

CYKLOSERVIS

BIANCHI 2009

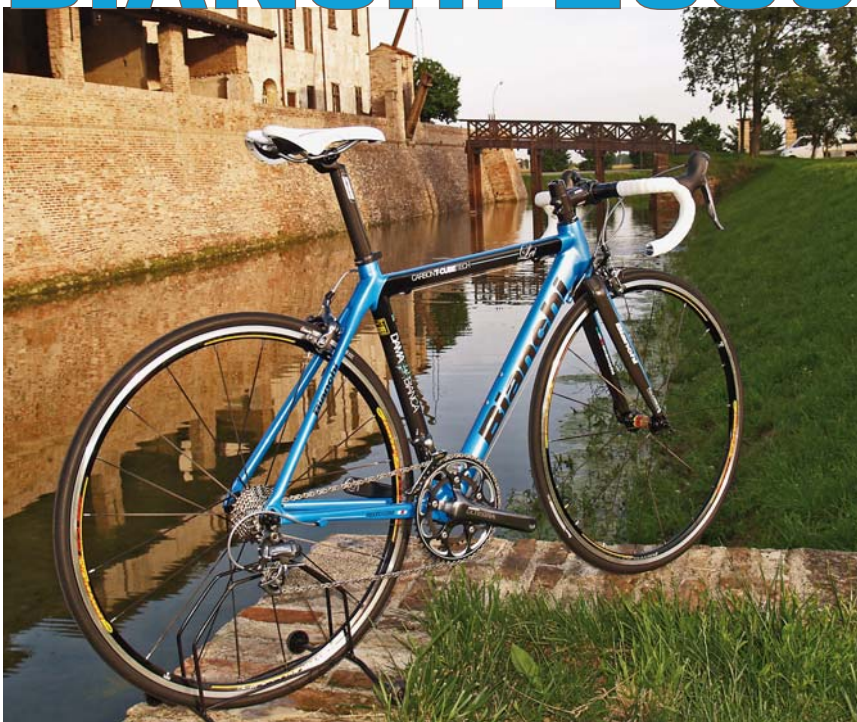


Foto: Libor Jenka

MTB Challenge

Přestože se na našich stránkách objevují reportáže ze závodů spíše zřídka, letošní MTB Challenge je pro nás trochu výjimečný. Změna sponzorské značky na Specialized či rozšíření na celkových osm etap čítajících téměř 500 km s převýšením celkem 14 000 m, to by i přes přívlastek jeden z nejnáročnějších evropských závodů nebyly úplně ty pravé důvody. Hlavní kouzlo tkví v tom, že jsme měli možnost zúčastnit se celého podniku nikoli jako závodníci, ale jako součást realizačního týmu, a vidět celou problematiku pořádání takové akce zevnitř.

MTB Challenge závodnická

V letošním roce se na start postavilo celkem 250 závodníků z osmnácti zemí. Pestrost závodního pole byla obrovská, nejpočetnější byli Poláci a Litevci, po nich následovaly země jako Lotyšsko, Estonsko, Česká republika, Dánsko, Německo nebo Velká Británie, Itálie a Španělsko a nechyběl ani jezdec z Nového Zélandu či Jihoafrické republiky. Ti všichni přijeli okusit náročnost terénu v oblasti Kladské kotliny, tedy terén bývalých Sudet. Pro některé z nich to byl další ze závodů, v němž mohli získat denní tituly, ovšem drtivá většina to pojala jako výzvu k překonání sebe sama a zároveň jako trochu exotickou sportovní dovolenou.

První den byl ve znamení prologu, který odstartoval v lázeňském městě Kudova Zdrž a vyvedl jezdce na sousední Karlův. Druhý den se z téhož místa vystavovalo do první náročné etapy. Technickou obtížnost tratě dokázaly hlavně odřeniny a zranění některých jezdců, kteří postupně začali zaplnovat stan českých zdravotníků, takže ty měly plné ruce práce. Svou trošku do mlýna přinesl i český pořadatel Věna Horných, který si při značení trati při havárii auta rozřízl palec tak hluboko, že by to dalo na několik pořádných stehů. Nicméně závod bylo třeba značit a organizovat, takže antibiotika a náplast vše vyřešily a Věna svými off roadem rumunské produkce dále držel okolní lesy a sjížděl to, co šli závodníci kolikrát pěšky.

Závodníci však tyhle problémy ani netušili, po dojezdu do cíle etapy totiž

relaxovali na masážích, nacpali si břicha v jídelním stanu, jehož provoz měla na starost česká cateringová firma, a musíme uznat, že takhle dobře jsme se dlouho nenajedli. Sympatická a často sičná obsluha doprávala všem, a kdo chtěl ke špagetám kromě omáčky maso navíc, už tam měl pořádný řízek. Prostě pohádka pro mílné strážníky. Samozřejmě nechybělo ovoce, saláty a další pochutiny pro velké jezdce. Tentýž stan pak ráno před startem nabídl bohatou sniďanu, takže nikdo nestrádal.

O noclehu závodníků i doprovodu bylo postaráno ve školách v místě cíle, takže spání ve třídách, často s cedulí značící národnost nocležníků uvnitř, bylo tak trochu návratem do školních let. Kdo nevyužil společného ubytování, nocoval s větším komfortem po okolních hotelích, ovšem o tu pravou večerní atmosféru, kterou po celý závod provázelo přes dvacet sudů piva, a každý večer se pro všechny roztáčela pipa naplno, prostě přišel. Po několika večerech se ze soupeřů stali přátelé, všichni řešili trať, technické problémy, materiál a naplno si to užívali. Stejně tak jako jezdci s rodinami v obytných autech, kdy všichni přijeli podpořit toho svého závodníka a užít si tak trochu netradiční rodinnou dovolenou. Takhle to probíhalo i následující šest etap, které postupně dovedly jezdce do Králík, Barda, Ladek Zdrž, Gluszyce, Teplic nad Metují a nakonec do cíle v Náchodě.

► Dokončení na str. 2 a 3

V letošním čísle 12 jsme uveřejnili reportáž z výroby italských kol Bianchi a také jsme avizovali představení modelů pro rok 2009, které bylo limitováno červencovým datem. Nad luxusním prostředím středověkého hradu s padacím mostem jsme se již rozplývali dost, tak se bez dlouhých okolků pojďme rovnou podívat na to, co je v nabídce značky z Trevisia nového.

Karbon pro každého - Mono Q

Nabídka exkluzivních silničních rámu z karbonu nově doplní základní model Mono Q. Hlavním cílem bylo vyrobit rám s parametry závodních modelů při co nejnižších nákladech, takže rám je vyroben jako celistvý monokok s jednoduchým tvarem. Díky výrobě ve formě se oproti ručně vyráběným modelům ušetří produkční čas a náklady sniží i povrchová úprava použitého 12K karbonu, která je provedena klasickým lakováním. Tuhost rámu je však maximální, o tom jsme se mohli v přímém porovnání s ostatními modely značky sami přesvědčit na prezentaci. Rám by měl ve velikosti 55 cm vážit pouhých 1,1 kg.

Vidlice TSR Full Carbon

Rámy nejvyšší série HoC dostanou zcela novou ultralehkou vidlici TSR, vážící pouhých 315 gramů.

► Dokončení na str. 6

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

www.author.eu

ROCKMACHINE

MTB Challenge 08



Foto: Libor Jenka
Jezdce nikdo nešetřil, takže kromě náročných stoupání a vřezných sjezdů absolvovali i několik desítek metrů dlouhé brody.

→ Dokončení ze str. 1

Každý den měl stejný itinerář, ovšem ráz krajiny, náročnost trati, a hlavně zážitky byly pokaždé originální.

Ačkoli šlo hlavně o závod dvojic, nechyběly ani kategorie jednotlivců, kteří s trati bojovali osamocně. Celou dobu si nejlépe vedl Polák Andrzej Kaiser (DHL-Author), který nakonec celkové z vítězství s časem 21:52:58. Ve dvojicích se neztratili ani domácí Petr Sulzbacher a František Žilák (Rock Machine-Teplice nad Metují) se svým druhým místem, které doplnilo jejich sbírku všech tří cenových kovů z tohoto závodu. V kategorii mix zvítězila dvojice Martina Němcová a Petr Matuľa (Pell's Hard Bikers) a v ženách skončila třetí naše Lída Damková (Kastar).

MTB Challenge pořadatelská

V Teplících nad Metují jsme měli to štěstí, nebo spíše smůlu, že hlavní pořadatel Grzegorz Golonko navštívil stejné restaurační zařízení jako my a rozhodl se s námi pít destilát ze švestek. Z konverzace v polštině, angličtině a po několika rundách spíše mongolštíně vyšlo najevo toto. Vloni naspal GG (Grzegorz Golonko) během závodu celkem patnáct hodin, jinak pobíhal kolem všeho, co vyžadovalo jeho dohled. Letos už spal každý den pět hodin, takže i přes shozených pět kilo byl spokojený. O dvě stě padesát jezdců se staral tým sto devíti lidí, rovným dílem z Polska a z Čech. Dvě skupiny Poláků stavěly prostor startu a cíle, tedy zatímco jedni v místě startu rozebírali po odjezdu slavnobrány a plot startovního koridoru, druhá skupina už v cíli stavěla totéž pro dojezd prvních závodníků. Vše šlapalo jako hodinky. Taktéž jídelní stany byly dva, takže po snídani se jeden rozebíral, ale v cíli už stál druhý, který čekal na teplotu večeri dovezenou z Čech. To, že ve škole v Ladek Zdrój nebyl i přes jasné domluvené požadavky dostateč-



Sjezd do Sokolovska byl pro všechny doslova bojem o přežití, štěrkl klouzal a všichni svorně spílali Věnovi opřenému o strom, že to není biková cesta, ale ferata.

aby se nakonec mohl ve startovní listině pokochat národností jako zmíněná JAR či GB nebo NZ, musí všechno nakonec klapnout. V první řadě bylo hlavní označit den dopředu trať šipkami. Věna a jeho ARO tak každý večer dorazili do cíle naprosto černí od prachu, ale trať byla. Ráno ještě dva cyklisté trať prošli a zkontrolovali značení, aby jezdcí měli vše perfektně připravené. Za posledním závodníkem už jeli další cyklisté, kteří šipky opět sbírali. Kromě otisků pneumatik nesmělo nic připomínat to, že



Kola v tělocvičnách byla směsici značek Specialized, KTM, Author, Santa Cruz, Cube, Cannondale či Rivette, Granville, Ideal nebo Jamis. Z úschovny se neztratilo nic, na privátu byly ovšem odcizeny dva Cannondaly.

ný příkon elektřiny, aby se mohla večere ohřát, to závodníci ani nevěděli, protože GG vše stihl vyřešit s energetickou společeností přesně do termínu servírování.

Rozvoz jídla a pití Powerade na občerstvovací stanice kontroloval během závodu, ovšem kromě jednoho výpadku způsobeného poruchou auta s občerstvením to vždy klaplo na čas. Opily polský řidič dodávky s českými masérkami pak znamenal menší problém, ovšem nakonec jej někdo zastoupil. Drobné improvizace prostě musely přivázat celý závod, ovšem bez toho by to ani nešlo, takže zdravotníci když neošetřovali, řídili dopravu a mechanici, když bylo třeba, krájeli melouny a dolávali bidony.

Vzhledem k tomu, že kvůli propagaci musí GG nalétat po světě stovky hodin,

se zde jel bikový závod. V Polsku bylo dokonce nutné složit pro průjezd chráněnou oblastí velmi vysokou kaucí, jejíž navrácení podmiňovalo perfektní označení trati. To, že jsou v Polsku všude po lesích střeby od rozbitých pivních lahví, to je jen detail, charakteristický pro tento pivo milující a přírodu jinak moc nešetřící národ.

Trať byla prioritou, ovšem hned další bylo jídlo pro závodníky, a to jak na trati, tak v cíli. Energetické nápoje Powerade ve všech možných příchutích a barvách doplnila pramenitá voda Kropla Beskydu, kterou se snad i umývaly ruce. Umývárky pod širým nebem totéž nebyly, vše se řešilo až v ubytovně nebo balenou vodou. Důvodem bylo možné riziko nákazy jezdců například

závodu. Kromě času byla důležitá i fotodokumentace, takže na trati byli čtyři fotografové a tři kameramani, kteří vše dokumentovali pro vydání DVD k závodu. Raritou byl český air-fotograf „Lila“, který rozbil padák, na záda nasadil pŕlmotor z trabantu a s roztočením vrutule stoupal nad závodníky, aby je zvětšil z ptáčích perspektivy. Jeho obrázky na stránkách www.shora.cz jsou naprosto unikátní.

Všechny tyhle střípyk u tvořily zhrady perfektně fungující celek zvaný Bike Challenge. Hodina pokrčila, GG i my jsme se plni organizačních dojmů vypořádali z restaurace, abychom ráno opustili Teplice směrem k cíli do Náchoda.

MTB Challenge technická

Právě technická stránka závodu je ta naše, protože servis kol jezdců v cíli i na trati jsme si vzali za své. Společně s firmou MR. Sport jsme v Kudově rozballili náš Cykloservis stan a od toho okamžiku kol jsme se až do konce skoro nezastavili. I přes technické zajištění servisu kol



Kultovka Yeti měla v pelotonu jen jediného zástupce, u něhož se jednoduchost snoubila s dokonalostí.

jedním ze sponzorů, jsme měli stále plné ruce práce. Bylo až s podivem, v jakém stavu měli jezdcí, cestující na závod i tisíce kilometrů, svá kola. Prolog ukázal nedostatky a už se to hmullo, křivé patky, nefunkční řazení vlivem zanesených

všechny jezdce byl zdarma, takže výměny lanka či prasklého drátu stály materiálově skoro méně než pivo v místních marketech. Cizinci nad českými cenami za drobné díly jen nechápavě kroutili hlavou a nakonec si nechali měnit vše,



I po družbě doplněné Spiritusem bylo třeba opět vyrovnat nářadí, uklidit ponk a od rána seřizovat, centrovat a doladovat.

České zdravotnice měly stále naplno, tehle litevský jezdec musel kvůli odřeninám na dva dny vynechat, ale potom pokračoval až do cíle. Během těch dvou dnů jsme jeho stroj používali jako půjčovnu náhradních dílů.

co bylo třeba, protože doma by to měli rozhodně dražší.

Celkem strategickým se ukázalo zaparkovat servisní dodávku hned vedle „Medical Point“, což byl stánek českých zdravotnic. Zatímco jsme opravovali stroje, jezdcí si nechali čistit odřemny a doslova „lizat rány“. Péče tohoto českého koutku byla maximální a všemi vyhledávaná. Bohužel po několika společných kulturně-spoolečenských akcích byl všemi jezdcí tento náš zdravotník – servisní koutek přejmenován na „Pivo-Point“. Obzvlášť po družbě s polskými staviteli slavnobrán, kteří hledali někoho, s kým vypijí dvě lahve „nápoje zapomení“, což byl devadesátiprocentní spiritus ředěný s vodou. To však neodradilo nakonec ani ty největší odporce od návštěvy, jakmile je zradilo něco, s čím si nevěděli rady.

Závady na stroji bychom tedy mohli shrnout podle četnosti takto: naprosto vedle řazení, kde bylo třeba měnit bowdeny a lanka. Ty byly často tak upčané, že páčkou nešlo hnout, a to se závod jel za sucha. Bláto uvnitř tedy bylo dovezeno již ze zahraničí. Ohnuté výměnné patky přehazovačky byly standardem, který vyvrcholil několika utrženými patkami a nucenou výměnou. Bohužel na rám u nás neznámé značky Granville jsme patku opravdu neměli,



Typický obrázek z celého závodu, bezdušáky prostě ani s tmelem neměly šanci přežít bez úhony.

bowdenů nebo třeba XTR kliky ukazující po protočení vlivem nedotažení šroubů na levé klíce čtvrt na jednu.

Raritou byl celoodpružený Scott francouzského závodníka, jehož zadní stavba nesla po půlce spodní trubky tenkou prasklinu. I přes obavy nakonec dojel a my jsme každý den sledovali, jak prasklina postupuje a hrozí, ovšem nakonec materiál vydržel. Servis pro

ale nakonec stačilo uprostřed lesa upilovat kousek materiálu z patky apache a další tři etapy do cíle chodilo řazení skvěle.

Naprostou katastrofou a postrachem nás mechaniků byly bezdušové pláště. Tolik defektů, kdy tmelem uvnitř nebyl nic platný, jsme nezažili. Po dvou dnech, kdy jsme vyprodali všechny bezdušové pláště, nás zachránily bezdušáky



Řídítka po anglicku nesla zadní páku hydraulické ráčkové brzdý Magura vlevo spolu s Rapidfire páčkou přesmykače a dual páku řazení s přední brzdou vpravo. K tomu navíc ovládní tlumiče z řídítek a vše doplnila navigace Garmin, která byla na většině kol.

➤ Rubena, které jezdčům snad díky své výrazně vyšší hmotnosti vydržely až do cíle. Většina závodníků však na trati nakonec stejně musela do bezdušáků nacpat duši. Zástěra od tmelu nebo spíše „mlíčka“ byla denním standardem, stejně jako klení jezdčů, kteří

deset minut na trati foukali, přetáčeli a dolévali plášt mlíčkem, aby nakonec stejně sáhli po duši. Naše ironické heslo „Tubeless no stress“ tak bylo jasným znamením, že i přes vyšší komfort jsou bezdušové pláště při defektu spíše neštěstím.

