přes mírné zatížení kola přinese obrovský užitek právě ve sjezdu.

Některé si na trénink rovnou vzali chrániče na kolena a holeně, neboť se pak jezdec cítí mnohem bezpečněji a může si dovolit zkusit těžší pasáže bez obav o zranění nohou. Dobrým



Trénink techniky jízdy v terénu je pro bikera stejně důležitý, jako najždění kilometrů. Občas to sice bolí, ale nakonec jezdec zjistí, že terén není jeho nepřitelem.



Stavitel sudet Tomáš Čada účastníkům nejprve ukázal techniku průjezdu technicky náročného zlomu, aby se pak všichni postupně naučili jej zdotat.



Ani let přes řídítka na nejobávanějším sjezdu sudet – Hvězdě neodradil tohoto účastníka od dalších pokusů. Nakonec ji pokočil.

nápadem je sundat z kola SPD pedály, nasadit platformy a vyrazit pouze ve volných botách. Smyslem je mnohem lepší jistota ve sjezdu, kdy je možné v případě nouze ihned sundat nohu z pedálu a zabránit tak pádu na bok. Zároveň se tak jezdec lépe naučí vnímat své kolo a pevně jej mít pod kontrolou i bez berličky v podobě nášlapných pedálů.

Přesně tyto vychytávky by měly jezdcům posloužit k lepšímu zvládnutí kola v těžkém terénu.

Důležité je pochopit, že přední kolo je mnohem větší, než většina běžných překážek a tak není důvod, aby se po přesunutí těžiště za sedlo mělo o nějakou překážku zarazit a katapultovat jezdecke kupředu.

Fotr všech sjezdů – Hvězda

Dalším místem byla po prudkém výjezdu neslavně známá Hvězda, kde je jeden z nejobávanějších sjezdů celých Sudet.

Tu zdotal pouze tři jezdcí, z nichž jeden se nenechal odradit ani několika pády přes řídítka, ani od velkých kamenů pomíacným rámem Colnago a nakonec neprudší úsek za hlasitého fandění zdotal. Hvězda je však již dost těžký kalibra na mokrou jsou příčné kofeny a vystouplé kameny zede stromy zrádné.

Překážky nejsou nepřitelem

Trénink těžkých terénních pasáží je to, co spoustu jezdců ani nenapadne dělat

a tak je při závodech běhají. Přitom častěji ježdění člověk dojde k poznání, že sjezdy nejsou zas tak těžké, když se do nich pustíme s odpovídající přípravou a ochranou. Drsný terén není náš nepřítel, ale dá se v něm najít způsob, jak jej využít. Od některých kamenů a kofenů se dá dokonce odrazit ke skoku a některé pasáže překonat prostým přeskočením. Vše je to jen o kvalitním vzorku pláští, dobrých brzdách, ochraně proti pádu a sníženém sedle. Jistota pak přijde průběžným trénováním sama.

Další trialové pasáže v okolí Adršpachu, kam jsme se následně vydávali, se pro většinu jezdců stávaly stále lépe sjezdovými, neboť závodící účastníci trpělivě sledovali, radili jim s technikou jízdy a pomáhali jim úseky zdotat stále rychleji a bezpečněji. Po dvou dnech byl u většiny kempů znát značný posun v ježdění, za který mohlo hlavně pochození chování kola v rozbitém terénu a také oddálení hranice strachu.

Všichni se pak domů vraceli obohaceni o nový pohled na jízdu lesem a také o večerní zážitky z horolezecké hospody, kde bylo hodné veselo. Další soustředění se bude konat hned v dubnu roku 2009, takže pokud stojíte o zlepšování svých jezdeckých kvalit, možná právě tato akce by mohla být tím pravým. Cykloservis u toho jistě chybět nebude.

(mig)

Foto: autor a Zdeněk Šulc

Do zimy jen s ochranou



Už se vám stalo, že jste po pádu kvůli rozbitému kolenu nemohli dále šlapat? Že to k horským kolům patří? Ale kdepak, v jednadvacátém století už není nevyhnutelné si ničit nejhroznější klouby, které mají pro cyklistu existenciální důležitost.

Pokud jezdec při běžné jízdě používá chrániče, získá díky nim mnohem větší jistotu, takže se s menšími obavami pustí do náročnějších pasáží. Je to vlastně podobné, jako mít či nemít na hlavě helmu. Rozdíl je však v tom, že při většině pádů z kola jde reflexivně na zem nejdříve noha. A pokud se nám nepodaří ji vyovčknout z pedálu, pak je prvním kontaktním bodem koleno. Proto není od věci se na zimní vyjíždky, kde hrozí vysoké riziko podklouznutí a pádu, vybavit chrániči kolena a holení.

Jistě, „crosscountrysta“ si řekne, že není normální jezdit XC v chráničích, ale spousta špičkových jezdců trénuje techniku jízdy právě v zimě, kdy je volnější. Snih je totiž ideální pro trénink ovládnutí kola v blátě. Při každém pádu se pak investice několika stovek korun bohatě vyplatí. A chrániče k tomu ještě kolenu poskytnou i tepelnou ochranu.

IXS pro XC

Díky pizeřské firmě CykloBartoniček vstoupila na náš trh německá značka IXS, která se neorientuje pouze na freeridery, jak to na první pohled může vypadat, ale třeba její chrániče kolena a holení jsou vyrobeny pro jakékoli ježdění terémem. Hlavní důraz při vývoji byl kladen na maximální ohebnost a přizpůsobení se šlapací noze. Velmi důležitá však je i nízká hmotnost, vysoká prodyšnost a v neposlední řadě také snadné upevnění k noze bez nutnosti sundávat botu. A to vše se povedlo vméstnat – dovolíme si říci – do jedné z absolutně nejlepších chráničů na trhu.

K dispozici jsou tři verze chráničů IXS, které se od sebe liší úrovní výbavy. Na vývoji nejlepšího modelu Signature Series se nepodílel žádný freerider, jenž dvakrát zašlape a pak už jen letí s nataženými nohama, ale fourcrossář, jenž během své jízdy musí šlapat jako o život. Švýcar Roger Rindermecht se pohybuje v první pětce na světě, takže je pro něj nutností anatomicky stříh chráničů, které mu

při výkonu nesmí překážet a zároveň musí být dostatečnou ochranou.