O poruchách přehazovaček XTR nebo o problémech s náhradními dráty do zapletených kol Mavic snad ani nechci psát. Udělat z drátu se zahnutou hlavíčkou rovné provedení pro starší Mavic kola byla hračka. Ovšem pro Shimano kola výrobit z niplu závitovou vložku do náboje pro zašroubování drátu, to už bylo těžší. Asi největší problém představovaly duralové dráty kol Mavic, protože málokdo měl s sebou náhradní délku, a když byla, tak pro poškozený závit v rátku nebylo možné nový kus našroubovat. Naklepnuté ráčky jsme buďto přepletli, nebo se ke slovu dostala i gumová palička a tři polínka a z osmičky, která neprošla vidlicí, vzniklo úhledné vycentrované kolo, které vydrželo tři etapy bez nutnosti docentrování. Improvizace nade vše a k všeobecné spokojenosti.

Bike Challenge 08 je tedy za námi, ale k technickým problémům, stejně jako k zajímavým kolům z tohoto závodu, se budeme postupně vracet. To je totiž naše parketa, od toho jsme Cykloserveris. (už)

Specialized Comp MTB

Tretry značky Specialized jsou proslulé svou nadprůměrnou životností a vysokým nabízeným komfortem. Naším testem prošel populární a cenově dostupný bikový model Comp MTB, jehož cena je 3190 korun. V nabídce je jak vyložené decentní černo-stříbrná kombinace, tak i o něco výraznější černo-červená varianta.



Základem bot je velice pevná nylonová podešev, která je vybavená jednoduchým vzorkem z velice tvrdé pryže. Díky tomu nabízí podrážka jistou chůzi po hladším podkladu a zároveň nedochází k rychlému snižování vzorku vlivem opotřebení. Tvorování výstupků v bezprostřední blízkosti kufrů však nemá ideální záběrové vlastnosti při chůzi v blátě a totéž platí v případě špičky podrážky. Pro chůzi v bahně tedy do podešve doporučujeme našroubovat přiložené čepy. Jejich výška však znesnadňuje chůzi za sucha po tvrdém podkladu, takže pro běžné použití se zdá ideální na místo čepů nainstalovat šroubky s imbusovou hlavou. Ty nijak naruší stabilitu případné chůze, zlepší záběr a ještě zvýší životnost přední části gumového vzorku.

Svrchní část treter je velice pevná a silbuje dobrou odolnost proti poškozování. Plástem zpevněná špička účinně brání jejímu rozlepení a okopání, vnitřní plastová výztuha se nachází i v oblasti paty. Panely z hodně husté a pevné síťoviny zajišťují dostatečnou ventilaci a zároveň vysokou odolnost proti zatřetí. Dvojice pásek se suchým zipem je doplněna horní přezkou s mikronastavitelným mechanismem. Ten sice postrádá tlačítko pro jemné povolání, jeho ovládní je však jednoduché a kon-

strukce dostatečně bytelná. Na patě potěší použití reflexního materiálu.

Usazení na noze je příjemné hlavně díky vhodné tvarované vložce Body Geometry a vyšší hluboké patě. Ideální tvar je vyzadu doplněn pouze minimální vrstvou polstrování. Tvar skeletu v oblasti nártu je bezproblémový, tlak zde navíc účinně rozkládá polstrování lehce perforovaného jazyka. Konstrukce boty bude vyhovovat jezdčům se středně vysokým i vyšším nártem. Tvar špičky je hodně kulatý, takže prsty na vnější straně mají až nadbytek prostoru. V případě delšího palce však může nastat problém, plástem obalená špička navíc neumožňuje výraznější tvarové přizpůsobení noze. My bychom se přikláníli k více asymetricky řešené partii špičky, která by tak palci nabídla více prostoru, čímž by se tretry staly tvarově univerzálnějšími pro širší spektrum potenciálních uživatelů. Pokud však palec příliš výrazně nepřevyšuje ostatní prsty, budou tretry Specialized Comp MTB sedět na noze zcela ideálně.

(kad)

- + odolnost materiálů, životnost podešve, usazení na noze
- příliš kulatá špička, záběr podrážky v blátě

MERIDA BIKE VYSOČINA '08

27. - 28. 9. 2008 - NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ, areál Zlaté Lyže

WWW.BIKEVYSOCINA.CZ



PROGRAM

SOBOTA 27. září

dop **Marathon** na 40 km a 80 km (závod pro veřejnost)

odp **MTB Sprint** (účast české i zahraniční elity v MTB)

přímý přenos na ČT4 Sport (16:25 - 17:45)

koncert kapel **Horkýže Slíže** a **Monkey Business**

NEDĚLE 28. září

dop **Cross Country**



Tulliova jedenáctka

V minulém Cykloservisu jsme nakousli nejzásadnější inovace v produkci značky Campagnolo a slíbili jsme, že se k novinkám vrátíme podrobněji. Tak samozřejmě činíme, přepracování trojice nejvyšších sad legendárního italského výrobce je totiž pro sezónu 2009 více než důkladné a zasluží si náležitý prostor.

Nejedná se jen o použití jedenácti pastorek, ale také o další komponenty, jejichž u této značky po řadu let zažítá podoba se pro příští rok výrazněji mění. Největší úpravy se dotýkají řadičích pák Ergopower a obou měničů. Ale nejen jich, představme si novou „kampa“ podrobněji.

Očekávání elektronicky ovládaného řazení se zatím nenaplnilo, přestože je již dostatečně profiláknutá podoba testovacích prototypových verzí, které budou více či méně blízké předpokládanému finálnímu produktu. Přestože funkci elektronické sady jsme u Shimana na vlastní kůži oskusili již letos v zimě, Italoové si dávají trochu na čas. Je ale dost možné, že toto vydání Cykloservisu držíte v ruce po právě proběhlém veletrhu Eurobike a sériová podoba elektroniky „Made in Campagnolo“ již prostřednictvím internetu oběhla celý svět. Možná... Slavnostní představení elektronického řazení Campagnolo totiž může na letošním zářijovém Eurobike skutečně proběhnout. Dokonce by se to zdálo dost logické a vhodně načasované. S dokonalejšími utajeními novinami mají navíc Italoové již zkušenosti. V minulosti se jim to podařilo s novinkou v podobě desetikolečka, o jehož připravované premiéře neměl potuchy nikdo z cyklistické veřejnosti, a dokonce ani médií až do otevření bran veletrhu ve Friedrichshafenu. Oproti tomu jedenácti pastorek bylo letos uvedeno při oficiálním představení nové kolekce a onu „bombu“ si možná Italoové nechávají opět až na Eurobike. Nechme se tedy překvapit, co pro nás značka, již před 75 lety založil Tullio Campagnolo, připravila...

O kolečko vic

Takový titulík sice může být trochu zavádějící, ale tím kolečkem myslíme samozřejmě pastorek. Těch bude u trojice prestižních sad značky od příštího roku jedenáct. Jedenáct, je to skutečně potřeba? Odpověď je možná jednodušší, než se zdá. Když před řadou let přišla na scénu první osmikolečka, nejen jezdci se ptal po užtku. Do současnosti používané desetišupňové systémy se zdají být i pro závodní nasazení zcela dostačující, ještě jemnější odstupňování by však závodníci pravděpodobně uvítali. Přidáním dalšího pastorku se totiž logicky bud sníží rozdíly v jejich odstupňování, nebo při tožném odstupňování nabídne jedenáctikolečko největší pastorek s větším počtem zubů, a tedy lehčí převod. Přestože se jedenáct koleček může zdát z uživatelského pohledu příliš, přínos je především pro závodní nasazení nepochybnitelný. Slovo „přínos“ by ale mohlo být diskutabilní z hlediska životnosti systému, případně po stránce hmotnosti. V případě značky Campagnolo by ale jakékoli pochybnosti měly být v tomto ohledu zbytečné. I přes další zúžení řetězu i pastorek by měla být životnost systému pohonu ve srovnání s dosavadními tropsadami údajně ještě vyšší. To samozřejmě dokáží či vyvrátí až praktické dlouhodobé testy. Italská značka si však musí udržet svou výtečnou pověst a představení jedenáctikolečka předcházet důsledný vývoj, v němž samozřejmě byly zohledněny zkušenosti profesionálních závodníků. Jednoduše řečeno, Campagnolo si nemůže dovést na trh komponent, o jehož skvělé funkci a životnosti nebude plně přesvědčeno.

Sbohem, miragi a xenone...

Podíváme se nyní na řadu sad Campagnolo 2009 trochu zevrubně. O nejvyšším modelu se staronovým názvem Super Record jsme již psali, stejně tak o úplném zániku základních sad Xenon a Mirage. Snaha nabídnout něco

extra, tedy jakousi výkladní skříň, kde by byly „vystaveny“ všechny špičkové technologie značky a podpořeny i odpovídajícím názvem, je logická. Uvedení sady Super Record je tedy určitě dobrým tahem a tyto komponenty budou jistě používat nejen profesionálové, ale osloví také majetně bývalé závodníky, které logo „Super Record“ chytí za srdce. Nostalgie zkrátka funguje a retro název ve spojení se špičkovou technologií je v současnosti určitě krok správným směrem.

Oproti tomu vypuštění dvou nejnižších sad se může zdát trochu zvláštní. I zde ale vítá logika. Zaprvé se ukončením výroby sad Xenon a Mirage zvyšuje prestiž značky, která bude tím pádem nabízet pouze kvalitativně vyšší komponenty a zadruhé nebyl pravděpodobně prodej těchto dílů nijak závratný. Z našeho pohledu je však úplný konec sady Mirage trochu škoda, dalo by se o kvalitní materiál za hodně dostupnou cenu a některým hobby silničářům se tím pádem zužuje možnost výběru. Campagnolo zde možná až příliš uvolňuje prostor konkurenčním sadám Tiagra a Sora. Prestiž ale rozhodně není zanebatelná. Mít jako základní sadu Veloce, tedy opravdu funkční materiál použitelný pro sportovní jízdu a často i amatérské závodění, tím se značka orientuje více na ryze sportovní a závodní sektor silniční cyklistiky a bude i brána jako „vybavení pro závodníky“. Svým způsobem tak možná reaguje na nabídku dílů značky Sram, která se v případě silnice také zaměřila pouze na nejvyšší třídu a „levnými komponenty“ si v této oblasti nechce kazit renomé.

Ergopower Ultra-Shift

Celou nabídku značky pro příští rok, tedy od základní sady Veloce až po prestižní Super Record, provází zcela přepracovaný tvar pák Ergopower, nově s dodatkem Ultra Shift.

Již třetí generace řadičích a brzdivých pák

Campagnolo reaguje na požadavek uživatelů po lepší ergonomii a samozřejmě na tlak konkurence, tedy značek Shimano a Sram. Asymetrický tvar pák mnohem lépe odpovídá anatomii a přirozenému uchopu. Výraznější je boční horní zkosení těla, tedy partie, a níž se při horním uchopu opírá středová část dlaně. Na předním konci páky se opět objeví o něco ostřejší „zobák“. Ovšem ne v podobě, jakou jsme znali u modelů vyráběných od roku 1992. Poslední modifikace pák má tento výčnělek výrazně asymetrický s ostřejším vrcholem směřujícím dovnitř řídítek. V kombinaci s menším obvodem základny páky je tím vytvořena mnohem lepší opora pro ruku jezdce. Styčná plocha mezi rukou a pákou byla údajně navýšena o patnáct procent. Na tom má samozřejmě podíl také nové vytvarování hlavní brzdivé páky. Ta je ve srovnání s dosavadními modely delší a rovněž asymetricky tvarovaná. Kládní prstů na páku bude daleko přirozenější s lepším rozložením tlaku, anatomický tvar tak bude po stránce komfortu zcela srovnatelný s konkurenčními systémy Dual Control či DoubleTap. Maximálně si konstruktéři pohráli také s vedením bowdenů řazení a brzd z pák. Ty byly pod gumovými krycími manžetami většinou při uchopu páky cítit. S tím by měl být konec, neboť budou u no-

vnějšího ramene paralelogramu, které je mnohem masivnější a celkově vyšší než horní i spodní duralový nosník. Obě duralové části jsou tak zasazeny do tohoto ramene, doposud to bylo naopak. Podobné provedení čepů využívá i Shimano. Důvod je zcela zřejmý, navýšení tuhosti zadního měniče. Středová část těchto nových přehazovaček Campagnolo by měla být údajně o 150% tužší v torzním kruhu. Změny se dotýkají i obou kladek. Přesmykače velké změny nepocítily, pouze u všech modelů spolu-

tek, což uvítají především jezdci s delšíma rukama.

Ale teď již k samotné funkci. Všechny pravé páky umožní řazení o tři stupně nahoru a o pět dolů. Ponechání tohoto zařížení systému pouze dvojici nejvyšších sad někteří uživatelé kritizovali, a proto kampa reaguje na jejich požadavky. Odřazování po několika pastorcích najednou je pro závodníka nemalou výhodou a právě tento prvek může být pro někoho klíčovým při výběru značky komponentů. Shimano i Sram nemožou po stránce rychlosti odřazování Campagnolo konkurovat. Vnitřní mechanismus s ocelovou rohatkou a vyklonnou západkou na hlavní řadičí páčce zůstal převážně zachován, změnila se však síla potřebná k přefázení. U levé páky bude samozřejmě použita jakási mezpoloha pro doladění vodítka přesmykače při zařazeném velkém převodníku. Klasicky „vyhazováč“ v podobě posuvného válečku zůstává zachován. Důležitou změnou je přesunutí hlavního otočného čepu brzdivé páky, čímž se zvýšil poměr přepákování a tím také brzdný výkon.

Měníče a ostatní

Přehazovačka sad Super Record, Record a Chorus je tvarově hodně přepracovaná. Největší změna se dotkla

byla vykompenzována o dvacet procent pevnější oceli. Vrcholné verze mají pro maximální redukci hmotnosti dužé čepy. U kazety došlo nejen k dalšímu zúžení pastorek a jejich vzájemné vzdálenosti, ale především k nárůstu celkové tuhosti. Nové duralové unašeče pastorek by měly být údajně o 180% pevnější. Kazety s nápisy „11 speed only“ budou v nabídce v rozsahu 11–23, 11–25, 12–25 a 12–27 zubů.

Sice se u nové kampa vše točí převážně kolem jedenáctikolečka, ale stranou zájmu nebyly ponechány ani sady Centaur a Veloce. Ty sice zůstávají nadále věrné deseti pastorkům, ale i u nich se objeví řada technologií z prestižních komponentů značky. To se týká především podoby řadičích pák a měničů.

Brzdy Skeleton zůstávají u všech sad prakticky beze změn, neboť svou poslední evoluci prošly teprve nedávno. To samé platí v případě klik, u nichž se výrazněji upravily vlastně jen převodníky.

Bezdušový trend a doba keramiky

Doposud nabízel silniční zapletená kola pro technologii Tubeless pouze Shimano, nyní jej následují i Italoové. I oni si jako partnera pro vývoj vybrali francouzskou značku Hutchinson a představili dva modely špičkových kol pro bezdušové pláště. Jsou to modely Shamal Ultra 2 Way Fit a Eurus 2 Way Fit. Označení „2 Way Fit“ však jasně ukazuje na fakt, že tato kola umožňují i použití klasických pláštů s dušou. V laboratorních testech nabídlo bezdušové provedení oproti klasice výhody, praxe však bude mnohem důležitější a rozhodne o případném další expanzi silničních bezdušovek.

Výrazného rozšíření se u zapletených kol Campagnolo

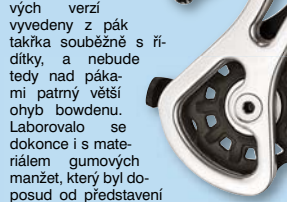
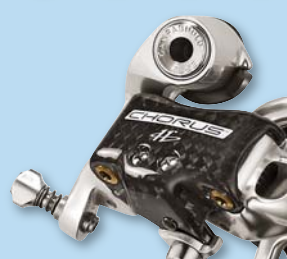
dočkala keramická ložiska, která by při nesrovnatelně vyšší tvrdosti, a tudíž i životnosti (až o 40%) měla zajistit také skoro o třetinu nižší hmotnost. Technologie s využitím keramiky Italoové označují zkratkou CULT a USB. Zatímco nás na začátku devadesátých let minulého století udivovalo kluzné keramické ložisko v horní kladce naší iktečkové přehazovačky, nyní si budeme muset zvyknout na čím dál početnější přítomnost keramiky. Uživatel by z ní měl ale jasně těžit, neboť s ní souvisí podstatně větší životnost otáčkových dílů a minimalizace údržby, logicky totiž odpadá starost s korozi kuliček ložisek. Keramika se však nebude týkat pouze nábojů zapletených kol, vyšší životnost by měla keramická ložiska nabídnout také u středových os sad Record a Super Record.

Co se týče cen nových sad, tak Campagnolo udává u nového špičkového super recordu asi o sedmáct procent vyšší cenu, než jakou má dosavadní record. Dvě další sady Record a Chorus by měly zůstat cenově takřka bez změny. Přínosem pro zákazníka je i další navýšení záruky. Dosavadní nadstandardní tříletá záruka byla prodloužena o další rok. Campagnolo tedy oproti své konkurenci nabízí dvojnásobnou záruku. A to dostatečně svědčí o důvěře značky v kvalitu svých produktů.

pracujících s jedenáctikolečkem byl přepracován tvar vnitřní části vodítka řetězu.

Jedenáct pastorek si u tří nejvyšších řad vynutilo také zúžení a úpravu zubů převodníků i pastorek. Hrany zubů i vnějších článků řetězu byly lehce přepracovány pro ještě hladší a tišší nabíhání řetězu. Oproti klasickému desetikovému řetězu zhubl ten jedenáctkový z 5,9 na 5,5 milimetru. Jeho dieta však

(kad)



Sada	Hmotnost
Campagnolo Super Record	1964 g
Campagnolo Record 09	2015 g
Campagnolo Chorus 09	2145 g
Shimano Dura-Ace 09	1995 g
Shimano Ultegra SL	2124 g
Shimano Ultegra	2221 g
Sram Red	1928 g
Sram Force	2107 g
Sram Rival	2220 g



APACHE Blackhawk



Projev blackhawka je celkové klidnější, ovšem s velice dobrou odezvou na jezdcovy pokyny. K soužití jezdce s kolem dochází téměř okamžitě. Při běžné jízdě o sobě dává příjemně vědět dostatečná stabilita, která však není nijak vykoupena horší ovladatelností. Geometrie by se tedy dala nazvat XC ideálem.

Ani na nejvyšší velikosti rámu se nepodepsala jakákoli neohrabanost. Standardní délka zadní stavby 425 mm a celkový rozvor 1086 mm nebyly překážkou pro zcela čistý průjezd slalomové se klikací pěšiny. Přesto je domov tohoto kola především na méně technických rychlejších tratích.

Ve výjezdech se bike předvedl na jedničku, na čemž měly zásluhu také použité pláště Michelin. Jejich hrubší vzorek se výborně zakusoval i do lehce rozmocněného podkladu. Lehkým záparem je však menší šířka pláště. My bychom zde namísto 1,95" preferovali klasičtějších 2,1", čímž by lehce vzrostla i tlumiící schopnost obutí.

Ve sjezdech nás blackhawk mile překvapil svým kultivovaným projevem. Vyniklo zde nejen příkladné vedení směru, ale i práce vidlice Suntour XCR LO se stometrimetrovým zdvihem. Pružina v levé noze nabídla solidní citlivost a zároveň dostatečnou progresivitu chodu. I když se vidlice logicky nevyhnula určitému propadání do zdvihu při brzdění, funkčnost a solidní torzní tuhost zde byly jasně dominantní. Stejně tak ovládání lockoutu s nulovým zdvihem po jeho aktivaci zaslouží pochvalu.

Blackhawk solidně akceleroje, celková hmotnost 12,3 kilogramu není po této stránce překážkou. Torzní tuhost patří ve své kategorii k lepšímu průměru. Výrobci zde však ovidně šlo především o její kombinaci s komfortem a po této stránce nabízí rám téměř maximum. **Konstrukce zadní stavby**

dokáže pohlit nemalou část otěsů, a zahladit tak ostrost rázů, které by jinak v pině míře přešly do jezdcových zad. Pohodlí by logicky ještě navýšila instalace karbonové sedlovky, použití klasické duralové s logem Truvativ je však sázkou na jistotu.

Vše s rozumem

Osazení je navleto promyšlené. Nové kliky Deore s integrovanou osou jsou po stránce tuhosti skvělé a designově se k rámu výborně hodí. O přehazovače Deore XT Shadow si může většina dvacetitisícových kol nechat pouze zdát. Z hlediska životnosti je přínosem také přesmykač Deore LX s klasickým horním uchycením. Radiční páčky Deore LX s možností odřazování palcem i ukazovákem jsou výborné, větší uživatelé ale pravděpodobně k ovládání obou páček nakonec zvolí pouze palec. Solidně výkonné jsou i V-brzdy Avid SD5 se skvěle tvarovanými pákami.

Komponenty Truvativ na postu sedlovky, řídítek a představce působí trochu netradičně, nabízí ale maximální pevnost a zajímavý vzhled. Klasikou jsou pnové gripy Ritchey WCS, které lze z hlediska oblíbenosti považovat za nesmrtelné. Vydařeně je i nové sedlo Ritchey Comp. Jeho kombinace ploššího tvaru a měkčího polstrování se jezdcovi odmění velice dobrým komfortem. Nižší skelet sedla doplňují dostatečně boční, rozložení tlaku je zde proto velice dobré. Příjemnou malíčkostí je i standardní montáž nášlapných pedálů Shimano.

Tolik tedy Apache Blackhawk. Vedle námi testované verze je v nabídce také model Blackhawk Disc, který je vybaven hydraulickými kotoučovými brzdami Deore a vidlicí Suntour Epicon. Jeho cena je 25 990 korun.

Částka dvacet tisíc korun se v poslední době stala pro mnoho sportovně zaměřených bikereů jakýmsi odrazovým můstkem. Kolo v této cenové relaci již nabídne nejen dostatečné terénní využití, ale i kvalitativně vyvážené osazení a stoprocentně funkční přední odpružení. Není proto divu, že právě ona dvacetitisícová kola jsou poměrně často vidět na tratích domácích bikemaratonů. Apache Blackhawk je skvělým příkladem, kdy za dostupnou cenu získá uživatel ryze sportovní bike, použitelný i na maratonské nasazení. Nutno ovšem dodat, že některé zde použité díly či design modelu Blackhawk jsou v této cenové kategorii práce jen nadstandardem. Za 19 990 korun toho tento bike nabídne opravdu hodně.

Typické rodové znaky

Rám typu Blackhawk je konstrukčně zcela totožný s nejvyššími duralovými modely značky, pouze je v tomto případě použita slitina 6061 D.B. namísto prestižní a vaviny ověřené U6 Ultralight. Charakteristická a zaručně nepřehlédnutelná je spodní trubka s „diamantovou“ profilací, tedy s průřezem stojatého koshočtverce. Jeho ply-

nulý přechod do křížového profilu, těsně před středovým pouzdem, je doslova impozantní. Stejně tak nevšední je plynulá změna průřezu horní rámové trubky z kapky do ležatého obdélníku. V případě námi testované nejvyšší velikosti je také výhodou široká sedlová trubka s vnějším průměrem 34,9 milimetru.

Zadní stavba se drží osvědčeného. Využívá silně zploštělé, esovitě zprohýbané sedlové vzpěry a ve středové části výrazně profilovanou spodní ramena, připomínající svým tvarem křídlo. Přímě minimalistické jsou zadní patky. Dokladem snahy o co nejnižší hmotnost rámu jsou samostatně navařené očka pro uchycení zadního brzdového třmenu a maximálně odlehčený horní můstek.



Sametově působící povrchová úprava rámu dává vyniknout všem použitým profilacím. Matná černá barva je sice atraktivní, ale znamená o něco menší praktičnost po stránce čištění, neboť jsou na ni dobře vidět mastné plochy. S tím je nutné počítat.

Let černého ještřába

Jízdní vlastnosti blackhawka jsou velice podobné vyšším modelům značky. Apache již delší dobu používá svou osvědčenou geometrii, a vyplácí se mu to. Chování kola je neutrální v kladném slova smyslu. Žádná z vlastností zde není dominantní, a bike je proto výborně vyvážený. Posed je sportovně nataženější, nikoli však příliš. Standardní výška řídítek s dvojicí podložek pod mírně zvednutým představcem se jeví jako optimální z hlediska kombinace výkonu a jezdceova komfortu. V případě velikosti 21,5" by ale nebyla až tak od věci o něco delší hlavová trubka, a tím pádem i výraznější slooping.

	ovladatelnost, poměr tuhosti/komfort, vyvážené osazení		užší pláště
Technická specifikace:			
Rám: Alloy 6061 D.B.			
Vidlice: Suntour XCR LO 100 mm			
Kliky: Shimano Deore 22/32/44, 175 mm			
Přehazovačka: Shimano Deore XT Shadow			
Přesmykač: Shimano Deore LX			
Řazení: Shimano Deore LX Rapidfire			
Brzdy: Avid Single Digit 5			
Náboje: Shimano Deore			
Řátky: Mavic XM 117			
Pláště: Michelin Country Trail 1,95			
Kazeta: Shimano HG-50 11-32 (9)			
Řídítka: Truvativ XR 31,8 mm			
Představec: Truvativ XR 31,8 mm			
Sedlovka: Truvativ XR 31,6 mm			
Sedlo: Ritchey Comp Marathon			
Pedály: Shimano PD-M505			
Hmotnost: 12,3 kg (vel 21,5")			
Cena: 19 990 Kč			
		Velikost 21,5"	
a	Úhel hlavy	71°	
b	Úhel sedlové trubky	73°	
c	Horní trubka efektivně	614 mm	
d	Délka sedlové trubky	546 mm	
e	Délka zadní stavby	425 mm	
F	Rozvor	1086 mm	
G	Hlavová trubka	140 mm	

PEARLIZUM
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

JEN JEDNOU V ROCE...

JEDINÁ

SLEVA

S OPRAVDVOU TRADICÍ

od **-30%**
na veškerá kola

-25%
na součástky
a doplňky

ŠTĚRBA

Již poctnácté máte jen jediný den v roce možnost nakoupit u nás cokoliv s takovou slevou, že se vám vyplatí přijet odkudkoliv a za jakéhokoliv počasí. Výprodej se týká veškerého sortimentu naší prodejny!!! Tento den nelze nakupovat na splátky a zboží předem rezervovat.

www.sterba-kola.cz

Sezlmova 10, Praha 4, tel.: 241 741 091, 961

sobota 13. září 2008, 8⁰⁰–18⁰⁰ hod.

STRANA 5

CYKLOSERVIS

www.garyfisher.cz

GARY FISHER

Změň ti život

GARY FISHER

NOVÉ www.cykl.cz

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

Přečtěte si zde testy kol, součástek a doplňků, zajímavé cestopisy, rady pro začátečníky. V kalendáři závodů si najdete závod, ve kterém chcete startovat. Můžete si také bezplatně podat inzerát s fotografií toho, co nabízíte. Vše na jednom místě, na přehledných, jednoduchých, uživatelsky přívětivých stránkách.

Několik kliknutí a víte vše!



SLEVY • SLEVY

STREAM SX

RÁM Kinross Alu Integrated 17", 18", 21"
 VÍDLICE Santar KCM MLO
 NÁBĚŽ Shimano SD
 PŘEVODOV Shimano MT80L
 BRZDY Shimano BR-M421
 PŘESMYKAC Shimano Alivio
 MĚČIC Shimano LX
 NÁZEM Shimano Alivio
 DOPLŇKY TRX-PRO 3D

12.490,-
9.890

ALPER SX

RÁM Kinross Alu Integrated 17", 18", 21"
 VÍDLICE Santar KCT 12 MLO
 NÁBĚŽ Shimano M31AL
 PŘEVODOV Shimano BR-M421
 BRZDY Shimano Alivio
 MĚČIC Shimano Alivio
 NÁZEM Shimano Alivio
 DOPLŇKY TRX-PRO 3D

9.790,-
7.990

MONTANA SX

RÁM Kinross Alu Integrated 17", 18", 21"
 VÍDLICE Santar MEX 4810 MLO
 NÁBĚŽ Shimano SD
 PŘEVODOV Truvativ SD CHC
 BRZDY Shimano BR-M421
 PŘESMYKAC Shimano LX
 MĚČIC Shimano Deore
 NÁZEM Shimano Alivio
 DOPLŇKY TRX-PRO 3D

13.990,-
10.990

FLORIDA SX

RÁM Kinross Alu Integrated 17", 18", 21"
 VÍDLICE Santar MEX 4810 MLO
 NÁBĚŽ Shimano SD
 PŘEVODOV Shimano
 BRZDY Shimano BR-M421
 PŘESMYKAC Shimano C182
 MĚČIC Shimano Deore
 NÁZEM Shimano Alivio
 DOPLŇKY TRX-PRO

10.990,-
8.590

OD 1. 9. 2008

MM S.R.O. • BRNO • tel.: 541 24 24 24 • e-mail: acstar@acstar.cz

www.acstar.cz

Bianchi 2009

— Dokončení ze str. 1

Tak nízké váhy se podařilo dosáhnout použitím vnitřní výztuhy, která se táhne celou dutinou v příčném směru. Vidlice tak může pružit v předozadním směru, ale do boku je mnohem tužší při ještě o pět gramů nižší hmotnosti, než měla její předchůdkyně.

Technologie pojmenovaná TSR (Technology Section Reinforce) tak vlastně přidá vidlici třetí stěnu, která posílí boční tuhost vidlice o celých 25 %. Nejlepe je to vidět na tabulce hodnot vychýlení při totožném zatížení obou vidlic.

Karbonová vlákna jsou spojena prskyřicí s příměsí nanovláken, která se vkládají do matrice a tak posílí tuhost materiálu až o 40 %. Zároveň se tak ideálně zaplní i případné mikroskopické dutinky, které mohly u starších techno-



logii vést k nežádoucímu porušení materiálu.

Celkovou tuhost navíc posilují tři různé typy karbonových vláken, která jsou poskládána a propletena ve více směrech. V karbonové patce najdeme nerezovou vložku pro uchycení osy předního kola, která patku zpevní. Dodá jí maximální pevnost, a přitom váží pouze čtyři gramy. Rovná vidlice je tvarována tak, aby podpořila závodní geometrii kola.

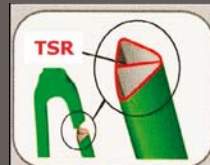
928 Carbon T-Cube

Modely T-Cube, jejichž výrobu jsme v CykloSERVISU č. 12 názorně ukázali, se pro sezónu 2009 vyrábí technologií splétání 1.5K karbonových vláken, což má za následek další úbytek hmotnosti. Rám je tak ve velikosti 55 cm ohišlen na 1,04 kg, nově má být i duralové patky v Bianchi designu. Rám dostane novou celokarbonovou vidlici Straight/Bent, která je zepředu rovná a zezadu pruhnutá.



LEI 928 Carbon T-Cube

Zcela nový je model Lei 928 Carbon T-Cube, tedy dámská verze oblíbeného modelu T-Cube. Geometrie rámu je specificky upravena potřebám ženské anatomie, takže rám je kratší a kola jsou osazena odpovídajícími komponenty. Rám je stejný jako u pánské verze vyro-



ben s využitím 1.5K karbonu. Ženy závodnice si navíc mohou nechat geometrii rámu přizpůsobit na míru.

C2C 928 Carbon

U pohodlného karbonového stroje ze série C2C, vyrobeného jako monokok z 3K karbonu, se nám její zvětšit přímo ve fabrice a také v testovacím stroji (fotka byla uveřejněna v reportáži z výroby). Lidé z Bianchi se rozhodli zůstat u původního zaměření značky na výkonnostní a závodní stroje, a tak se do enduro ani all mountain kategorií kol již nebudou pouštět. Proto je zdvih 120 mm modelu Caal (kūř) tou nejvyšší hodnotou u celoodpružených kol značky.

pro další zvěnování pohodlí. Rámy by také měly být cenově mnohem konkurenceschopnější a „agresivněji nasazené“.

Caal Marathon

Horský celoodpružený model Caal Marathon byl zcela přepracován, a ačkoli jsme ho na oficiální představitelce neměli příležitost osahat, podařilo se nám jej zvětšit přímo ve fabrice a také v testovacím stroji (fotka byla uveřejněna v reportáži z výroby). Lidé z Bianchi se rozhodli zůstat u původního zaměření značky na výkonnostní a závodní stroje, a tak se do enduro ani all mountain kategorií kol již nebudou pouštět. Proto je zdvih 120 mm modelu Caal (kūř) tou nejvyšší hodnotou u celoodpružených kol značky.

Rám je vyroben ze slitiny duralu Al7005 a zadní stavba se systémově řadí k jednočepům s prepákováním tlumiče. Důraz byl kladen na jednoduchost konstrukce, takže spodní kyvka nese náboj, což dodá zadnímu kolu větší boční tuhost než u čtyřčepových systémů, kdy je ještě před zadní osou druhý čep. Vahadlo prepákování je červeně anodizováno a rám má speciální protikorozi úpravu. Kola budou osazena komponenty Shimano XT či SLX, vidlicemi Marzocchi 44 nebo 22 a pláště Hutchinsons Toro.

Jak je vidět, fanoušci značky mají opět nad čím přemýšlet, stejně jako jezdci, kteří značku zatím opomněli.

(mig)

Modelový rok	Hmotnost	Vychýlení vidlice TSR			
		přední	zadní	pravostranná	levostranná
2007	320,3g	2,77mm	2,72mm	6,13mm	6,07mm
2009	315,5g	2,66mm	2,65mm	4,86mm	4,92mm

Marzocchi XC 600 TST2

S přesunutím větší části výroby na Tchaj-wan se u Marzocchi událo hodně konstrukčních změn a nutno uznat, že některé z nich dokonce i k lepšímu. Svým projevem nás o tom přesvědčila vidlice XC 600 s regulací komprese TST2 o zdvihu 100 mm.