Provedení

Chrániče IXS patří prakticky k tomu nejlepšímu, co na trhu najdeme, a přitom nejsou nejdražší. Provedení je špičkové, jezdecke v šlapání nijak neomezují a po chvíli zapomenou, že nějaké chrániče vůbec má. A to je jejich největší předností. V nabídce jsou ještě dvě levnější provedení – Assault za 1299 a Hammer za 1039 korun.



Chrániče jezdcí v zimě poskytnou nejen ochranu při pádu na ledu, ale i tepelnou ochranu kolena. Chrániče IXS navíc prakticky nepřekáží při šlapání. Nevypatí se tedy zainvestovat do vlastního chrániče?

- + snadné nasazení, hmotnost, prodyšnost, cena
- nenalezli jsme

(mig)



➔ Dokončení ze str. 1

Díky větší styčné ploše pláště sedí kolo v zatáčkách i na hodně syčkém povrchu. Úhel vidlice je v ideální pozici pro stabilitu i dobré ovládání. Pouze je třeba v ostrých tocích trochu více trhnut řídítka, aby se setrvačnick vpředu uhnul, kam má. Boj proti setrvačnosti je asi jediným rozdílem proti menší klasice, která zatáčí snadněji. Zde je to ale kompenzováno řídítky širší 710 mm.

Ve stoupání se geometrie projeví vyšší snahou stavět v prudkých stojkách stroj na zadní, nicméně posunutí na sedle v před a nalehnutí na řídítka toho hodně zachrání. Navíc výrazně pomáhá trakce zadního kola. I přes větší kola není problém si na biko odskočit nebo jej odlepit od země. Naprosto vyvážená geometrie zde hraje prim bez ohledu na průměr kol. K ovládání jetu tedy nelze mít výhrady, takže ani cyklisté menších postav se nemusejí bát, že by jim tenhle stroj nesedl.



Tlumič plus žehlička

Vlastní systém CVA zavěšení zadní stavby vychází z dvojice vahadel, tedy virtuálního čepu. Systém není nepodobný odpružení Maestro značky Giant, ovšem zde je spodní vahadlo vedeno pod středovou spojkou. Průmyslová ložiska jsou samozřejmostí, výsledný zdvih je zde 80 mm, což je na XC nebo maraton ideální.

Když jsme testovali pevný ocelový Niner, zdá se nám komfort natolik vysoký, že jsme nechápali, proč jej násobit odpružením. Totální komfort, to je odpověď. Odpružení CVA patří mezi ta, která zbytečně neokrádají jezdce o energii, takže výkon byl na slušné úrovni. Jakmile jsme vjeli do terénu, každý kořen či kámen vyzhřelila velká kola. Tam, kde běžný bike zasekne zadní kolo o hranu překážky a energie se ztratí ve zdvihu tlumiče, devěťadvacítka ještě stále plynule jede a všechno žehlí. Velká kola jsou naprostým zarovnávačem kořenových pasáží, kamenité cesty se stávají asfaltkou.

Odpružení zde funguje jako ochrana před velkými nerovnostmi a děrami. Každý dopad skoku byl ztlumen, rozbitá pasáž taktéž rozpochovala vahadla a tlumič. Po silnici a na rovině však odpružení jen zlehka napomáhá kopírování. Nizký zdvih nepůsobil

NINER

Jet 9



houpavým dojmem a dostat tlumič na dno se opravdu podaří jen stěží. Kombinaci odpružení a devěťadvacítek vidíme jako ideální pro celodenní jízdu v těžkém terénu nebo pro maraton. Závodní XC asi velkým kolům nikdy slušet nebude, tam je akcelerace prioritou. Jedinou výtku máme k torzní tuhosti rámu. Ačkoli je přední partie dosti vyztužená, při silném záběru má celý rám tendenci se trochu kroutit, což je nejmarkantnější v partii kolem vahadel. V sedle to není příliš patrné, ze sedla už je to na výkonu trochu znát.

Komponentové osazení je trochu odlišné od katalogové americké verze. Kompletní sada XTR je po funkční stránce bez chyby. Kola American Classic vydržela díky vysokým ráfkům i ostřejší terén, nicméně testovali jsme i verzi s koly Spinergy se speciálními lankami namísto drátů, a ta byla doslova hyperodolná, a navíc mnohem komfortnější. Vidlice Fox F32 RLC je zdvihem 80 mm trochu méně komfortní na skocích, ale při jízdě

nabídlá solidní tuhost a precizní práci, stejně jako tlumič Fox RP 23 se třemi úrovněmi nastavení Propedal.

Pro labužníky

Jet je kolem pro náročný, nekonformní a pohodlí milující jezdce, kteří ožili špetku toho agresivního výkonu. Nabídne jim pohodlný posed, skvělé ovládání, a hlavně na-prosto dokonalé spojení s povrchem, který bude nakonec vždy hladší, než vypadá.

+	komfort, posed, kvalitní odpružení, ovládání	-	menší tuhost
Technická specifikace:			
Rám: Easton Alu, 80 mm Tlumič: Fox RP 23 Vidlice: Fox F 32 RLC Klíky: Shimano XTR Brzdy: Shimano XTR Řazení: Shimano XTR Přehazovačka: Shimano XTR Přesmykač: Shimano XTR Kola: American Classic Pláště: WTB Prowler 2,1 Sedlo: WTB Silverado Sedlovka: Thomson Představec: Thomson Řídítka: Niner 710 mm Hmotnost: 12,6 kg Cena: 108 900 Kč			
a	Úhel hlavy	72°	
b	Úhel sedlové trubky	74°	
c	Horní rámová trubka	590 mm	
d	Horní trubka vodorovně	620 mm	
D	Délka sedlové trubky	510 mm	
E	Délka zadní stavby	450 mm	
F	Rozvor	1120 mm	
G	Hlavová trubka	105 mm	

Suntour Epicon RLD

Zcela nový standard pevné osy průměru 15 mm pro cross country, který na svět přivedly značky Fox a Shimano, se ujal i u výrobců vidlic Marzocchi a SR Suntour. První testovací vidlici s osou 15mm průměru Epicon RLD 15 nám poskytli posledně jmenovaní.



hým okem vidlice, opět se roztáhne do širšího průměru a vytvoří tak opěrnou zarážku, aby bylo možné dotažení rychloupínáku. Pro vysunutí osy je třeba stlačit váleček na konci osy, čímž se hvězdička opět smrskne a osa může projít nábojem ven.