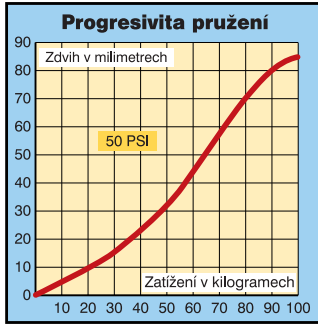
Tento model má vnější nohy z magnézia a disponuje masivnějším provedením spojovacího můstku. Ten už netvoří klasické „emko“, ale jeho masivnější verze s výrazným žebrovaním vzadu. Stejně tak přechod kluzáku v můstku je vzdušen, nenápadným vzpěrami. Uchyt pro brzdu je v provedení postmount, což vidlice převzala od svých freeridových sester 66. Jde o tužší a zároveň lehčí systém uchycení, kdy odpadá nutnost použití adaptéru. Zde je uchyt určen kotoučům průměru 160 mm, povolené maximum s adaptérem je 180 mm. Patky na rychlouhřípnák mají shora výzhytu, takže nejsou tak úzké jako na nejlevnějších modelech MZ či MX.

i 120 mm provedení) poměrně citlivý. Při hodnotě 50 psi, což odpovídalo hmotnosti jezdecke 80 kg, byla vidlice po zajetí dostatečně citlivá zkraje zdvihu a ve finále výrazněji přitvrdila. Ve střední partii chodu však nebyl nárůst progresivity tolik patrný, takže na větší nerovnosti lze jít hlouběji do zdvihu, než vidlice přitvrdí v poslední fázi. Ačkoliv jsme nastavovali lockout do třetího jeho hodnoty jako mírné přitvrdění komprese, nebyl tento jev příliš patrný. Rozdíl je ztuhlý až v nastavení komprese téměř na maximum. V terénu se však vidlice projevila výborně a vzdu-



chová pružina ukázala poměrně citlivý projev, bez zbytečného počátečního odporu. Co nás potěšilo, byla celková tuhost konstrukce. Nový můstek opravdu přidal na pevnosti, takže při jízdě ze sedla se vidlice výrazněji nekroutila. Do ostrých zatáček pak přední kolo vedlo díky tuhosti konstrukce přesně.

Přestože není vidlice díky svému hmotnosti vyloučenou favoritkou pro závodní XC, na maraton či ostřejší ježdění je spolehlivá a díky ceně 9800 korun i celkem dostupná. Tuhost, příjemný chod a jednoduché ovládání budou dobrými společnými v každém terénu. Vidlici lze mít v provedení pouze na kotouč nebo s čepý na V brzdy. Čepý však nejsou v ceně, a je nutné je objednat zvlášť.



- + tuhost, ovládání lockoutu, ochranný zdvih
- hmotnost

Vnitřní černé eloxované nohy průměru 32 mm jsou duralové. Kovaná duralová korunka má masivní tvar a na spodní straně odlehčovací otvory, přesto však celková hmotnost vidlice s duralovým sloupkem činí 1942 gramů. Vidlice disponuje olejovým tlumením komprese TST 2, které má velmi dobře uchopitelnou ovládací páčku na pravé noze. Vidlici tak lze uzamknout, ovšem ta si stále uchová dostatečný ochranný zdvih. Po silnici se tedy v zamčeném stavu příliš nehoupe, ovšem v terénu dokáže větší ráz výrazněji utlumit. Samotný chod vidlice je v průběhu zdvihu 100 mm (lze volit

Plakat nad kvalitou kol z některých supermarketů nemá význam. Ono, co je dnes vlastně kvalitní nebo co je měřítkem kvality? Co je pro jednoho nekvalitní, může být pro druhého ještě dost dobré a naopak. Záleží samozřejmě na náročnosti uživatele a zamýšleném způsobu použití dané věci.

Tyhle všechny důvody nebo výmluvy by snad mohly vysvětlit rozdíly v kvalitě kol nabízených v supermarketech a běžných bikeshopch, ovšem jaké zdůvodnění by měl technický „šperk“, který se nám dostal do rukou, to si představit ani nelze. Přední vidlice jednoho celodpruženého kola se totiž i přes velké logo „Extra Power“ (Extra síla), nejevila vůbec jako odolná, nebo ještě spíše – ani jako bezpečná. Vnější kluzáky tvořené ocelovou trubkou nesou zaslepení v podobě kousku plechu, který by měl být k trubce dokola navařen, nebo možná ani neměl. Tento plech totiž k trubce pojí pouze patky vidlice, které jsou navařeny na zadní straně trubky a potom zesopdu onoho plechového krytí. Co je platné, že je tři milimetry silný plech navařen pro jistotu ke krycímu plechu z obou stran,

Kde je chyba?

když plech na trubce kluzáku drží pouze ony tři milimetry materiálu patky. Někdy se zabrdění, dále se tak vůbec směsným pokusům neznámé kotoučovky říkat, a plech beze slova rozloučení postupně začal opouštět dodací plochu na trubce. Naštěstí byla

tato závada včas odhalena v servisu, jinak by došlo vlivem působení, byť nevalné, síly brzdy k stále větší odchylce plechu a nakonec by nevydržel ani onen zmíněný materiál patky, jehož tloušťka byla v inkriminovaném místě stejná jako šířka, tedy tři milimetry.



Těžko říci, kde udělali soudruzi ze svařovny chybu, doufáme jen, že šlo o vynechání jednoho pracovního úkonu, kterým bylo dočileného pevného spojení obou dílů. Pokud však bylo záměrem konstruktérů ponechat všechen nápor napospas několika milimetrům materiálu patky, pak nezbyvá než dodat, že toto dětské kolo mohlo být jen časovanou bombou. S prasknutím materiálu by totiž přední kolo okamžitě opustilo vidlici a pád na hlavu v jakékoli rychlosti by nemusel dopadnout dobře.

Kvalita zboží je tedy věcí relativní, danou náročností uživatele, ovšem bezpečnost by měla být splněna v každém případě.

Haro Sonix Comp
Sonix Virtual Link Patent, HCE Alu 6061, 120 mm
Tlumění: Fox Float
Vidlice: Fox 32 FR 100 mm,
Shimano XT, Hkby Deore, WTB kola,
brzdy Shimano hydraulické M485, SPD
Cena: 64.990 Kč

Haro Flightline Expert
Flightline OS 3xDouble Butted, HCE Alu 6061 T6,
vidlice: RockShox Dart 3
Shimano XT, Hkby Octalink 442,
brzdy Shimano hydraulické M485
WTB/Shimano kola, SPD Shimano
Cena: 27.990 Kč
Akce: 20.990 Kč

Akční ceny

Haro Sonix
Sonix Virtual Link Patent, HCE Alu 6061, 120 mm
Tlumění: RockShox Bar 2.1,
Vidlice: RockShox Toro 289
Shimano LX, Truvativ Fira-X, WTB
brzdy Shimano hydraulické M485
Cena: 52.990 Kč
Akce: 38.990 Kč

Haro Shift R3
Shift Hydroform LFP system, HCE Alu 6061 T6
Tlumění: RockShox Bar 2.1
Vidlice: Marzocchi Race MZ
SRAM X.7, Truvativ ISO Flow 3.0
brzdy: Hayes M4.4, Ritchey, WTB
Cena: 36.990 Kč
Akce: 26.990 Kč

TIOGA

Extra Lehké a přitom pohodlné sedlo Spyder. Spider Web konstrukce z materiálu Carbonite je pružné a přizpůsobuje sezení přirozeně i kostřím. Díky promyšlené počítacímu navrhování struktury vykazuje v testech až o 78% lepší pohlcování rázů oproti běžnému standardu. Pera jsou duralová, vyrobená ze speciální slitiny CompositeAlloy. Barva černá. V servisu se chystá bláze verze. Váha 140 g. Cena 2.990 Kč

Sleva 10%

Sleva je jen na komponenty, oblačník, hubičky a doplňky (nevhazuje se na kola) v prodeji Katmar, Bubenská nábřeží 8, Praha 7. Kupón je nutné při koupi odevzdat. Platnost do 30.9.2008. Slevy nelze sčítat ani kombinovat.

www.katmar.cz

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

tak popsal systém Haro Virtual Link redaktor prestižního US časopisu Mountain Biking a udělil kolo Sonix titul Bike roku. Také v titulech Mountain Bike a Mountain Bike Action ocenili jeho vytvoření: "...terémem kolo stejné hladce, jako oblíbené pivo do krku...". VLS v sobě spojuje pozitivní vlastnosti jednoduších a čtyřčepových konstrukcí. Je velice vyvážené. Vykazuje vysokou efektivitu ve sloupání - mezi sloupáním středem a zadním nábojem není žádný tep. Zároveň výborně zvládá nerovnosti a ve sjezdech vykazuje vysokou citlivost i při plném brzdění. Pohyb pevného trojúhelníku zadní stavby s centrem kolem sloupácho středu eliminuje propracování při sloupání. Přitom není ovlivněn průběh zadního pružení a to ani při brzdění. Zminimalizovaný zadní trojúhelník poskytuje bezpečnější uložení stavby. Díky umístění sířelky je možné použít ležiska s větším průměrem, která jsou tvrdší a mají hladší chod. Přepřekování je ovládnout optimální progresivitu a dráhy. Přitom zůstává v průběhu jízd stabilní vzdálenost sedla - střed. Malenete jej na XC modelech Sonix a freeridových kolen.

www.katmar.cz

4EVER

Red Hot

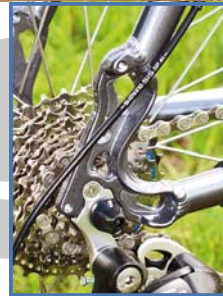


Celé provedení rámu je zaměřeno na dostatečnou tuhost, která byla u testované velikosti 20,5 palce na výborné úrovni. Rám se nekroutil pod záběrem a i přes celkově levnější osazení kola a měkčí vidlici bike dobře přenášel jezdce energii na pohyb vpřed. I přes výraznou tuhost však rám není extrémně tvrdý, aby nebyl schopen pohltit určitou část rázu od terénu.

První kilometry jsou jasně ve znamení dobrého přenosu síly, ovšem kliky na čtyřhran se nemohou rovnat modelům s vyspělejším spojením s osou a ložisky. Bike jede plynule, ovšem rapidní akcelerace se nekoná, protože geometrie kola je spíše stabilnější než živější. Jezdec

Bytelné základy

Abyste bylo možno nabídnout i přes osazení Acera a Alivio dobré jízdní vlastnosti, je základem kvalitní provedení rám. Trubky z duralu řady 7005 jsou spojeny výraznými housenkami svařů a vyznačují osvědčenou profilací. Spodní trubka má u hlavy vejčitý průřez, který doplňuje odlehčená výtluha. Ten postupně přechází v hodné rozšířený obdélníkový profil u středového pouzdra. Horní trubka začíná vejčitým průřezem, ovšem převraceným a končí čtvercovým průřezem u sedlové trubky. Zadní stavba má výrazně prohnuté řetězové vzpěry, sedlové vzpěry mají dvojitě esovité prohnutí. Navíc jsou na sedlovou trubku napojeny svařeným monostay provedením. Zadní stavbě dominují výrazně tvarované patky.



Vzhledem k ceně kola je komponentové osazení zvoleno celkem rozumně. Rázení Acera s přehazovačkou Alivio chodí bez problémů, odřazovací páčka na horní straně řídítek je sice méně pohodlná, ale jezdec si rychle zvykne. Pochválit musíme výkon brzd, protože tuhost těchto jednoduše řešených čelistí a jejich výkon předčí mnohem dražší kousky. S broušenými boky ráfků Mach1 tak nabídl opravdu ostrý výkon s dobrým dávkováním na páce. Pláště Kenda Koyote patří k levnějšímu obutí a jejich agresivní vzorek je univerzální pro většinu druhů terénu. Pouze na silnici mají i přes šířku 2,1 palce větší vlivový odpor.

Spokojení amatér

Pro všechny začínající adepty bikingu, kteří hodlají za kolo utratit rozumnou částku, bude model Red Hot dobrým průvodcem jejich prvními kilometry. Vyvážený posed, stabilní geometrie a jisté ovládání jim chuť k bikování určitě nevezmou.

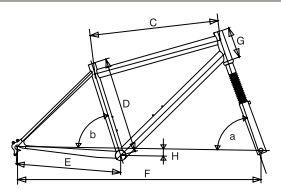
dostane na dno zdvihu. Terén kopíruje plynule, ovšem díky mechanickému lockoutu ji lze pro výjezd zamknout pouze v roztaženém stavu, nikoli pod zatížením. Zamčená pak nenabízí žádný ochranný zdvih, a jezdec má tak pod sebou pevnou vidlici a bike po silnici do stoupání výrazně zrychlí. Odemčení za jízdy je už bez problémů.

- + posed, tuhý rám, dobré vedení, brzdy

- lockout vidlice

Technická specifikace:

Rám: Alu 7005
Vidlice: SR Suntour XCM 100 mm
Kliky: Shimano Acera
Brzdy: Shimano Acera
Rázení: Shimano Acera
Přehazovačka: Shimano Alivio
Přesmykač: Shimano Acera
Náboje: Shimano Altus
Ráfky: Mach1
Pláště: Kenda Koyote 2,1"
Sedlo: WTB Speed V Comp
Sedlovka: Zoom
Řídítka: Zoom
Představec: Zoom
Hmotnost: 13,3 kg
Cena: 11 899 Kč



a	Úhel hlavy	71,2°
b	Úhel sedlové trubky	73°
C	Horní rámová trubka	582 mm
D	Horní trubka vodorovně	600 mm
D	Délka sedlové trubky	520 mm
E	Délka zadní stavby	425 mm
F	Rozvor	1080 mm
G	Hlavová trubka	130 mm

získá velmi vyvážený posed, takže ruce nejsou příliš natažené a posed je ideálním kompromisem mezi sportovním a vzprímeným. Tento komfort je ztá hlavně při delších vyjížděcích, navíc sedlo WTB s výraznějším polstrováním nabídne dostatek komfortu. Začátečníci či rekreační jezdci to rozhodně uvítají, celkově stabilnější geometrie jim navíc ulehčí jízdu v těžším terénu. Kolo totiž dobře drží směr, ovšem na povely ke změně směru reaguje poslušně. Zadní stavba jakoby se snáze proplétala v točivějších pasážích, kdežto předek spolehlivě vede. Rychlé sjezdy jsou tedy o stabilitě a dobrém ovládnutí, úzké cestičky a ostřejší zatáčky nebudou tím pravým. Tvrdší terén však je díky tužšímu rámu ve sjezdech trochu více cítit, byť přední vidlice dokáže pohltit velkou porci nerovnosti.

Do výjezdu má bike i přes pohodlnější posed poměrně slušné stoupací schopnosti, ostřejší stojky v sedle nepředstavují problém. Při jízdě ze sedla však hodně energie pohltí přední vidlice Suntour XCM. Je sice citlivější k malým nerovnostem, ovšem její pružina je ideální pro jezdce s hmotností do osmdesátých kilogramů. Těžší jezdec ji snáze

complete bike care



Chain Star "normal" - mazivo na řetězy • Chain Star "extrem" - mazivo na řetězy do extrémního prostředí
Lube Star - mazivo na ložiska a středy • Lube Star "white" - vysokoviskózní mazivo na ložiska a středy
Lube Star "titan" - mazivo na titanové součásti • Oil Star - olej pro všeobecné mazání
Silicone Star - silikonové mazivo pro mazání chodu vidlic (0-kroužků) • Clean Star - odmaštění řetězů a brzd
Cyclo Star - mycí prostředek na kolo • Cyclo Star "extra pěnový" - mycí prostředek na kolo
Professional line: Fork Star - tlumivý olej ve verzích SW, 10W • Brake Star - brzdová kapalina • Hand Cleaner - mycí pasta na ruce
Dobavá: Nacházal, s.r.o., Pátalástrv 681, 104 00 Praha 10, tel: 222 351 140, fax: 222 351 149, e-mail: maziva@nachazal.cz
Dovozce pro SR: Medea, s.r.o., K cintorínu 51, 010 04 Žilina-Bánová, www.piranha.sk

www.starcollection.cz



FOTO: HRAD HELFSTYN - AUTHOR ŠELA MARATHON

AUTHOR® MARATON TOUR 2008

AUTHOR ZNOVIN CUP

28. 6. 2008
WWW.VINARSKA50.CZ

VELKÁ CENA VINNÝCH SKLEPŮ LECHOVICE

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

AUTHOR KRÁL ŠUMAVY ROAD

13. 9. 2008
WWW.AUTHORKRALSUMAVY.CZ

ČESKÉ DRÁHY CYKLOMARATON BRDY 2008

20. 9. 2008
WWW.AARCHA.CZ

NOVA AUTHOR CUP

11. 10. 2008
WWW.NOVAAUTHORCUP.CZ

6. ROČNÍK SPORTOVNÍ AKCE PODPOROVANÝ ZNAČKOU AUTHOR A DALŠÍMI PARTNERY

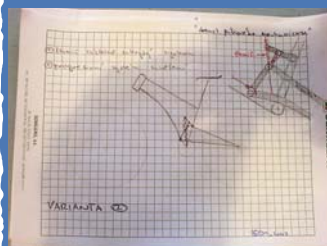
generální partner: AUTHOR



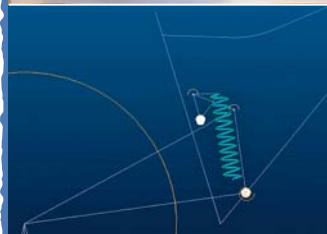
V letošní sezóně představila česká značka Author nový koncept celoodpruženého rámu A-rh, jenž oproti svým předchůdcům přinesl zcela nové prvky a pojetí funkce odpružení.

Jak jste se mohli dočíst v testu kola, systém je navržen tak, aby díky odolnosti bez mrknutí oka zvládl freeridové nasazení, ale zároveň bylo kolo se zdvihem 150mm použitelné i pro enduro jízdu lesem a nezaleklo se ani výjezdu. K tomu dopomůže nejen možnost vytáhnout si sedlovku do XC posedu, ale hlavně vlastnost zadní stavby, která se tahem řetězu přivrtuje a tudíž pod šlapáním zbytečně nepropružuje. Za vývojem kola stáli hlavně Jarda Spaceman Spěšný, jenž se v Authoru jako externista stará o vývoj kol pro free disciplíny, a inženýr z liberecké Technické univerzity Jirka Marján. Nebylo tedy od věci se s Jardou sejt a o vývoji stávajícího i budoucích strojů si popovídat.