Tuhost vidlice je velmi dobrá, větší průměr osy spolu s 32 mm silným nohama a mohutnou korunkou i můstkem výkoná své. Suntoury mají všeobecně vysokou tuhost, takže se zmožutněním nejtěžší partie patek, kde je stažení rychloupínákem nahrazeno průchozí trubičkou většího průměru v uzavřených okách kluzáků, muselo zákonitě dojít k dalšímu navýšení celkové tuhosti.

Jedinou výtku máme k ose, neboť dovnitř jde celkem dobře, ale při vyjmutí může nastat problém. Pokud totiž zatáhneme silněji, může mezi patkou a nábojem vzniknout mezera a hvězdička se v ní roztáhne a zasekne. Pak pomůže jedině dlouhý imbus, jímž je třeba uvnitř náboje stlačit váleček na konci osy a tím hvězdičku opět smrsknout. Není to tedy neřešitelný problém, jen je třeba dávat pozor.

Celkově na nás vidlice udělala velmi kladný dojem a za poměr výkon-cena od nás získává vysoké hodnocení.

(mig)

- +
- jemný chod, příznivá cena, vysoká tuhost, nízká hmotnost
-
- montáž osy



Silnička do hor!

KTM Myroon je lehčí než většina silničních kol. Nově definovaná technologie od KTM, carbon-monocogue umožňuje KTM-hardtail s tím nejlepším poměrem tuhost/váha (STW). Ten rozdíl dělá nový nákladný a promyšlený KTM HE-FC-M-R-rám, ca. 1000 gramů (při velikosti rámu 48). Revoluční: žhavě nové, postmount – uchycení brzdového třmenu na zadní stavbě. Stejná Race-geometrie jako u modelu Score (uhel posedu 73°/uhel řízení 71°) se postará o dokonalý přenos síly a pocit s jízdy.

(při velikosti rámu 48, bez pedálů)

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

www.ktm-bikes.cz



Nové u KTM a jen 8.300 gramů.
MYROON.



Dlouhán

Vynikající mechanik Jan Přistoupil, známější jako Dlouhán, vám bude v příštím roce ze stránek Cykloservisu předávat své praktické zkušenosti s údržbou a opravami jízdních kol. Ve své bohaté kariéře absolvoval jako mechanik stovky cyklistických závodů, včetně světových pohárů a mistrovství světa, kde se staral o kola našich reprezentantů a týmu Česká spořitelna.

Kern netradičně



Prázký Cyklosport Kern bývá nečastěji spojován se špičkovými silničními koly, tentokrát nám ale tato firma přichystala tak trochu atypickou novinku. Jedná se o jakýsi hybrid mezi devětatřicetivým bikem a fitness kolem. Jeho rám z chrom-molybdenových trubek byl postaven domácí značkou Fort. K jeho zajímavostem patří vedle nesporné elegance například u ocelových rámu netypicky integrované hlavové složení, nevšedně zpracované úchyty

pro tměny kotoučových brzd a v neposlední řadě také otočný excentr, použitý ve středovém pouzdru, a jim průchozí radiční bowdeny zadního náboje. A jsme u toho nejdůležitějšího z celého kola, tím je luxusní čtrnáctihraný zadní náboj Rohloff. Z dalších dílů nelze přehlédnout brzdy a přední náboj Shimano XTR, karbonový představec a řídítka ITM či dráhové kliky Campagnolo Record a superlehké sedlo 4ZA. Tohle kolo si zkrátka „kluci od Kerna“ postavili tak nějak pro

radost. A to radost nejen z vyloučené nevšedního vzhledu a kombinace dílů, ale i pro radost z jízdy. Díky kratšímu přednímu trojúhelníku i velice krátké zadní stavbě je kolo hodně hravé a hbitě reaguje na každý podnět. Zajímavým prvkem je i hodně široká přední Cr-Mo vidlice se zcela rovnými rameny, na přání je ale samozřejmě možné kolo vybavit i vidlicí karbonovou.

A idea tohoto stroje? Maximální bezúdržbovost a i přes použití vyloučené luxusních dílů také nepopiratelná nápadnost. Jedinými výraznějšími prvky jsou vedle rudé eloxované radičního náboje ještě v téměř odstínu pojaté ráky Mavic. Celkovou odolnost kola podtrhují pláště Michelin TransWorld City. No není právě tohle ideální stroj pro hodně zazeného messengera? Cena kola je 69 990 korun.

(kad)

EZ Ride pro turisty

Idea nášlapných pedálů spočívá především ve zvýšení bezpečnosti samotného jezdce. Nášlapný mechanismus brání treťe před nežádoucím sklouznutím po pedálu, například při přejezdu větší nerovnosti či při otřesech ve sjezdu. Zároveň dovoluje také zvýšit plynulost záběru, která již není závislá pouze na vertikálním tlaku trety na pedál. Oproti klasickým klipsnám je zde však výhoda v rychlosti vypnutí mechanismu i v možnosti samovolného uvolnění trety například při pádu. Nesporné výhody klasické konstrukce nášlapných pedálů však nemusí dostatečně uspokojit potřeby cykloturistů. Někomu může činit problém silnější vychýlení kotníku potřebné pro vypnutí systému, jiného třeba nenadchla až přílišná „sportovnost“ řady treter a z toho vyplývající nepohodlná chůze. Pro cykloturisty, kteří z jakéhokoliv důvodu nepotřebují dokonale spojený boty s pedálem, a přesto by se jim nějaký nášlapný systém líbil, je zde produkt EZ Ride. Tento komplet treter a s nimi kompatibilních pedálů je

určen právě pro všechny, kteří mají rádi vyloučené pohodovou jízdu a tu a tam by chtěli někam dojít v cyklistické obuvi pěšky.