Jardo, pamatujeme si tě vždycky hlavně jako trialistu a propagátora free-



První návrhy většinou vznikají na papíře. Konstruktor má zhruba představu, jak by budoucí rám mohl vypadat



Svůj návrh nechá spočítat v programu, jenž ukáže technické možnosti konceptu. Po důkladném zpracování je možné spočítat ideální rozmístění čepů i uložení tlumiče, aby zadní stavba pracovala na kýžené trajektorii

Jak se rodí rám

stylových horských kol, takže celoodpružená kola nám k tobě až tak nejdou. Jak ses k nim dostal?

Za dobu svého třiletého působení v Japonsku jsem se za tým Cannondale zúčastňoval i sjezdových závodů, kde jsem si nevedl nijak špatně a od té doby jzdím i na celoodpružených kolech. Takže představu o tom, co musí kolo pro jízdu náročným lesním terémem splňovat, mám vcelku jasnou. Při vývoji nového A-Rh se nám naskytla příležitost spolupracovat s Jirkou Marjánem, jenž nabízel své služby vývoje odpružení kol v zájmu Technické univerzity Liberec i dalším firmám, ale jediný Author na jeho nabídku zareagoval. Obrovskou výhodou spolupráce s českým konstruktérem je to, že se vše dá vyřešit v mateřském jazyce přímo na místě a rovnou v programu můžeme vidět, co která úprava způsobí. To když jsme vyvíjeli starší verzi, pracovali jsme s konstruktéry na Taiwanu přes obrovskou vzdálenost a navíc zde byl problém s jazykem a softwarem – komunikovali jsme anglicky, tlumočníci naše požadavky překládali do čínštiny, a tím pádem se už přechodem mezi třemi jazyky mohlo něco myslit a něco jiného vzniknout. Navíc pokud my jim pošleme výkres z našeho programu, oni si jej stejně musí předělat do programu v čínštině a opět může dojít k nesrovnalostem. Spolupráce s Jirkou tak ušetří spoustu času.

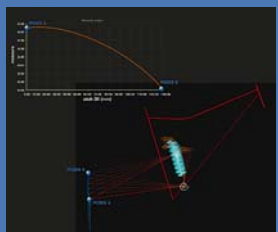


Prvním rámem, jenž vznikl díky spolupráci s libereckou Technickou univerzitou, je enduro rám A-rh se 150mm zdvihem

Jak probíhá vývoj rámu od prvotní myšlenky až po zrod prototypu?

Je třeba si uvědomit, že udělat nějaké kolo není v dnešní době žádný problém. Stačí si vybrat v katalogu rám a nechat ho ologovat. Jenže udělat dobré kolo již těžké je. A vzhledem k tomu, že prestiž pro Author je mít v každé kategorii co nejlepší stroje, pustili jsme se i do vlastního vývoje odpružených kol. Prvotní nápady probíralme na poradě s product managerem Petrem Cibulkou, s jezdcí, kteří se na daný typ ježdění, pro který je rám vyvíjen, zaměřují, ale hlavně s majiteli firmy, bratry Havlenovými, které musíme přesvědčit, že i z cenové stránky mají kola opodstatnění.

Podle jednotlivých požadavků vybereme nejdělejší představu a stvoříme v programu první prototyp, kde hned díky počítačovým animacím vidíme, jak by stroj



Průběh pružení se mění progresivně v závislosti na zdvihem. Čím hlouběji jde zadní kyvka do zdvihu, tím víc přepákování ztěžuje stlačení tlumiče, což slibuje velkou citlivost na počátku zdvihu a zabraňuje chodu na dno při velkých rázech

mohl pracovat. V současnosti třeba pracujeme na zcela novém konceptu, který jsme si pracovním pojmenovali Era EVO. Přesně víme, jakou chceme, aby kolo mělo křivku progresivity, a tak hledáme to nejlepší řešení odpružení. Na trhu je několik provedení odpružení od jednočepu přes čtyřčep až po virtuální či rozdělený čep, ale pro nás pro maratonské kolo se zdvihem 100 – 130mm zatím vítězí jednočepový systém s unikátním přepákováním.

Velmi důležitou součástí odpružení je také tlumič, který klidně může funkci dobrého odpružení zmařit. Takže jsme začali úzce spolupracovat s americkým Foxem, jenž se jako jediný z odpruženářských značek zajímá o to, do jakého rámu se bude tlumič montovat a podle toho upraví jeho vnitřní uspořádání. Proto jim vždy posíláme celou výkresovou dokumentaci a ne pouze rozměry tlumiče, jako je tomu u jiných značek. Dokonce sami konstruktéři z Foxu dokáží přijít s cenovnými radami, neboť spolupracují s obrovským množstvím dalších značek a jsou prakticky špičkou v oboru.

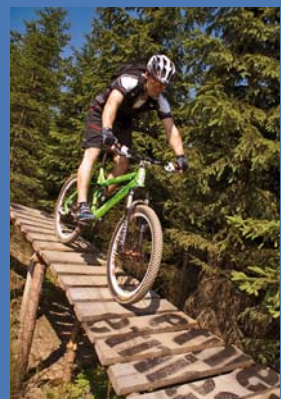
Další věc, na které děláme, je testování kluzných plastových ložisek. Jejich zkoumání se u nás ještě nikdo nevěnoval, a přitom právě v nich vidíme budoucnost, neboť v jiných průmyslových odvětvích vykazují skvělé výsledky a stojí zlomek toho, co běžná ložiska. Obrovskou výhodou je nízká váha a jejich praktická bezdržbovost při lepších hodnotách kluznosti. Valivá ložiska jsou totiž ideální do rotujících částí jako jsou náby a podobně, ale do čepů odpružení, které se otáčejí pouze v daném rádiu, je lepší použít ložiska kluzná.

Teprve poté, co máme vymyšlený systém a naladěný tlumič, pracujeme na zbytku rámu a použití odpovídajících trubek. Řešíme, zda použít hydroforming či lehotič a zároveň levnější tažené trubky. Teprve ve chvíli, když jsme spokojeni s analýzami a průběhem pružení, zadáme výrobu prototypu na Taiwanu.

Rám následně otestujeme v laboratoři a pak i v terénu samotnými jezdci. Mezi testovací jezdce, kromě Václava Ježka ze Spinning MB teamu, patří i hlavní product manager Petr Cibulka, jenž má na starosti vývoj kol pro XC a silnici a ročně nalítá kolem 7000 kilometrů.

A v jaké fázi je vývoj Ery Evo, uvidíme ji již letos?

To bohužel z pochopitelných důvodů ještě nemohu prozradit, ale na Eurobiku se rozhodně můžete těšit na spoustu novinek.



Jedním z testovacích jezdců je i sám Spaceman, jenž má v Authoru na starosti celoodpružená a freeridová kola

Co již mohu prozradit, je masové rozšíření karbonu i do střední třídy kol, takže karbonový rám bude letos mít už model Modus za 30 tisíc či krosový Synergy. Rámy budou vyráběny tak, aby jezdcí poskytl na rozdíl od špičkových závodních strojů větší míru pohodlí. V karbonu je všeobecně velká budoucnost, neboť výrobci se již naučili jej zpracovávat v takové kvalitě i kvantitě, že je možné jít s cenami níže.

U závodních silničních rámu plánujeme test v leteckém aerodynamickém tunelu, takže i z toho je vidět, že Author se stále věnuje svým kolům na nejvyšší úrovni.

Díky za rozhovor

(mig)

INTERSPORT

SLEVY NA AŽ KOLA -50%



Ilustrační foto

Platnost do konce září.

cannondale
FEEL IT.®



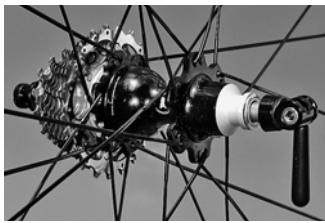
Synapse Carbon HM Dura Ace Compact

Robert Štěrba, spol. s r. o., Sezimova 10, 140 00 Praha 4, tel. 241741961, email: info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • Bike Sport, V Teplické 548, 537 01 Chručim, tel. 469621252, email: info@bikesportchrudim.cz, www.bikesportchrudim.cz • Bike Centrum Radim Kofínek s. r. o., Masarykova Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585243220, email: info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • Kola Vašek, Dvořákovo n. 222, 539 01 Hlinsko, tel. 469311458, email: kola.hlinsko@atlas.cz • Cyklosport – K, Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, tel. 381263333, email: cyklosport@volny.cz • Redpoint Sportiv, Horní 13, 549 57 Teplice n. Metují, tel. 491581042, email: redpoint@seznam.cz • XCR, Spitalka 124/37, 602 00 Brno, tel. 543254395, email: eshop@xcr.cz, www.xcr.cz • Ramala, Přemyslova 134/29 301 00 Pízen, tel. 37722813, e-mail: ramala.pizen@seznam.cz, www.ramala.cz • KUR Sport, Zimní stadion Obloukova ul. 405 01 Děčín, tel. 412586205, e-mail: obchod@kursport.cz, www.kursport.cz • Jízdní kola Hnízdil, Mírové nám. 62, 432 01 Kadaň, tel. 47434511, e-mail: hnizdil@tkkadan.cz, www.hnizdil-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

Silniční zapletená kola Rapid jsou jedním z posledních přírůstků nabídky domácí značky Remerx. A jak je pro tohoto výrobce typické, snaží se i v případě modelu Rapid nabídnout kvalitu v co nejdostupnějším provedení.

Remerx Rapid



V své cenové kategorii nebudou tato kola hledat soupeře úplně snadno, částku 5600 korun u nich více než dostatečně vyvažuje nejen atraktivní vzhled, ale především pevnost, solidní aerodynamika a nízká hmotnost. Přístup k zákazníkovi dokládá také použití vysoce kvalitních plochých nerezových drátů Sapim. Kola Remerx Rapid jsou zkrátka dobře vyváženým produktem, plně použitelným i pro amatérského závodníka. V nabídce je rovněž verze s ořechem pro kazetu Campagnolo, případně o něco levnější varianta využívající drátů DT Swiss.

Konstrukce spoléhá na rátky s aerodynamickým profilem a průřezem o výšce 28 milimetrů, jehož šířka je v místě brzdových ploch 20 milimetrů. Vnitřní konstrukce rátků je závislá především na odolnosti použité slitiny 6005 a nechce zbytečně navýšovat obvodovou hmotnost kol dalšími zpevňujícími žebry. Jako vytaženou hodnotitu použito grafiku s červeně-bílými ostrými půlměsíci a velkými nápisy Rapid. Zajímavostí je nálepka upozorňující na možné riziko spojené s nadměrně obrzděnými brzdovými plochami. Taková prevence je každopádně chvalyhodná.

Velice lehké náboje s hvězdicovými přírubami dodal již tradičně Novatec, v obou případech samozřejmě s dobře utěsněnými průmyslovými ložisky. Přední náboj se tváří hodně minimalisticky, což podtrhují i použité rychloupínáky s miniaturní páčkou, kterou lze navíc po utažení vysroubovat, a zabránit tak cizí osobě vyjmutí kol. Zadní náboj svou konstrukcí také řeší nějaký ten gramový úbytek, neboť využívá plášt ořechu i osu z duralu. Zvuk zapadajících praporků v ořechu zní již od počátku hodně hlasitě a syrově, čímž připomíná starší náboje Campagnolo či spíše legendární DT Hügi.

Náboje jsou do rátků zapleteny již zmínovanými plochými dráty Sapim, které svou životností patří rozhodně

k tomu nejlepšímu. Niply jsou duralové, což opět vypovídá o snaze dosáhnout solidně nízké hmotnosti. Dvoji křížení drátů je použito u předního i zadního kola, vždy s párem drátů uchycených v jednom vrcholu hvězdice. Vpředu je napleteno dvacet drátů, na zadním kole o čtyři více.

Hmotnostně se kola Rapid řadí k tomu lepšímu, než co by naznačovala jejich cena. Dokonce jsou o celých padesát gramů lehčí než populární model Mavic Ksyrium Elite, jenž s oblibou používají jezdci v řadě amatérských lig. Hmotnost předního kola Rapid je 730,

Po stránce akcelerace jsme od rapidů očekávali, vzhledem k jejich celkové nepřilís vysoké hmotnosti, o něco větší hbitost. Test ale ukázal, že se gramová redukce pravděpodobně více týkala nábojů a výpletu než rátků. Zrychlení však zcela odpovídá cenové kategorii kol, takže by zde slovo zklamání určitě nebylo na místě. Oproti řadě dražších kol ale rapidy vyžadují klasickou pásku pod duši, s tím je třeba počítat. Na druhou stranu z toho pramení výhoda snadného přístupu k niplům.

Aerodynamika kol je díky plochým drátům a vyšším rátkům s „V“ profilem



zadního pak 910 gramů (váženo bez rychloupínáku).

Rapid v praxi

Jízdní vlastnosti kol nás neklamaly. Fakt, že výrobce zbytečně nerudokoval počet drátů a použil celkem osvědčenou kombinaci 20/24 se promítá do dobré tuhosti i při silnějších záběrech. Kola nemají výraznější tendence ke kroucení ani v prudších kopcích či při nástupech. Přitom si uživatel nemůže stěžovat na absenci jízdního komfortu. Rapidy patří v této oblasti k lepšímu průměru, na čemž má nemalou zásluhu použití klasického křížení výpletu. S radiální výpletu na předním kole by pohodlí utrpělo výrazněji.

velice dobrá a průměrnou ochotu akcelarovat kola bohatě vyžila svou setrvačností a nízkým odporem vzduchu při vyšších rychlostech. Jejich značnou chuť držet dosaženou rychlost jezdci ocení především na rovinatějších tratích. Nejméně me máme ke kolům Remerx Rapid žádné zásadnější připomínky. Dokonce i jejich odolnost proti rozcentrování je značná, což je hlavně zásluhou hodně pevných rátků. Jedinou opravdovou výtku si z našeho pohledu zasluhuje rychloupínáky. Jejich titěrnost je sice roztomilá, ale po praktické stránce ne právě vhodná. Krátká páčka se nejen špatně uchopuje, ale silnější dotažení je s ní trochu problematické. Rychloupínáky bychom proto

vyměnili za klasičtější provedení, a to i za cenu o něco málo vyšší hmotnosti. Naopak jedničkou s hvězdičkou zasluhuje čistý spoj rátků a funkce ořechu, u nějž během testu nedocházelo k „přestřelení“ praporků v západkách. Stejně tak odolnost ořechu vůči vzniku nežádoucích vůlí se zdála solidní. Jestliže tedy uvažujete o koupi silničních zapletených kol v cenové relaci testovaného modelu, Remerx Rapid je rozhodně dobrou volbou. (kad)

- + poměr hmotnost/tuhost, design, cena
- manipulace s rychloupínáky

Špunt, co nevystřelí

Často nadáváte na zátky řídek, které místo aby bránily otvor trubky před vniknutím do jezdčovy dutiny břišní při pádu, opouštějí místo působit stejně ochotně jako odjištěný špunt lahev šampaňského?

Vyměnit klasické plastové zátky za šroubovací je kromě uzavřených gripů jediná jistota, jak udržet otvor řídek zastlepený i po pádu. Nicméně ne všechna řešení zátek s mechanickým upevněním uvnitř trubky řídek jsou vždy funkční. Někdo spoléhá na gumový kroužek, který se přitážením šroubu rozpře, ovšem nakonec se stejně může sklouznout a zátku vypadne. Zátky se šroubovacími červíky musí být zase převlečené přes konec řídek, čímž se logicky zkracuje uchopová plocha, a nakonec ne všechna řídka mají stejnou tloušťku stěny, takže výběr uvnitř zajištěných zátek je vystaven dalšímu omezení.



zohlednit vnitřní průměr řídek, aby se nám tam zátky vůbec vešly. Vnější rozměr zátky odpovídá průměru běžných gripů, takže při uchopu řídek na konci není znát výraznější přesah, ovšem záleží samozřejmě na dané kombinaci. Díky vnitřnímu vytřevování zátky jde vnější okraj slabě přes hranu řídek, grip se tak může o zátku dostatečně opřít, aniž by vznikl prázdňový prostor mezi koncem řídek a zátkou. Díky zátkám na koncích řídek nehrozí, že by gripy opustily řídka do boku, a i přesto, že se neustále protáčí jako u motorčkářské plynové rukojeti, drží na svém místě. Jedinou výtku máme ke slabší odolnosti stahovacího šroubu vůči korozi, ale to lze řešit jeho výměnou. Komu nevádí navýšení hmotnosti řídek o 64 gramů, získá za 225 korun dobrého ochránce pro své konce řídek. (už)

- + stahování, odolnost, rozměr koncovky
- hmotnost

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 Amis • Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštovou přečinkou 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 správnost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeč Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

NA SÍTI

Ačkoli je většina cyklistů zarputilými odpůrci fotbalu a ne jeden z nás se při neúspěchu našich reprezentantů jen zlomyslně usklíbne, musíme tentokrát dát prostor stránkám jednoho fotbalového klubu. Ne snad, že by byly webové stránky www.palmeirasprosek.cz natolik zajímavé svým fotbalovým obsahem, ale členové tohoto oddílu „hanspaulské ligy malé kopané“ z pražského Proseka vyvíjejí i cyklistické aktivity. Hlavní stránka je designově jasně směřována k fotbalu, ale jakmile cyklistický návštěvník překoná počáteční odpor a na horním rádku klikne na odkaz „Další sportovní aktivity“, může si z řady sportů vybrat třeba triatlon nebo právě cyklistiku. I když jsme čekali spíše nějaké rekreační popojíždění po okolí, reporty ze známých závodů nás přesvědčily o opaku. Letošní Malevíč či starší Salzkammergut rozhodně nepatří mezi výlety na Kokořín. Popis všech závodů se velmi příjemně čte a u každého článku nechýbí několik fotografií. Galerie to sice není obsáhlá, ale pro základní představu, jak to v místě dění vypadalo, to stačí. Bohužel rakouské podniky jsou prostě jakýchkoli obrázky, tedy kromě profilu trasy.

Informace o členech týmu nebo jejich cyklistickém vybavení byste hledali marně, detaily jsou věnovány jediné fotbalu. Tyto stránky jsme vybrali spíše jako raritu, která by mohla být osvětovou vložkou v nápravě nepsané řevnivosti mezi cyklisty a fotbalisty.



Druhým odkazem jsou stránky čistě cyklistického týmu, který tvoří parta zhruba padesáti nadšenců z Mladé Vožice. Pod odkazem www.ckmldavozice.unas.cz návštěvník nalezne jednoduše provedené stránky, jimž dominují informace o vlastním Vožickém maratonu. Ten pořádal tento tým v srpnu a zúčastnilo se jej 204 jezdců. K maratonu nechýbí ani obsáhlá fotogalerie nebo graf účasti jezdců od roku 2003 až do současnosti. Nárůst účastníků je téměř tři sta procent. Do jednotlivých sekcí stránek se návštěvník dostane velmi jednoduše, ovšem některé nejsou příliš nabité informacemi a jsou spíše strohým přehledem výsledek členů týmu. I přes nabídku seznamu proběhých akcí jsou informace o nich opět jen strohé, někdy doplněné pouze fotografiemi. Ovšem sportovní ples doplněný bikeratlovou vložkou není tak špatným počinem. Určité nejzajímavějším odkazem je „Čištění pangejtů“, což byla dobrovolná akce dvanácti členů týmu, kteří vyčistili od odpadků příkopu na výpadove z Mladé Vožice. To je určitě příklad hodný následování, protože jen cyklisté mají při jízdě dost času sledovat všechnen ten odpad kolem cest, který tam zanechají nejen automobilisté. Jako u každého týmu nechýbí přehled jeho členů, ovšem ne každý má u fotky svoji charakteristiku. Koho nezajímají informace o týmu a cyklistice, může pod odkazem „Ostatní“ najít odkazy na dvě počítačové hry, jednu samozřejmě s cyklistickou tématikou a tu druhou tak trochu morbidní. Takže příjemnou zábavu při návštěvě stránek. (už)

PAVLAČ

Zdá se, že se chýlí ke konci nekolekalytí konflikt mezi organizátory Tour de France a UCI. Týmy s licencí ProTour totiž měly automaticky zajištěnou účast ve všech velkých závodech seriálu, tedy včetně tří největších – Tour, Gira i Vuelty. To se pořadatelům největších podniků nelíbilo, neboť chtěli o pozvaných stájkách rozhodovat sami. Letos poprvé už z tohoto důvodu nejsou tu největší závody do ProTour zahrnuty. Podle nového plánu by měl zůstat stávající cyklistický kalendář se sérií ProTour na jedné straně a tradiční jednodenní závody, na straně druhé. Z výsledků obou kalendářů by měl vzniknout žebříček jezdců a týmů, z něhož se bude vycházet při přihlašování do závodů. Bodovací systém by měl poprvé přijít ke slovu v roce 2011 a měl by určit 17 týmů, které budou mít zajištěnou automatickou účast na Tour.

Čeho všeho si naši čtenáři nevíme, aneb drobné nepřesnosti pouze lahodi oči. Tak by se dal nazvat příspěvek jedné návštěvnické úpěchové Festivalu cyklistiky. Na silnici okolo jejího domu pořadatelé značili trat maratónu a prudký úsek označili šipkou. To je standardní postup, stejně jako



přímálovat k šipce vykičnicku, aby si jezdi dali pozor. Bohužel vykičnicki namalovali vůči směru jízdy obráceně, což neuniklo pozorovateléne fotoaparátu, takže se s vámi můžeme o tuto drobnost podělit. Na sto kilometrů tratě to budí pořadatelům odpuštěno, význam značky určité každý z jezdců pochopí, kdýby ne, těžko soudit, zda by jeli podle šipky nebo podle vykičnicků...

Mysleli jste si, že kvůli opravdovým stoupáním si musíte zajeť alespoň do Alp a že u nás nenarazíte na dopravní značku upozorňující na větší sklon silnice než 12%? Tak v takovém případě jste na omylu. Sedmadvacet procent, to už vypadá hodně sebravězně, a tuto značku jsme přitom vyfotili



li u nás, konkrétně v šumavském Vimperku. Značka se nachází těsně pod náměstím a upozorňuje na sklon ulice vedoucí podél historických domů. Udávány sklon sice náležejí pouze několika metrům oné uličky, i tak je ale tento úsek docela živý.

Red Bull Rampage je zpátky! Po několika úspěšných ročnících legendárního freeridového závodu pořádaného v americkém Utahu došlo k odmíctí. Při hledání nové atraktivní lokality, kdy pořadatelé zabránilí třeba i do Turecka nebo do Číny, bude nový ročník probíhat jen dvacet mil od původního místa konání. Druhého až pátého října tak jezci předvedou na tratě, která vlastně ani není tratě, to, co je synonymem freeridu. Najít si vlastní stopu a pustit to dolů neznámým a hlavně minimálně upraveným terémem. Duch freeridu tedy po všech těch spíše „bikparkových“ akcích opět ožije.

Náplň nejen do Quadů



výšením 1700 metrů střemhlav dolů, k zabezpečení destiček nedošlo. V blátnivém počasí českých hor se výkon nijak nezměnil a vždy byl na brzdy stejný spoleh, jako s originálními destičkami. Cena páru je velmi lidových 290 Kč.

Quad Rokablox
Ačkoliv si kotoučkovky mezi sportovně založenými cyklisty prakticky vyzdobily nadvládou. Quad nezapomíná ani na jezce XC, kteří stále věří v jednoduše ráfkových brzd. A tak se angličtí inženýři vrhli i na brzdové špalíky, kterými se pokusili nadělit vyšší výkon zcela novým způsobem – u modelu Quad Rokablox použili kloubové spojení špalíku s dráčkem. Tato netradiční vnitřní konstrukce řeší problém s pohybem špalíků po kružnici, takže umožňuje pohyb špalíku ve svíselém směru. Díky tomu se špalík může ideálně přitisknout ke stěně ráfku a tak dosáhnout maximálního výkonu, neboť systém špalíků vždy na ráfek přitlačí celou plochou.

Nám se rokabloxy osvědčily na výtečnou, na čistém ráfku brzdi velmi dobře a výkon je plně srovnatelný s gumíčkami japonského Shimana, které jsme v brzdách XT nahradili. Schválně jsme zkoušeli špalíky namontovat nepřesně, kdy horní část při dosednutí na ráfek odstávala asi milimetr od ráfku. Špalík měl ihned tendenci se srovnat a dosednout na ráfek přesně, ale při tak velkém vychýlení se už zbytečně moc ohýbal. Takže i přes jeho schopnost dorovnat polohy gumové botky vůči ráfku doporučujeme naladit co nejpřesnější pozici, aby nedocházelo k namáhání kloubového systému. Pak brzdové špalíky Quad Rokablox podají ideální výkon. (mig)

Navíc ke správnému nastavení do šípku přispívají i milimetry vysoké gumové výstupky na konci špalíků, které skvěle pomůžou při první montáži, během brzdění pak zmizí. Samozřejmostí jsou čističí drážky, kterými mohou odcházet nečistoty z gumy. Špalíky se dodávají ve třech barvách – černé, šedo-černé a červeno-černé. Cena těchto anglických hi-tech špalíků je velmi slušných 95 Kč.

Anglické kotoučkovky Quad jsme již představili. Dva modely pro XC a freeride za velmi zajímavou cenu ohromují nejen svou výbavou, ale hlavně výkonem. A tak není divu, že Quad své dobře brzdicí destičky nabízí i majitelům jiných brzd, pro něž vyrábí prakticky celou škálu tvarů a provedení.

Na testovacím enduro stroji máme jedny z nejvýkonnějších brzd na trhu Avid Code, a tak jsme nelehce a nahradili jsme původní organické destičky Avid destičkami Quad z těžkého materiálu.

Jestliže se Avidy zajížděly zhruba jeden den v drsném terénu kanadských hor a zpočátku prakticky nebrzdily, pak Quadům, které jsme nasadili v alpských terénech, musíme přikrout hled od počátku lepší nástup brzdění sně a rychlejší zajetí. Samozřejmě jeho rychlost je velmi subjektivní a záleží na spoustě faktorů – opakovaném přibrzdování, mokru či prašnou, sklouzu terénu, délce a četnosti brzdění a podobně, ale my jsme na oba testy měli prakticky totožné suché počasí.

Po zajetí se již destičky Quad výkonem daly přirovnat k původním avidům, brzdový výkon vždy odpovídal přesně tomu, jak silně jezdec páku stiskl. Ačkoliv jsme brzdy otestovali i na sjezdu s pře-

Za kilo...

Mnoho jezdců si nechce hýzditi svá kola často nevhlednými posedlovými brašnami a raději preferuje no zrovna praktický transport náhradní duše či nářadí například v kapse dresu. Velice jednoduchá malá brašna umístěná pod sedlem však kolo nijak opticky neublíží, takže není důvod nevyužít její praktičnosti. A přesně pro všechny podobné ladiče, kteří by brašnu s větším objemem pod sedlem z jakéhokoli důvodu nezkoušeli, je určen model **Author A-S351**.

Přepravní kapacita této malobjemové brašny je sice značně omezená, ale to nejdůležitější, tedy duši, dvě montpáky a pár základních imbusových klíčů pojme spolehlivě. V případě duší je však lepší volit lehčí, a tedy i skladnější



modely. Sjezdovou duši s tlustou stěnou byste do této nejmenší brašny v nabídce značky Author rozhodně nenapacli. Ke klasické bikové duši se s trochou zručnosti majitelé vejde i malý jednodušší multiklič, silniční duše se do útrobu brašny vejdou dvě vedle sebe. Přístup do brašny je navíc díky dlouhému zipu velice jednoduchý. Plusem je rozměrné reflexní

putko, za které je možné uchytit blikáčku. Velice pevná nylonová tkanina s obvodovou výtuhou zajišťuje brašničku dlouhou životnost a odolnost vůči poškozování o ostré hrany zámku sedlovky. Tvar brašny předchází jejímu kontaktu se sedlovkou, takže jakékoli obavy z možného oděnění povrchové úpravy sedlovky jsou zbytečné. Uchytcení k lžinám sedla se provádí pomocí širokého pevného textilního pásku, jenž se následně připevní suchým zipem k bočním stěnám brašny a jednoduše se zajistí pomocí plastové karabinky. Usazení je dostatečně pevné, takže ani zcela naplněná brašnička za jízdy nijak nepříjemně nevlubuje. Cena posedlové brašny Author A-S351 je od 99 korun. (kad)

- + dostatečný objem, pevné uchytcení, cena
- nenalezli jsme

VAŠE DOPISY

Vážená redakce,
Chtěl jsem se s vámi podělit o svůj příběh, v jehož hlavní roli vystupuje lidská horstoj. Jezdim na kole již přes třicet let a myslím si, že jsem za tu dobu nabral již dostatek zkušeností, takže by mě nemělo hned tak něco rozhodit. Omyl. Přestože jsem byl již mnohokrát ohrožen řidičem auta, vždy jsem měl štěstí a střetu s vozidlem jsem se úspěšně vyhýbal. Až do letošního jara. Nedaleko Milína, na hlavní silnici, v mistech, kde již skončila silnice pro motorová vozidla, jsem byl osobním vozidlem záměrně vytlačěn do krajnice a skončil jsem doslova „namočen“ na ocelová svodidla. Espežetku auta jsem v tom rozrušení samozřejmě nezaznamenal, vim jen, že se jednalo o starší černý mercedes se zatmavenými skly. Rekneme si to na rovinu, řidič (předpokládám mladý řidič...) byl idiot. Samozřejmě ujel a já jsem se začal pomalu sbírat. Ještě smutnější však byl fakt, že nezastavil ani nikdo z následně projíždějících vozidel, kterých mě v té chvíli muselo minout možná i pět. Asi se vám to bude zdát stejně neuvěřitelné jako mně. Naštěstí jsem ještě dopadl dobře, výsledkem byl naštipnutý palec a pohmožděné zápěstí, oděnění nepočítám. Dokonce i kolo bylo po srovnání řidiček a sedla schopné jízdy, takže jsem se sám opravil domu. Ze se po silnicích pohybují „vrzci“ v nadupných autech, je celkem známý fakt, proto mě vlastně má nehoda ani nijak nepřekvapila. Ale to, že se mi nepokusil nikdo z dalších projíždějících vozidel pomoci, mi však přišlo hrozné. Lidská lhostejnost je opravdu čím dál větší a možná brzy nezbudne nic jiného než se spoléhat pouze sama na sebe. Bohužel ale i podobné zážitky k cyklistice patří, a pořad je to užasný sport, přestože občas přináší bolest či zklamání. Cykloseervis zdraví Petr Koubek z Příbrami

Příběh pana Koubka je smutný, bohužel však není nijak ojedinělý. Záměrné ohrožování cyklistů patří na našich silnicích pomalu už k dennímu pořádku. Samozřejmě ne vždy je vina pouze na straně řidiče, nutno si přiznat, že někteří cyklisté se na silnicích chovají, jakoby po nich auta ani nejezdila. Lidská lhostejnost úzce souvisí s ohleduplností a ta musí být vždy oboustranná. Fakt, že potlučenému cyklistovi žádné z projíždějících aut nezastavilo, je přímo otesný. V případě vážnějšího zranění cyklisty by mohl být následek takového chování řidičů třeba i smrtelný. Raději nedomyšlet...

Je však zajímavé, jaká auta cyklisty nejčastěji ohrožují. Možná se jedná o shodu náhod, ale s postaršími mercedesy, zpravidla z přelomu osmdesátých a devadesátých let, mám také ne zrovna dobrou zkušenost. Řidiči těchto vozů často jezdí dost nevybíravě. Většinou mají tmavé folie na oknech, vzadu pořádný spoiler a už si to valí, cyklista necyklista. A s vozy se zatmavenými skly vůbec nemalý problém i na křižovatkách. Kam se zrovna dívá řidič za tmavým sklem, se lze jen dohadovat. Bezpečnější je dát mu raději přednost... Možná je pro podobné řidiče sestřelování cyklistů jakýmsi sportem, podobným počítačovým hrou, třeba si s každým ohroženým cyklistou dělají zářez do palubní desky. Z vlastní zkušenosti můžu hovořit také o negativních zážitcích s takzvanými manažerskými vozy, jejichž klasickým představitelem je například VW Passat, zpravidla v jeho poslední generaci. Jejich řidiči většinou často spěchají ze schůzky na schůzku, v jedné ruce bagetu, v druhé mobil a v klíně šálek s kafem. Samozřejmě trochu přeháním, ale neustálý spěch těchto řidičů, ženoucích se za co největšími přémii před koncem roku, může být skutečným nebezpečím. A v neposlední řadě mě při tréninku nejednou ohrozil kolos kategorie SUV, tedy VW Touareg a jemu podobní, většinou s něžně vyhlížející řidičkou za volantem. Je zvláštní, že se dokola opakují vlastně tatáž auta. Že by konkrétní typ vozu byl odrazem svého majitele? Těžko říct. Skoro by stálo za to vyrobit seznam aut a dělat si čárky... (kad)

Tioga „Stopař“

Pláště Tioga jsou známy hlavně mezi vyznavači ostřejšího stylu jízdy, ovšem nový model **Track Finder**, určený pro příští sezonu, je zaměřen spíše na jezce XC. Nicméně svým agresivnějším sourozencům nezůstává co do členitosti vzorku nic dlužen.

Průřez pláště je přesně na hranici mezi kruhovým a plochým. Zatímco tedy při vyšším tlaku dominuje střední vodící pás s nenápadně propojenými záběrovými výstupky, při slabším nahuštění se ke slovu dostanou vyšší boky. I přes šířku 1,9 palce je tedy vzorek velmi pečlivě rozvržen. Hmotnost pláště v dané šíři s drátěnou patkou je 587 gramů, což je rozumná hodnota.

K nasazení na ráčky Remex či Sun bylo zapotřebí jedné montpáky, plášť díky patce nebyl tak poddajný jako některé kevlarové verze. Usazení ale bylo perfektní, a nebylo tak třeba dorovnávat „vlny“.