Tvar pedálů se tváří jako klasická freeridová platforma, namísto pinů je

uprostřed použit šroubovaný ocelový kříž s magnetem. Tvarový protikus je zakonponován přímo do podrážky bot, která je tvarově poddajnější a na rozdíl od sportovních treter umožňuje celkem pohodlnou chůzi. Té je ale nutné obětovat část záběru. Je třeba počítat s určitým průhybem podešve za hranou pedálu, podobně jako u běžných turistických treter.

Výhodou systému EZ Ride je pevně nastavená poloha na pedálu, takže uživatel se vůbec nemusí zabývat hledáním optimálního nastavení. Otázkou však zůstává náchylnost na zanášení křížového žlábků v podrážce. Pokud se zaplní například blátem, magnety budou mít problém na sebe dolehnout. S podobnou starostí se kdysi dávno potýkaly například první bikové pedály Look, které vycházely ze silniční produkce. Na otázku, jak bude sestava EZ Ride opravdu fungovat, odpoví až její test. Cena pedálů je 999 korun, boty jsou přesně o tisícovku dražší.

(kad)

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

nám. Jiřího z Poděbrad Rípská 27, tel.: 222 522 490 Vinice Vlnohradská 3216, tel.: 212 240 557
Holešovičská tržnice Dubenské nábržky, tel.: 266 710 675 Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 282 033

Kola

AUTHOR 2009 již v prodeji

PŘIJĎTE SE PODÍVAT!!!

Velké slevy na modely kol
AUTHOR 2008

HLEDÁME NOVÉ ZAMĚSTNANCE

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH

www.cykloprag.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

NA SÍTI

Těm mladším, kteří nepamatují éru studené války, asi název sovětského vesmírného střediska Bajkonur moc neřekne. Nicméně v současném spojení s horskými koly je to název velmi sympatický, alespoň tím obsaženým slovem „bajk“. Bikery budou určitě zajímat stránky www.bajkonur.org, které patří stejnojmennému týmu z Brna.

Ačkoli jde hlavně o vyznačevé jízdy z kopce, není nezajímavé, že se někteří z nich věnují i maratonům, takže jde vlastně o univerzální jezdce. Hned první stránka pobaví podmínkami ke vstupu dále, kdo neumí na kole, ať tam prostě nelezte. Hlavní stránka má na horní straně jednotlivé odkazy, které návštěvníka přesně nasměrují. Pod nimi je velké množství aktualit sahajících až do počátku roku 2007. Jde hlavně o reporty ze sjezdových závodů, hlavně WBC – bikerally a množství výjizdek, nebo spíš návštěv sjezdových tratí či různých nekomerčních bikeparků. Většina reportů obsahuje krátký popis, výsledky a nechybí ani fotky. Obrázky pádu či poničených kol jsou rozhodně zajímavé.



Koho zajímají členové týmu, může si prohlédnout jejich jednoduchou charakteristiku, doplněnou o výčet kol, která daný jezdce vlastní. Zajímavá je kombinace většiny členů, kteří mají jedno sjezdové a k tomu druhé pevné kolo pro XC poježdění. U některých lze kliknutím kola zobrazit. S dnešní specializací jednotlivých disciplín je to jasná ukáзка toho, že s jedním kolem na všechno už to prostě nejde. Odkaz závody je detailnějším popisem podniků, jichž se členové týmu zúčastnili, výsledky samozřejmě nechybí. Doporučujeme galerii, řaze-

nou podle data jednotlivých akcí. Obsahuje obrázky ze sjezdových i maratonských podniků. Kalendář je opět přehledem akcí podle data, ovšem jsou v něm odkazy na popisy i fotky jednotlivých akcí. Stránky SK Bajkonur doporučujeme navštívit všem bikerům z Moravy, kteří se zajímají o ježdění z kopce nebo se chtějí potápět i opačným směrem, prostě všem univerzálním.



Komerční zástupce se tentokrát věnuje značkám Trek, Klein či Gary Fisher. Na adrese www.bretton.cz je opravdu pestrá nabídka sportovního vybavení i informací. Úvodní strana je rozdělena na jednotlivá sportovní odvětví této firmy. Lyžování a tenis samozřejmě doplňuje cyklistika. Ta je pod hlavním menu rozdělena podle jednotlivých značek, které jsou zároveň i samostatnými dobře zpracovanými katalogy. Napravo od nich jsou aktuality ze světa cyklistiky, samozřejmě spjaté se sportovními či technickými novinkami nabízených značek. Pod třemi odkazy na hlavní značky jsou další nabídky cyklistických doplňků či komponentů a pod nimi je obsáhlý archiv noviněk, sahající až do roku 2005. Katalogy tří stěžejních značek obsahují kromě nabídky i informace z historie jednotlivých firem. Koho zajímá historie mountainbikingu, ten je zde na správné adrese. Kromě historie ale určitě zaujme typové rozdělení nabídky kol, takže se návštěvník potom alespoň lépe orientuje v jednotlivých kategoriích. Příznivcům daných značek tedy určitě doporučíme.

(už)



► Dokončení ze str. 1

Jedná se o základní verzi Base, jejíž cena je příjemných 38 990 korun a osazení tvoří díly Shimano SLX a vidlice Marzocchi 44 TST2. Kromě toho je možné volit i variantu Race se sadou Deore XT či prestižní Race+ na XTR. Samostatný rám s tlumičem X-Fusion stojí 25 990 korun.

Pár prvních strůpků

Přestože jsme se na novém IQ svezli zatím pouze krátce, a nedá se tím pádem ještě hovořit o testu, nemůžeme nezminít

první zkušenosti s domácí celoodpružnou novinkou. **Jednočepový systém ve spojení se čtyřmi polohami propeřadu na tlumiči X-Fusion se zdá být ideálním řešením. Celkovou citlivost pak navyšuje pákový poměr 2:1, jenž je zároveň šetrnější k samotnému tlumiči.** Mimochodem jeho atypická pistnice je tovarně upravována přímo pro Race Bike, její spodní osazení je totiž pevně uloženo ve spoji mohutných ramen.

Již při prvních metrech rám jasně demonstruje svou fantastickou tuhost. Ani při vyložené silové jízdě ne-

dochází k jakémukoli kroucení a velice nepatrný boční pohyb je znatelný pouze mezi sedlovou trubkou a dvojitým ramenem, napojujících se na tlumič. Hmotnost testované verze 13,4 kilogramu sice není nejmenší, nijak výrazně ale jezdecke neokrádá o akceleraci. **Nízká váha samotného rámu však umožňuje při volbě dražších dílů atakovat i magickou desetikilovou hranici.**

Tlumič vybízí k nastavení jedné z obou prostředních poloh tlumení komprese, které nabízí o něco výraznější imunitu šlapání a zároveň více

RB

IQ



než dostatečnou citlivost. Určitému pohupování během jízdy se v tom případě sice vyvarovat nedá, rozhodně to ale není negativní jev. Zásadní je umět správně šlapat a nesesedět na sedle jako pytel brambor. Pak si nové IQ doslova pohrává s terénem, k čemuž mu pomáhá i výborná ovladatelnost. Vhodná progresivita zadní jednotky, podpořená použitým pákovým poměrem, navíc optimálně hospodáří s téměř celým svým zdvihem. Při hmotnosti jezdecke osmdesát kilogramů se nám jako vhodný tlak v zadní jednotce jevila hodnota kolem 120 psi. Na další dojmy z novinky si ale ještě budete muset počkat.

V jednoduchosti je krása

Nedá nám to a musíme se alespoň pár slovy zmínit o konstrukci, která může vzdáleně připomínat dnes už historické, ovšem o to více legendární AMP. Pistnice tlumiče, zašroubovaná do spojnice ramen přepákování, umožnila absenci jakýchkoli dalších pomocných vahadel, která by zde zbytečně navýšovala hmotnost. Celková mohutnost zadní stavby zcela koresponduje s předním trojúhelníkem. Masivní frézovaný blok materiálu je použit bezprostředně za hlavním čepem, jenž je umístěn v ose sedlové trubky, ve výšce zubů prostředního převodníku. I zde byla tuhost již od pohledu na prvním místě a stejně

tak v případě mohutných frézovaných zadních patek, v nichž jsou zakomponovány čepy s průmyslovými ložisky. Zajímavým, ovšem neméně důležitým detailem je plochý zpevňující můstek ramen, přišroubovaný celkem nízkou nad plášt. Precizní je i vedení řadičích bowdenů a hadičky k zadní brzdě. Zde se prostě řešil každý detail. Vlastně jako u každého modelu Race Bike. ■

Drahe pumpičky sice nabízejí nízkou hmotnost, perfektní materiály nebo dvoucestné ventily, levné kousky ale přesto nejsou rozhodně k zahazení.

Pumpička **Acor 2706** patří s hmotností 116 gramů a cenou 149 korun k těm nejlépeším na trhu, ovšem její ergonomie v leccem předčí dražší kousky. Tělo je vyrobeno z plastu, pistnice je duralová. Ačkoliv rukojet svým tvarem a dvoubarevným provedením vybízí k vykloupení světlé části, nelze to provést. Jde jen o měkký plastový potah pro lepší přilnutí k rukavicím nebo dlaním. Hlavice se dvěma koncovkami na auto nebo galuskový ventilík nese aretační páčku, která zajistí pevné usazení na ventiliku. Aby se poloha páčky nepletla, je pro každý ventilík vylisováno písmeno ve směru, kam

Levné pohodlí

jej páčka zajistí. Zprvu se to stejně plete, ale nakonec si cyklista zvykne, že páčka se aretuje je vždy směrem pryč od nasazené koncovky.

Nasazení na ventilík je klasika, aretace funguje spo-



lehlivě a díky zobáčku mezi oběma koncovkami padne hlavice velmi dobře do dlaně, takže se o ní dá pohodlně zapřít. Foukání usnadní i tvar rukojeti, protože zaoblená část nejen že perfektně sedne do dlaně, ale měkký plast opravdu drží. Musíme uznat, že tvarově nám tahle pum-

pička z velkého množství testovaných padne skoro nejlépe. Výkon odpovídá ceně, a hlavně jednocestnému provedení ventilu, takže při foukání se jezdec zahřeje. Bikové pláště lze nahustit pohodlně, u silničních už maximální hodnoty volají spíše po vysokotlakém provedení s tenčím píštěm.

Samozřejmostí je plastový držák pod košík, v němž díky speciálním zoubkům pumpička neklouže.

Kdo nechce moc utráčet, ale rád si dopřeje dobrou ergonomii úchopu při foukání pláště někde na vyjízdce, tomu můžeme tenhle kousek rozhodně doporučit.

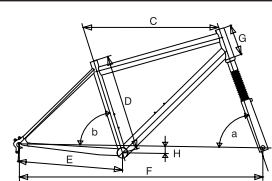
➕ úchop, cena, aretace

➖ standardní výkon



Technická specifikace:

- Rám: IQ 7020 T6, 120mm
- Tlumič: X-Fusion 02 PVA
- Vidlice: Marzocchi 44 TST2 120mm
- Klíky: Shimano SLX 22/32/44, 175mm
- Přehazovačka: Shimano SLX Shadow
- Přesmykač: Shimano SLX
- Řazení: Shimano SLX Rapidfire
- Brzdy: Shimano SLX
- Náboje: Shimano SLX
- Řáfky: WTB SpeedDisc
- Pláště: WTB WeirWolf 2.1"
- Kazeta: Shimano HG-50 11-34 (9)
- Řídítka: R.A.C.E.R.
- Představec: R.A.C.E.R.
- Sedlovka: R.A.C.E.R.
- Sedlo: WTB Rocket V
- Hmotnost: 13,4 kg (vel. L, bez pedálů)
- Cena: 38 990 Kč
- Cena rámu s tlumičem: 25 990 Kč