Při výraznějším nahuštění bylo hned od začátku znát, že i přes středně agresivní vzorek nemá běhoun snahu jezce nijak brzdit. Odvalování je perfektní a středový pruh jede i po asfaltu velmi svižně. Do zatáček se průřez ukázal jako schopný vodič, nicméně proti pláštům s vyloučením kruhových průřezem byla vodící schopnost nepatrně slabší. Co však musíme pochválit, je vodící schopnost v terénu. Na suchém podkladu vzorek perfektně sedí a neohroží jej ani výraznější náklon, kde díky vyššímu bočnímu vzorku dokáže podržet. Na středně tvrdém podkladu jsou jeho vlastnosti odvodující tvrdšímu nasazení, ovšem v hlubším blátě už začíná lehce ztrácet. Tam ale díky své šířce umí zase důkladně začínout až na dno, takže to není o výrazné ztrátě adheze. Nicméně samočisticí schopnosti jsou spíše na střední úrovni.

Vytýkat slabší tlumení rážů je vzhledem k dnes již nepřilíhlé používané šíři 1,9 zbytečné. Je to prostě hodně rychlá guma na závodní nasazení, a kdo chce více komfortu, musí sáhnout po objemnějším provedení. Testovaný plášť by ve větší šířce byl jedním z perfektních univerzálních pro středně náročné ježdění, kde by nabídl nízký odpor a velmi dobré jízdní vlastnosti. Uvidíme, nakolik se přísti rok tato novinka chytne, a zda nakonec nepřibudou trochu objemnější verze. Cena modelu Track Finder zatím není známá, nicméně jeho starší sourozec Trail Finder stojí lehce pod 400 korun, takže by se měla pohybovat na stejné hladině. (už)

- + odvalování, univerzálnost vzorku, hmotnost
- šířka



V případě rakouské značky KTM si pravděpodobně většina cyklistů vybaví celocarbonové závodní speciály či celoodpružené biky. Tento výrobce má však v nabídce i podstatně dostupnější kola. Jedním ze zástupců střední třídy u KTM je model Ultra Fun, jenž prošel našim testem.

Základem tohoto kola, jehož cena činí 17 290 korun, je bytelný durailový rám z osvědčené slitiny 6061. Ten je navíc totožný jako u celé řady Ultra, takže shodný rám osazuje KTM i komponenty Deore XT. O kvalitě rámu vypovídá také trojitě zeslabení stěn trubek předního trojúhelníku. Konstrukce již od pohledu prozrazuje, že prvotním požadavkem byla vysoká tuhost a celková odolnost. Přestože se konstruktéři u KTM příliš nevyžívají v extrémních profilacích trubek, o čemž svědčí třeba klasický kruhový průřez horní trubky a jednodušší tvarované vzpěry zadní stavby, v případě spodní trubky vsadili na osvědčenou biaxiální profilaci. Z té pak vytěžili maximum, neboť v partii u středového pouzdra je použit průřez ležatého obdélníku, který svou šířkou téměř plynule přechází v širší středového pouzdra. Boční tuhost této partii rámu se tedy dá předpokládat nadprůměrná. Dalším typickým prvkem rámu KTM je integrovaná hlavové složená, a především výškové přesazení pod-

sedlových vzpěr nad rovinu horní trubky. Zadní stavba je konstrukčně jednodušší se zploštěnými spodními rameny a jen lehounce vyosenými podsedlovými vzpěrami s oválným průřezem. Efektivní je horní můstek s plastickým logem značky a takéž nekonvenčně tvarované protažené zadní patky. Uchytění třmenů kotoučové brzdy je netradičně na spodní části levé patky, tedy v rovině řetězové vzpěry. Elegantly je vyřešeno vedení lanek řazení a zadní brzdy zespodu horní trubky.

Funny ride
Model Ultra Fun jsme otestovali v největší velikosti 22,5 palce. U takto vysokého rámu bývá nejednou problém s udržení jeho dostatečné torzní tuhosti, KTM se ale tohoto problému díky vhodné konstrukci vyvarovalo. Kombinace široké sedlové trubky, konstantního kruhového průřezu horní trubky, a především mohutné, dole horizontálně zploštělé spodní trubky se odrazilo v nadprůměrné tuhosti i při silovém záberu či při jízdě ze sedla. Skutečně ani v testované největší velikosti rámu pod téměř dvoumetrovým jezdcem nebylo při jízdě patrné žádné kroucení.

Posed je zaměřen spíše na pohodlnější jízdu, což je ostatně vzhledem k ceně kola logické. Mírný sloping rámu, s nímž souvisí nepřilíhající dlouhá hlavová trubka, účinné dohání zvednutý představec, sestava vymezovacích podložek a tvar i šířka řídítek. Při sériovém nastavení kola te-



KTM Ultra Fun

drží přímý směr a nevyžaduje neustálé korekce směru, je to zkrátka takový klidas. Je mu vrozená určitá nedotáčivost a k náhlé změně směru potřebuje testované KTM pobídnutí. Se stupňujícím se náklonem do zatáčky ale nedotáčivost postupně přechází téměř v přetáčivost, s tím je nutné počítat. Celkově je jízda především o stabilitě a dobrém pocitu z vedení kola. To platí jak v lehčím, tak i v čtnejších terénu, kde jezdec ocení dobrou prostupnost kola danou výše umístěným středem.



Pohodlí jízdy je u modelu Ultra Fun hlavně o posedu. Rám se svou koncepcí vyznávající především tuhost nijak výrazný komfort nenabídne. Zadní stavba s jen mírně zahnutými sedlovými vzpěrami nedovolí citelnější pohlcování ořezů, rám je celkově spíše tvrdší. Úspěšně to však napravuje použité sedlo Selle Royal, které svým tvarem i mírou polstrování nabízí nadprůměrnou dávku pohodlí.

Přední vidlice Suntour XCR pracuje, vzhledem ke své ceně, celkem kultivovaně a dokáže pobrat i menší nerovnosti. Vedle její tuhé konstrukce zasluží pochvalu snadno ovladatelný lockout. Těžší jezdcí ale možná budou potřebovat vyměnit pružinu ve vidlici za tužší. Standardní pružina s předpětím nastaveným na maximum bude odpovídat pro jezce vážící kolem osmdesáti kilogramů.

Ultra FUNguje!
Osazení kola je namícháno s ohledem na maximální funkci a životnost. O tom vypovídá například použití nábojů Shimano Deore a kvalitních nerezových drátů DT Swiss. Oba měniče řady Deore spolupracují s páčkami Rapidfire s technologií 2-Way Release. Odrazovat je tedy možné palcem nebo ukazovákem, což je pro uživatele rozhodně příjemné. Vbrzdy Shimano nabízí, i přes své základní provedení, skvělou funkci. Přední čelist je vybavena modulátorem brzdného účinku, který ocení opět především rekreační jezdci.

Velice rozumnou volbou je použití klik Shimano s osou Octalink. Díky plastovému krytu velkého převodníku sice kliky nepadají příliš sportovně, po stránce tuhosti, a především kvality řazení je jejich použití přínosem. Zmínovaný kryt lze navíc jednoduše odmontovat.

Bytelně se tváří ráfky Ambrosio, vyložené nadstandardním komponentem jsou v této třídě pláště Continental Speed King. Jejich vzorek je opravdu rychle i navíc použitelný téměř v jakémkoli terénu. Díky méně hustým výstupkům nabízí velice dobrou odolnost proti zanášení blátem, bohužel s tvarem vzorku souvisí i rychlejší opotřebení.

O tom, že Rakusané myslí na detaily, svědčí například přítomnost miniaturního, skoro nic nevážícího zvukonu na řídítkách. Hodně příjemné jsou gripy KTM, kombinující dvě různé tvrdosti směsí. KTM zkrátka věří, že detaily dělají značku. A nemýlí se!

X-RACE PELLIS ESPRIT

R77 Ultralite AL 7075 T6, 3D kovaný, CNC obráběný, váha: 114g, cena: 985,-

DT SWISS

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

	tuhost a robustnost rámu, pohodlný posed, vyvážené osazení		rychlejší opotřebení vzorku pláště, hmotnost																
<p>Rám: Aluminium 6061 Triple Butted Vidlice: Suntour XCR LO 100 mm Kliky: Shimano M442 22/32/44, 175 mm Přehazovačka: Shimano Deore Přesmykač: Shimano Deore Řazení: Shimano Deore Rapidfire Brzdy: Shimano M421 Náboje: Shimano Deore Ráfky: Ambrosio Keba Pláště: Continental Speed King 2,1" Kazeta: Shimano HG-50 11-34 (9) Řídítka: Ritchey OE Lowrizer 600 mm Představec: Ritchey OE Sedlovka: Kalloy Sedlo: Selle Royal Viper Hmotnost: 13,7 kg (vel 22,5") Cena: 17 290 Kč</p>		<table border="1"> <tr><td>Velikost</td><td>22,5"</td></tr> <tr><td>a Úhel hlavy</td><td>71°</td></tr> <tr><td>b Úhel sedlové trubky</td><td>73°</td></tr> <tr><td>C Horní trubka efektivně</td><td>614 mm</td></tr> <tr><td>D Délka sedlové trubky</td><td>570 mm</td></tr> <tr><td>E Délka zadní stavby</td><td>430 mm</td></tr> <tr><td>F Rozvor</td><td>1094 mm</td></tr> <tr><td>G Hlavová trubka</td><td>160 mm</td></tr> </table>		Velikost	22,5"	a Úhel hlavy	71°	b Úhel sedlové trubky	73°	C Horní trubka efektivně	614 mm	D Délka sedlové trubky	570 mm	E Délka zadní stavby	430 mm	F Rozvor	1094 mm	G Hlavová trubka	160 mm
Velikost	22,5"																		
a Úhel hlavy	71°																		
b Úhel sedlové trubky	73°																		
C Horní trubka efektivně	614 mm																		
D Délka sedlové trubky	570 mm																		
E Délka zadní stavby	430 mm																		
F Rozvor	1094 mm																		
G Hlavová trubka	160 mm																		

Rogelli SPORTSWEAR 2009

BOSTON

Ultralehká skládací větrovka s integrovanou kapsou pro sbalení.

Cena: Kč **1.299,-**
Velikost: S-XXL

- ULTRALEHKÁ celopropínací cyklistická větrovka se spodním podložením žipů • extrémně tenké mikrovlnáko ze 100% Nylonu - vysoce funkční, prodyšný materiál • loga vřepdu i vzadu a příčný reflexní pruh na zadním dílu • nepromokavý žip • důmyslné krytí žipů u krku • límeček vnitřní strany jemně zateplen velice jemným fleecem • vnitřní kapsa na zadním dílu pro složení větrovky do rozměru 13x9 cm • prodloužený zadní díl • extrémně lehká (200 gramů), skládací a praktická větrovka, vodě odolná • rukávky zakončené do gumy • regulovatelné stahování na bocích • díky svým rozměrům je ideálním doplňkem do větrného počasí téměř pro všechny sporty

www.rogelli.cz www.rogelli.sk

CHIBA PERFECTION FOR ACTION

GENIÁLNĚ provedené celoprstové MTB rukavice pro něžná stvoření.

Vynikající chlazení - PowerNet mezi prsty a na hřbetu ruky. Gelové polštářky a Digital Carbon Fiber v dlani. Velmi citlivý kontakt s řídítky. Elegantly doplněk pro dámy!

Cena: Kč **849,-**
Velikost: S, M, L

- Materiály-dlaně: Clarino, Digital Carbon Fiber, Gel, Neopren, Silikonový potisk
- Materiály-hřbet: Froté, Lycra, Neopren, PowerNet, Silikonový potisk, Spandex
- Použití: MTB, univerzální cyklistické, závodní nasazení
- Technologie: AirVent, BioGel, Waschbar

www.rukavice-chiba.cz



MADE in EU



Champion

MOC od 1.890,- Kč

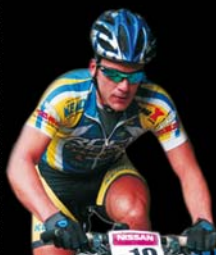
nová cena!

hmotnost: 242g
větracích otvorů 13
velikosti: M (52-57cm), L (57-62cm)

IMTEC system

Průlky KED jsou vyrobeny vlastní technologií IM-TEC system. Spočívá v přesné CNC výrobě skotepiny, která se následně lisuje za studena k výplni průlky. Nepoužívají se tedy závadná lepidla a navyšují se pod skořepinou napřesností (vzduchové bubliny), jak tomu často bývá u průlek vyráběných v asijských zemích. Při lisování se ještě ke všem modelům přidává v předních větracích otvorech síťka proti hmyzu. Touto výrobní technologií se docílí maximální bezpečnosti, kterou ocení asi každý, kdo poctě pad na vlastní kůži.

Martin Horák - Rock Machine Cyklomax team



QuickSave® a QuickStopp®

Většina průlek je vybavena systémem QuickSave® s možností nastavení velikosti průlky během několika sekund. Jde o nastavitelný prstenec (vybaven větracím otvorem) na obvodu průlky, ke kterému jsou připraveny anti-bakteriální odnímatelné vstěčky s možností prání. Ovládací prstenec je vybaven systémem QuickStopp®. Jde o ovládací kolečko, které zajistí ještě větší komfort a stabilitu průlky na hlavě.

Dalším velice významným prvkem bezpečnosti je umístění blíkočků přímo v upínacím systému.

www.CYKLOMAX.CZ

Domas, CYKLOMAX s.r.o. | Bělá pod Bezdězem 206, 530 02, Pardubice, tel. 465 844 023, fax 465 844 022, Email: info@cyklomax.cz

PEARL IZUMI



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

www.pearlizumi.cz



GT Zaskar. Čeho se dotkne, promění ve zlato!

Stěží byste našli závod jakékoli MTB disciplíny, který by nebyl vyhrán na závodní legendě jménem Zaskar. Zaskary osedlané nejslavnějšími profesionály MTB sportu triumfovaly od downhillu, XC, dual slalomu až po fourcross. Žádný jiný závodní hardtail nemá takový rodokmen jako Zaskar, který je letos ve výrobě již 20 let! Abychom slavili tento milník, vytvořili jsme pro rok 2008 karbonový Zaskar Team. Jeho v závodech prověřený monokok rámu je vytvořen pomocí Force Optimized Construction. Tato GT technologie mění karbon ve zlato díky exkluzivní TR30 a TR50 kompozitové směsi.



BIKECENTRUM.CZ

Zaskar Carbon Team 9,4 KG / 139.999 Kč

Dobývání vrcholů hor je pro člověka odvěkým lákadlem, těžko říci, zda jej k tomu vede touha po dobrodružství nebo nějaká snaha kompenzace toho, že prostě neumí létat a chce svět vidět z výšky.

Před prázdninami jsme na našich webových stránkách upozornili na to, že správa KRNAPU opět umožnila cyklistům vjezd na Luční boudu v Krkonoších, sice jen na zkoušku, ale snad svým chováním přesvědčíme o trvalé možnosti vjezdu. A jelikož se na Luční nedá dojet jinudy než přes boudu Výrovka a dále kolem Kapličky, což je památník vystavený obětem hor, dostane se tak jezdec u Kapličky do výšky 1509 m n. m. A to lze považovat

Na kole nejvýš

Dál už to nejde



Majestátní Luční bouda



To jsou kontrasty...



za nejvyšší možný bod v naší republice dosažitelný v sedle kola. Praděd v Jeseníkách se svými 1491 m n. m. se tak dostává až na druhou pozici. Tento „vrchol domácí cyklistiky“ však není tím nejdůležitějším, proč by se měl cyklista do Krkonoš vypravít. Tím hlavním cílem je určitě Luční bouda, nejvýše položená chata na české straně hor, která byla po několik let pro cyklisty úplným tabu. Vzhledem ke kolizím cyklistů a pěších turistů, neukázněnému chování návštěvníků hor, v tomto případě opět cyklistů, byl přístup do těchto míst vyhrazen výhradně pěším. Co na tom, že v nedávné době do těchto míst přivážely v zimě roliby desítky účastníků jednoho koncertu, a zdvížena pravice s vlnkou ekologie a ochrany přírody tak byla jen plným gestem, proti kterému cyklisté obracující svá kola u Výrovky zpět do Pece mohli jen skřípat zuby.

Ledy se však pohnuly a nyní je to jen na nás, jak moc si budeme znovuotevření cesty na Luční vážit. Vidět Sněžku takhle zblízka ze sedla svého kola, to je odměna za předchozí výškové kilometry a v případě horka i za ten neskutečně lepkavý asfalt, který trápí pláště kol během posledních dvou a půl kilometru od Výrovky až k cíli.

Pro všechny, kdo chtějí pokračovat až na nejvyšší vrchol, je připravena bezplatná úschovna kol na Luční. Dále musí pokračovat pěšky po štěrkové cestě a podvalových chodnicích k Polské boudě a odtamtud „po řetězcích“ až na vrchol.

Jsmo nahoře



Sama cesta na hřebeny Krkonoš může mít několik variant, podle místa startu, takže lze jet z Janských Lázní přes Černou horu a dále po cyklostezkách po hřebeni, případně ze Špindlerova Mlýna nebo přímo z Pece pod Sněžkou, což je nejkratší varianta, ovšem pětkilometrové stoupání po asfaltu není příliš estetickým ani pohodovým zážitkem. Detailnější popis cesty na nejvyšší „cyklistický vrchol“ u nás přineseme v některém z dalších čísel v rubrice Naše kopce, tuto „návnadu“ berte jen jako malou oslavu drobného vítězství cyklistiky nad kulatou dopravní značkou se symbolem kola v bílém poli s červeným okrajem. A nezapomínejme, že žádné vítězství není zadarmo, takže respekt k přírodě a k pěším je základním předpokladem k prodloužení možnosti vjezdu na kole i pro další roky.