Velikost	L
a Úhel hlavy	70°
b Úhel sedlové trubky	73,5°
c Horní trubka efektivně	595mm
D Délka sedlové trubky	490mm
E Délka zadní stavby	423mm
G Hlavová trubka	125mm

Pro labužníky



Pověstnou německou preciznost jakoby přímo odrážely produkty Tune. Po designové stránce však nelze nezminít podobnost s ryze garážovými komponenty, které vznikaly před patnácti a více lety převážně v Americe. Dokonale čisté obrobění, co nejnižší hmotnost a špičková povrchová úprava, to jsou hodnoty vlastní všem dílům Tune, představec samozřejmě nevyjímá. Jeho provedení je však na stejné vysoké úrovni jako samotná cena, která se vyšplhala na částku 3525 korun. Její protihodnotou je hmotnost 120 gramů, v případě MTB provedení v délce 110mm. Tělo představe je vyrobeno ze slitiny 7075 a šroubky jsou titanové. Zadní objímka pro stažení sloupku vidlice je maximálně otevřená a svírá ji dvojitě odlišné velké šroubky. Stažení řídítek mají na starosti dva šroubky. Tento komponent ale nemá cenu popisovat, je lepší jej vzít do ruky a rádně se s ním pomazlit.

V nabídkě je jak univerzální oversize provedení pro bike či silnici, tak i ryze silniční či naopak MTB model. Z nabízených délek 60 až 135mm by si měl vybrat skutečně každý. A kdo řeší barvičky, může zvolit představec Tune v nepřehlédnutelném, výrazně modrém eloxu. (kad)

Security Tech Germany

ABUS
největší evropský výrobce
mechanického zabezpečení

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

Granit X-Plus 54

Bordo 6000

Urban-I

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

Softshellový Arsenal

Firma Sport Arsenal je specialistou hlavně na cyklistické brašny, ovšem v její produkci je i několik novinek v oblasti sportovního oblečení. Zimní novinkou je sportovní bunda z materiálu Softshell.



nikdy netáhne. Výborná je kapsa na rukávu, do níž se vejde třeba mobil. Reflexní olemování zipu je rozhodně plusem.

Zádový díl je z jednoho panelu materiálu, pružnější verze je všita v podobě klínů na bocích pro lepší kopírování těla. Vše spojují ploché švy, které se barevně odlišují u dámské a pánské verze. Zde použita zelená je samozřejmě určená pánům, dámy mají žlutou. V pase je použit stejný lem jako na koncích rukávů, při jízdě na kole bychom však ocenili silikonový proužek. Jediná boční kapsa situovaná na zádech je sice objemná, ale díky malému taháčku jezdecké zipu se hůře otevírá. Opět jí nechybí reflexní lem.

Bundu jsme vozili v teplotách od plus deseti do zhruba minus pěti. Nad nulou pod ní stačí vzít dvě slabší vrstvy spodního prádla, v mrazu pak přijde ke slovu jedna vrstva a teplejší dres či flis. Termoregulační schopnost materiálu, stejně jako jeho větru- i voděodolnost byly na slušné úrovni. Bunda sice nemá příliš vypasované střih, ale potěší i méně vysportované jezdce. Velikost XL byla ideální pro jezdce do 185 cm výšky, rukávy by klidně pasovaly i vyšším. Možná bychom uvítali delší zádový díl, který by lépe kopíroval pozici na kole, a výrazněji tak chránil záda. Na běžky to ovšem stačí. Tam byly plusem rukávy a volnější střih v ramenu. V pase se ovšem při bruslení bunda trochu vyhrnovala na zádech.

Za cenu 2440 korun nabízí tento kousek hlavně kvalitní a funkční materiál a slušné zpracování. Kdo chce bundu vyloženě na kole – na sportovní jízdu, asi ho nepotěší střih, kdo však hledá pohodlný univerzál, který lze využít i pro civilní nošení, pak rozhodně nesáhne vedle.

(už)

- + funkčnost, délka rukávů, reflexe
- vyhrnování v pase

Tento materiál v sobě snoubí nízkou hmotnost, dostatečnou odolnost vůči větru a vodě a zároveň vysokou prodyšnost. Bunda má univerzální střih, určený jak pro kole, tak běžky. Vyšší límec má zevnitř stejné počesany materiál jako zbývající díly. Izolace krku je dostatečná a zároveň prostorná, takže nikde nedře. Příjemná je garáž jezdecké zipu, který se tak nedostane do kontaktu s pokožkou. V ramenu je střih trochu volnější díky vsazenému klínu mezi krkem a rukávy, což výrazně napomáhá volnému pohybu paží při jízdě na běžkách. Rukávy tak nikde netáhnou, navíc jejich délka hodně přesahující zápěstí nabízí dobrou ochranu jak v předklonu na kole, tak při předpažení s hůlkami. Otvory pro palce jsou tak na koncích rukávů docela zbytečné. Pružný lem na koncích rukávů má ideální průměr, takže dovnit

PEARL IZUMI

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

www.pearlizumi.cz

Apache® Bicycles Cross Bikes 2009 Top Line

NOVÁ KOLEKCE



Wakan Disc mysterie, tajemství

Kč 24.990,-

rám Alloy 6061 D. B. – vidlice SR Suntour NRX-E-LO Disc 700c – velikost 16,5" · 19" · 21,5"

Cyklista touží po neomezené jízdě jak na silnici, tak v terénu. To je pravý adept pro náš nejlepší krosový model. Duralový základ rámu ze slitiny 6061 s dvojitě zeslabenou stěnou trubek je dostatečně masivní, aby nabídl i na velkých kolech výraznou tuhost a jistě ovládnutí. Bytelná partie u hlavy je samozřejmě vyztužena. Kdo chce do terénu, uvítá 75 mm zdvih vidlice SR Suntour NRX s lockoutem na korunce. Aby to nebylo málo, pro jistotu kontroly nad kolem jsme zde použili hydraulické kotoučové brzdy, což u krosu nebývá standardem. Celková váha se však drží na skvělých 12,2 kg; takže nic nebrání plnému výkonu.

www.apache-bike.cz

Spirit Of The Victory



Budoucnost přijde z aut

Americká automobilka Ford si pro stavbu svého týmového terénního vozu pro zvláštní účely vybrala odpružení od značky Fox, která je u nás známá spíše z motorkářského a bikového byznysu. FOX Racing Shox se přitom odpružení pro off-roads věnuje přes 20 let.



Na vývoji odpružení pro model 2010 F-150 SVT Raptor pracovali inženýři Foxu spolu s konstruktéry z automobilky na supertajném terénním okruhu v kalifornském Borrego Springs, kde strávili stovky hodin testováním a laděním odpružení. Výsledkem bude odpružení, které auto dodá zdvihy 28,4 cm u přední a 34 cm u zadní nápravy. Uvnitř je použit patentovaný systém Bypass, jenž spoléhá na funkci tlumiče citlivého na pozici ventilu a rychlost jeho pohybu uvnitř tlumiče. Ten má za úkol rozeznat, zda se vůz pohybuje po asfaltu či v terénu a podle toho upravit průběh chodu. Na silnici se komprese přitvrdí tak, aby se auto zbytečně nepohupovalo, zatímco v terénu je odpružení mnohem citlivější. Zároveň se však v poslední fázi zdvihů hodně přitvrdí, aby tlumiče nechodily při větších rázech či skocích až na dno.

Taková funkce tlumičů je velmi podobná i potřebám horských cyklistů a tak je nasnadě, že se podobný systém jistě v budoucnu opět objeví na kolech. Pak již lze předvídat, že když může u aut dobře fungovat elektronické ovládnutí průtoku oleje, není důvod, proč by zmenšený systém nemohl být i u horských kol. Zdá se tedy, že slepé větvě firem K2 a Cannondale, které v minulosti přišly s piezoelektrickým ventilem a elektromotorkem lockoutu, nebyly až tak slepé, pouze přišly příliš brzy. Čas elektroniky v tlumičích se tak zřejmě opět vrátí, aby jezdci přinesl komfort v možnosti si podle trati naladit funkci odpružení.

(mig)

Ano přátelé, všechny pokusy firem Shimano či Rotor překonat mrtvý bod na klice využitím elipsoidního tvaru převodníku budou záhy minulostí.

ELIPSA JE MRTVÁ!



du odpadá potřeba největšího převodníku, protože rozdílný tah a výkon na klikách je ve třech mezípolohách stejný jako u středního převodníku a na třech vrcholech totožný s největším převodníkem. Trojúhelník tedy spojuje dva v jednom, což je fantastická úspora hmotnosti. Malý převodník a přesmykač slouží jen pro nejprudší stoupání, nicméně řetěz se mezi kruhem a trojúhelníkem pohybuje celkem svižně, vrcholy totiž perfektně splývají zvedací zuby.

Nastavení na klikách je volbou jezdce. Vrchol postavený naproti pravému pedálu zaručuje, že jakmile se pravá klika blíží k dolní úvratí, převodník se dostává do nejvyššího bodu a chystá se táhnout řetěz největší silou. Jakmile se řetěz



Budoucnost je zakletá v trojúhelníku, který je dílem zlatých českých rukou. Kulturní garážová firma JeKra (Jenka-Kráčmar) přišla už před lety s myšlenkou využití trojúhelníkového převodníku, suplujícího nejen dva největší převodníky, ale zároveň variabilitu nastavení vůči klice řetězu zmíněný mrtvý bod. Nápad se dostal do výroby a vznikl v podobě jediného exempláře svého druhu, který jsme exkluzivně dostali k otestování právě my. Ano, Cykloservis byl a je u tohoto velkého okamžiku a na vlastní kůži, a hlavně kolena jsme tento div techniky otestovali.

Převodník JeKra je vyroben kvůli odolnosti z oceli, hmotnost není důležitá, jde o prototyp. Sériová výroba počítá s titanem či přímo karbonem potaženým speciální keramikou s příměsí fluoropolymeru pro vyšší kluznost. Tak dalece jsou schopni konstruktéři zajít. Vzhledem ke staří prototypu se jedná ještě o pětišroubové provedení, takže jej nelze uchytit na moderní čtyřšroubové kliky.

Zuby jsou jeden jako druhý, díky vrcholům trojúhelníku je při řazení zajištěn náběh přímo těmito partiemi. Navíc díky trojúhelníku oprav-

dostává dopředu, dosedá na rovnou plochu, čímž se snižuje odpor a jezdec má šanci nechat svaly na moment odpočinout. Tato volba je zcela individuální, takže přetočením převodníku lze využít zcela jiný moment záběru vzhledem k mrtvému bodu na klikách.

Při rychlejší jízdě je velmi intenzivně znát rozdílný záběr převodníku, což táhne za kolena. Výkon tedy není konstantní jako u kruhu, ale jeho různorodost v určitých momentech lze načasovat přesně podle terénu. Najždíme-li na překážku, stačí pootočením klik nastavit vrchol do záběru a máme vyšší výkon. Naopak na blátě přetočíme do mezípolohy, a slabší výkon neumožní zadnímu kolu podklouznout. Fantastické! Tolik možnosti jsme ani nečekali. Pouze konstantní šlapání nabízí zmíněné tahání za nohy, takže doporučujeme jen do náročného a členitého terénu, tam tento technický skvost naplno ukáže svůj potenciál.

Elektronika brzdí

Ne snad, že by elektronická přehazovačka jezdců brzdila, to spíše naopak, řeč je o horké novince z vývojářských dílen jedné garážové firmy.

Její konstruktéři se inspirovali řazením pomocí baterek a v duchu ekologie se rozhodli odbourat minerální olej z kotoučů a nahradit jej elektronickými impulsy. Ano, elektronické kotoučovky, čtete správně.

Tento systém byl implantován na klasickou kotoučovou brzdu, která je uvnitř zcela předělaná. Vnější obal třmene je z duralu, ovšem uvnitř jsou speciální pistky ve formě elektromagnetu. Miniaturní elektronické zařízení umožňuje při příjmu signálu z páky vydat elektrický impuls, který aktivuje magnet, a ten díky opačné polaritě vytlačí pistky z třmene směrem ke kotouči.



proudem, dioda svítí. Slábnoucí baterie signalizuje blikání, které znamená rezervu pro 20 km nepřetržitého brzdění, takže systém jezdce určitě nenechá ve stychu.

Perfektní zpracovanost systému je daná i umístěním baterií v páce, původní objemná vyrovnávací nádržka ukrývá jedinou AAA baterii. Namísto pistku uvnitř je zmíněná regulace napětí, a tedy i brzděného výkonu. Absence hadičky je díky dosahu vysílače v páce na tři metry znát na neomezené možnosti montovat jednu brzdu na jakoukoli velikost rámu, dokonce i na tandem.

Brzdy by se měly na trhu objevit v průběhu příštího roku, cena zatím není stanovena. Doufáme, že si konstruktéři ještě poradí s elegantnějším umístěním baterií na třmeni. Nicméně proslychá se, že by stejně jako u páky řazení mělo dojít pro navýšení komfortu k úplnému odstranění brzdové páky a vše by měl ovládat jezdcí implantovaný mikročip. Tuto variantu však brzdí dohady ohledně poplatků za tento výkon u lékaře, protože výrobce neví, zda je zahrnout do výsledné ceny či nikoli.

Upozornění
Články na této straně je nutno brát s nadhledem

Chcete na jaře oslavit cyklisty i cyklistky v okolí apartním tandemem? Tak sledujte a pečlivě se řiďte naším odborným, strojařsky naprosto precizním a technicky dokonalým návodem.

Základem budiž použité bicykly, nejlépe supermarketového původu, protože jejich rámy jsou z obyčejné oceli, kterou lze doma jednoduše svařit. Jestliže bude jeden z nich vzadu odpružený, bude efekt mnohonásobně vyšší. Vzdýtk vzadu odpružené tandemy stává třeba takové kultovky jako Ellsworth nebo Santana.

Postup je geniálně jednoduchý a zavání mnoha moderními prvky, které svět tandemů ještě neobjevil a náš vzorový model „garážové“ proveniencí je už běžně využívá.

V první řadě je to kombinace dámského rámu vpředu a pánského rámu s jedinou trubkou vzadu. Tímto lze jednoznačně vyřešit problém, kam si sedne drahá polovička, protože trubka je dole vpředu i vzadu. Státné chvilky s partnerkou tedy nebudou narušeny, a strádání pozic tak určitě přispěje ke klidnému soužití.

Důležitost detailů

Napojení obou dílů k sobě je vyřešeno jedním masivním svarem mezi hlavovou a sedlovou trubkou, jehož housenkovou zdobil ještě kousek drátu z domácí CO2 svařečky. Nutno podotknout, že majitel tohoto kousku pracuje ve firmě na zemědělské stroje, takže zapomenutý drát může mít své opodstatnění pro trvanlivost svaru. Spíše ale ve fabrice houkají pauzu a svařeč odešel na oběd drát nedrát. Člověk prostě není robot.

Dalším jisticím prvem jsou šrouby upevňující patky k výztuze pro tlumič. Šířku zadní vidlice předního rámu lze upravit přesně na míru zadnímu rámu pomocí hydraulického lisu, nebo jen sešlápnutím, jako to udělal náš konstruktér. V místě napojení se ovšem skrývá důležitý moderní prvek celého stroje. Dvouhákový napínač řetězu, který využívá kombinaci dvou háků přehazovačky pro nalezení optimálního úhlu, a samotná přehazovačka pak už slouží jen jako vodítko a napínač zároveň. Tento

Dvojkolo v klidu



důmyslný systém totiž umožňuje použít výraznou inovaci v podobě vnechání převodníků na levé straně, které běžně spojují přední a zadní kliky. Obrovská hmotnostní úspora je bez diskuse a je jen otázkou času, kdy na tohle přistoupí i zbytek tandemového světa. Těžko říci, zda bude mít Ellsworth dost peněz na nákup patentových práv. Možná že se z tohoto řešení stane volně dostupná platforma, jako byla třeba ISIS osa, rozhodně by to všem prospělo.

Umístění řetězu na největší převodník má logiku



ve větší odolnosti ozubení. Nemožnost přefadit na jiný než malý a střední převodník je ovšem nepatrným detailem, který těžší ze skutečnosti, že i Lance Armstrong jezdí vysokou frekvencí šlapání, tak proč ne tandemisté. Vzadu už je standardní řazení, ovládané páčkou od spolujezdce, aby měl chudák za jízdy pocit, že si může alespoň s něčím hrát. Brzdové páky jsou totiž vpředu u řidiče.

Rovnoprávnost v sedle

Výrazná inovace je na poli ergonomie posedu.



Zatímco všichni výrobci lomí sedlovky v horní třetině délky, zde je to provedeno hned nad objímkou, která je z hmotnostních důvodů tvořena svarem. Posun sedla vzad je tedy mnohem výraznější než zastaralé lomení u značek Thomson či Controltech. Ze vám řidička spolujezdce připomínají dětská léta na stroji BMX? Nejde o retro, ale o ergonomicky dokonalý komponent, který díky své výšce umožňuje při náklonu obrovskou změnu sklonu posedu. Díky tomu je představec navářen na sedlovou trubku. Vysune-li si řidič sedlo výše, pak i spolujezdec má výše řidička, a nekoukají mu tedy na záda. Pro rovnoprávnost obou jezdců je tímto učiněno maximum, synchronizované nastavení úhlu posedu je tak vyřešeno naprosto dokonale.

Jízdni testy tohoto kola proběhly v tajnosti v uzavřeném prostředí a musíme uznat, že ovladatelné je! Dokonce fungoval i zadní tlumič. Přední odpružená vidlice by však celku rozhodně prospěla. Bohužel podle posledních informací došlo při jedné tajné testovací jízdě z místního pohostinství k povolení hlavního svaru a z dvojkola se opět staly dvě samostatné jednotky. Doufáme, že prototyp číslo dvě bude vařen až po poslední pauze, a svar tak bude kvalitnější. (už)