(už)

Fox Base a Sierra

Bikerky v upnutých elastících jsou sice pro mužské oko moc pěkné pokochání, ale ne každá žena touží po tom se ukazovat v přiléhavých oblečcích. Je jedno, zda je důvodem věčná ženská nespokojenost s postavou či svobodomyšlné smýšlení, hlavní však je, že i tyto ženy mají volnější oblečení kde vybrat.



Americký Fox má v nabídce dámské dresy a kratásky ve třech provedeních: Diva, Sierra a Base, z nichž jsme si na test vybrali dres ze základní verze Base a kratásky z druhé řady Sierra. Vzdušný dres Base je ušit ze 100% polyesteru střední gramáže s částečnou pružností, je tedy vhodný do letních a podzimních slunečných dní jako vnější vrstva, ale zároveň může sloužit i jako spodní vrstva pod flisku. Dres se příjemně nosí a také rychle schne. U krku najdeme 10cm dlouhý zip, jenž vpusť dostatek vzduchu k zahřátému dekoltu. Podle anatomie ženského těla je pak na bocích volně rozšířen, žádné stahovací či silikonové pružky zde nehledíme. V zadní části je kapsa na zip, který překrývá pruh látky. Zadní díl je dostatečně prodloužen, aby v předklonu dobře kryl záda. V nabídce jsou provedení s krátkým rukávem za 1100 Kč a bez rukávů za 890 Kč. Barvy jsou

k dispozici černá nebo béžová s krémovými doplňky.

Kratásky Sierra jsou klasické volné s vnitřní vložkou, která však není vyjímání. Pas sice není pružný, ale perfektní stažení se provádí stahovacími pružky se suchým zipem na bocích. Zapínání na cvoček a zip nemá tendenci se otvírat. Materiál vnějších nohaviček je celkem odolný, není sice nijak vzdušný, ale nabízí mnohem vyšší stupeň ochrany proti odření než klasické elastáky. Šlapání i běžný pohyb v kratáscích je zcela bezproblémový, nohavice jsou ušity právě s ohledem na jízdu na ko-

le. Kratásky mají dvě kapsy klasického umístění pro ruce a zvenku jsou pošity decentními výšivkami ve tvaru kytiček a nápisy Fox Riders.

Vnitřní antibakteriální vložka je anatomicky tvarovaná, aby ženám výrazně změkčila posezení na sedle, což podle slov testovatelky jezdecky zvládá na jedničku. Pružné nohavice jsou na koncích zevnitř pošity plochou gumou, která má za úkol zabránit jejich vyhrnování vzhůru. V nabídce jsou tři barvy – šedá, černá a tmavě modrá. Kratásky Fox Sierra jsou na trhu za přiměřených 1890 Kč.

(mig)

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

PITNÝ REŽIM



UNISPORT**
Hypotonický iontový nápoj pro hydrataci organismu, dodání energie a minerálů. Obohacený o L-Carnitin, glycin, taurin. 1 l = až 70 l nápoje



ISODRINX**
Profesionální instantní isotonický nápoj s optimálním poměrem minerálů. Pořádná dávka energie (sacharidy 93%, z toho jednoduché 85%). 525 g = 7,5 l nápoje. Nové i jako hotovka 750 ml.



PROFIDRINX**
Speciálně vyvinutý pro české a slovenské olympioniky. Unikátní hypotonický nápoj s vysokou dávkou kaskádovitě uvolňovaných sacharidů. Obsahuje jedinečný mix minerálů a revoluční prorgenerační formuli PeptoPro. 40 g = 750 ml nápoje.

ENERGIE



CARBOSNACK**
Energetický gel pro rychlé dodání energie.



ENDUROSNACK**
Energetický gel s dlouhodobou energií, postupné uvolňování.



CARBONEX**
Energetické tablety obohacené BCAA, kofeinem, taurinem, L-Tyrosinem a kreatinem.



TURBOSNACK*
Energie pro finální fázi výkonu. Okamžitě rychle vsřebatelné sacharidy s kofeinem, taurinem, chromem a vitaminy.

DOPLŇKY



ANTICRAMP**
Protikřečový kapsla. Vynikající i jako prevence přehřátí organismu.



MAGNESLIFE*
Vysoký obsah hořčíku s B6 v tekuté rychle vsřebatelné formě. Prevence i akutní řešení křečí.



REGENERACE
REGENER**
Instantní hypertonický nápoj pro nastartování maximálně rychlé regenerace. Užít jen po výkonu.



POWER BIKE BAR**
Energetická tyčinka s vysokým obsahem rychlé energie. Snížený obsah bílkovin. Netačící konzistence umožní mít zásobu energie vždy po ruce.



Komplexní specializovaná řada produktů zaměřená na rychlostně-výtrvalostní a vytrvalostní sporty.

NUTREND



www.nutrend.cz

UŽ JE TO TADY!

Elektronická sada Dura-Ace



Podle vzhledu páky Dual Control se skoro nedá poznat, že se nejedná o mechanickou verzi ovládanou lankou.

Dlouho očekávaná novinka v podobě elektronicky ovládaného systému silničního řazení Shimano je konečně tady. I když je otázkou, zda slovo „konečně“ je zde na pravém místě. Stále zůstává neznámou praktičnost elektronického řazení i jeho životnost. Navíc finální vzhled některých komponentů je dost diskutabilní.

Průvodní nepřiliš půvabné prototypy, které bylo možné již delší dobu spatřit při testování v profesionálním pelotonu, sice dostaly celkem povedenou povrchovou úpravu. Ve srovnání se zažitou a rozhodně elegantní silniční mechanikou klasikou si ale díly elektronického řazení, především oba měniče, dovolíme označit za vytvořené ohydzně. Jakási nástavba, obsahující servomotorky, stejně tak nehezky akumulátor na spodní trubce, to se nám jako kombinace se světem elegantních silničních kol tak trochu přičí. Navíc zde samozřejmě i nadále zůstává otázka: „Proč?“ Nová mechanická verze sady Shimano Dura-Ace, kterou jsme vám předsta-



Jeden z prototypů a finální verze přehazovačky. Laborovalo se nejen s materiálem ramínka, u něhož nakonec zvítězil karbon, ale rovněž s umístěním vratné vlnuté pružiny. Hlavní čepy měniče jsou titanové.

vili v minulém čísle Cykloservisu, je oproti té elektronické lehčí a kabely s akumulátorem budou o své případné výhody přesvědčovat uživatele ne právě jednoduše.

Při vývoji a představení elektronického řazení se mezi Shimanem a Campagnolem odehrál určitý boj, podobně jako kdysi mezi Američany a Rusy v dobývání kosmu. Elektronická sada je zkrátka záležitostí prestiže, z prodejního hlediska ji rozhodně nelze předpovídat valný úspěch. Elektroniku jsme očekávali o něco dříve od Itálů než od Japonců, ale zdá se, že Campagnolo vyčkává záměrně. Ne zrovna přesvědčivá podoba elektronické dury bude totiž mít pravděpodobně za následek, že se Itálové téhož úkolu zhostí lépe. Minimálně tedy po stránce vzhledu.

Jezdili jsme na elektronice!

Sada Dura-Ace Di2 s kódovým označením 7970 byla v různých stádiích prototypy testována při bližší dva roky, a to v rozličných podmínkách, dokonce i při cyklokrosu. Předpokládáme tedy, že Shimano v jejím případě uvádí na trh něco, co skutečně spolehlivě funguje. Z tohoto důvodu nevsadilo Shimano na bezdrátový systém, který by byl podstatně náročnější i na kapacitu použitých baterií. Všechny komponenty elektronického řazení jsou tedy propojeny kabeláží.

Cykloservis měl možnost zcela novou elektronickou sadu Shimano Dura-Ace s dodatkem Di2 otestovat při jízdě, a to téměř před půlrokem. Pouze informační embargo vydané Shimanem bránilo tomu, abychom s našimi dojmy okamžitě seznámili čtenáře.

Funkci řazení nelze nic výtknout, práce měničů je zcela přesná. Výraznější přínos elektroniky je však jednoznačně v případě přesmykače. Pravá páka Dual Control, která má v mechanické podobě relativně krátkou dráhu řadicích páček, rozhodně není důvodem k tomu vyvíjet systém s ještě jednodušším ovládáním. Použití stisk páčky elektronického řazení tedy není v případě ovládaného přehazovačky nijak velkou výhrou. Navíc i ovládání elektronického řazení je klasické-

bzučivým zvukem. Ten se vždy ozve okamžitě po stisku tlačítka na páce, jakoukoli prodlevu v reakci měničů zde nečekejte. Zajímavostí je automatická regulace vodítka přesmykače, které se samo doladuje v závislosti na vřadu zařazeném pastorku. Na svědomí to má speciální čidlo v přesmykači, které zabíráhuje těni řetězu o vnitřní část vodítka. V praxi se jeho činnost projevuje tak, že chvilku po přehození zadního měniče se začne ozývat svištěcí zvuk servomotorky přesmykače, jenž si „vzpomene“, že se má nastavit do ideální polohy. Pro člověka, jenž na to není zvyklý, může najednou nečekaná práce přesmykače svým zvukem vyvolávat dojem, jakoby například zadní pláště děl o rám. Nicméně právě funkce samočinného doladování polohy vodítka přesmykače vůči převodníku je tím, co nás vřazením nadchlo. Kdo to nevyzkouší v praxi na vlastní kůži, může si tento vřadobýtek moderní techniky jen stěží představit.

Pár detailů...

Sada Dura-Ace Di2 7970 se skládá z pák Dual Control, přehazovačky, přesmykače a akumulátoru. Všechny další díly, tedy klíky, brzdy, kazeta a řetěz využívá z poslední generace mechanické verze dury s kódovým označením 7900. Oproti té je Di2 s celkovou hmotností 2063 gramů téměř o sedmdesát gramů těžší. Ve srovnání s předchozí, tedy dosavadní verzí dury (kód 7800) je elektronická sada pořád o 113 gramů lehčí. To se zdá vřazením k přítomnosti akumulátoru a rozměrům měničů skoro neuvěřitelné.

Páky Dual Control svým celkovým anatomickým tvarováním a šířkou těla vychází z mechanického modelu. Jsou tedy příjemné do ruky při několika různých úchopech. Stejně jako klasická varianta je i ta elektronická vybavena možností přiblížení brzdové páky k řidítkům pro jezdce s kratšími prsty. Také v případě sady Di2 jsou páky pod gumovou manžetou vybaveny integrovanými tlačítky, jimiž se ovládá bezdrátový computer FlightDeck. Hmotnost samotných pák je 255 gramů, což je o 115 gramů méně než

Servomotorky o sobě dávají vědět bzučivým zvukem o vyšším tónu. Ten se vždy ozve okamžitě po stisku tlačítka na páce, jakoukoli prodlevu v reakci měničů zde nečekejte. Zajímavostí je automatická regulace vodítka přesmykače, které se samo doladuje v závislosti na vřadu zařazeném pastorku.

mu provedení po ergonomické stránce hodně podobné. Zatímco kdysi Mavic využíval u elektroniky pouhá dvě miniaturní tlačítka s libovolným umístěním, současná podoba elektroniky je z hlediska polohy prstů téměř totožná s mechanikou. Pouze se k řazení již nepoužívá hlavní brzdová páka, ale dvojice menších „páček“, nebo přesněji tlačítek, umístěných bezprostředně za ni.

U přesmykače je situace jiná a z hlediska ovladatelnosti je elektronika oproti mechanice výrazně příjemnější. Tedy do chvíle, než se vybijí akumulátor... S řazením na klasických dualech souvisí delší krok hlavní řadící (a brzdové) páčky. Vychýlení zápěstí při řazení z malého na velký převodník není pro jezdce s kratšími prsty nijak příjemné. Použití stisk páčky či tlačítka, po němž dojde k plné aktivaci přesmykače, je nesrovnatelně pohodlnější. Je však nutné zvážít, jakou cenu má pohodlí. Obětujete mu eleganci kola a smířte se s vřazením ošklivým akumulátorem na spodní trubce a s „nádozem“ na obou měničích?

Jediný komponent, který je u elektronické sady Dura-Ace Di2 vřazením vřazením zdáříly, jsou brzdové a řadící páky. Jejich tvar je stejně elegantní a anatomicky dokonale jako v případě mechanické verze. To má ostatně na svědomí nepřiliš rozměrný elektronický mechanismus uvnitř pák, obsahující v podstatě jen spínače.

Při jízdě je zábavu sledovat práci obou měničů, reagujících na impuls od pák. Servomotorky o sobě dávají vědět vyšším

baveny indikátorem stavu nabití. V nabídce budou dvě verze. První bude určena pro vřazené závodní použití, bude tedy co nejlehčí s omezenou výkonností. Jedno nabití by tak mělo být vždy dostatečné pro jeden závod. Hmotnost této menší baterie je 68 gramů. Pro tréninkové jízdy bude určen o něco větší a těžší akumulátor, jehož vříd by měla být údajně nesrovnatelně vyšší. Součástí sady Dura-Ace Di2 je samozřejmě i nabíječka akumulátorů. Na otázku přesné doby životnosti baterií však zástupci značky Shimano nedokázali odpovědět. Možná je tedy i pro ně zatím stejnou neznámou jako pro koncového uživatele.

A jaké má elektronická verze sady Shimano Dura-Ace šance na úspěch? Jisté samozřejmě je, že ji budou využívat profesionální jezdci podporovaní touto značkou, kteří se také sadě Di2 postarají o náležitou



Viděli jste někdy ohydznější komponenty? Někdy si ho nedokážeme na elegantním silničním kole představit...

publicitu. Amatérský závodník či hobby jezdce využívající luxusní stroj však s největší pravděpodobností sáhne po mechanické verzi prestižní sady Shimano. A to nejen z důvodu její nižší hmotnosti a nesrovnatelně hezčího vřadu. Shimano tvrdí, že jeho Di2 znamená revoluci v silniční cyklistice a že navždy změní její tvář. To bychom si dovoili označit za poněkud odvážné tvrzení...

Jan Kadečka



ROZPUMPUJ TO!

BMP-15 WINDRUSH
• Délka: 220mm
• 289,- Kč

BMP-16 WINDRUSH
• Délka: 200mm
• 333,- Kč

BMP-17 WINDGUN
• Délka: 230mm
• 359,- Kč

BMP-18 WINDGUN
• Délka: 260mm
• 379,- Kč

BBB MINIPUMPY

- Lehké kompaktní minipumpy vyrobené z hliníkové slitiny 6061 T6.
- Průměr těla 25 mm pro velkou kapacitu.
- Snadné pumpování do 100 psi / 7 bar.
- Kovový píst je zárukou snadného pumpování i na vyšší tlak.
- Ručka typu T. Pumpuje rychleji a snáz.
- Unikátní DualHead, dvojitá hlava. Snadno si poradíte s klasickým, moto i galuskovým ventilem.
- Krytka dvojitě hlavy udržuje pumpu čistou.
- U modelů BMP-17/18: spolehlivý a přesný in-line manometr.



BBB je oficiálním dodavatelem pumpiček pro tým Gewiss-Bianchi MTB.



TODAY'S BIKE PARTS

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



K akumulátoru, jenž se umísťuje pod přesmykač na spodní trubku rámu, dostanete i originální nabíječku. Pokud vám dojdou baterky uprostřed tréninku, můžete někde u cesty vřezbat třeba spodní díl akurtačky.



KONA 2009



Stinky

Dechberoucí scénérie dvouapůltisícových pyrenejských velikánů v horském městečku La Molina se stala kulisou prezentace nových modelů kanadské značky Kona. Přibýly zcela nové modely, zvyšují se zdvihy, odlehčují trubky, lety osvědčené systémy odpružení dostaly nová vahadla přepákování, která ještě zvýší tuhost zadní stavby, ale hlavně – výrazně se zapracovalo na designech kol, která jsou teď mnohem veselejší a barevnější.

2500 m vysokou horu je možné vyjet jak po vlastní ose, tak i lanovkou. Od vrcholu se vinou tratě několika úrovní náročnosti od výletních až po černě značené superprudké stezky. Samozřejmě nechybí ani tradiční lávky, skoky a hliněné dirty různé náročnosti. Ale pojďme se spíš věnovat kolům. Značka se zabývá produkcí kol pro všechny disciplíny od závodního XC přes enduro až po sjezd, v nabídce ale najdeme i silniční kola či speciální stroje pro Afriku.

Design

Dosavadní kony mohly někomu v záplavě pestrébarevných a designovými výstřelky pomalovaných kol připadat relativně nevýrazné, což se v příští sezoně u většiny modelů rozhodně změní. Pastelové barvy či mohutné použití bílé na větší části rámu nás na první pohled zaujaly a například bílo-modrá kombinace u modelu Stinky Air či celobílý Stab Supreme s modrozelenými malůvkami pouze u loga působí jako závan čerstvého větru do zaběhaných pávků.

Rakety pro XC jezdce

Zcela novým modelem v nabídce je **One20** s lehce odhadnutelným zdvihem, jenž se ukrývá v názvu kola. Stodvacitka je určena pro crosscountry, maratonce, jezdce čtyřadvaceti-hodinovek a všechny, kdo na kole hlavně šlapou, ale vyžadují hlubší a citlivější

zdvih s možností blokace tlumiče i vidlice. One20 vychází z modelu Four, jenž disponoval 100 mm zdvihem, přičemž při dvoucentimetrovém navýšení zdvihu zůstává zachována hmotnost i geometrie původního stroje. Skandiové rámy u dvou vyšších modelů Supreme a Primo se podílí na jejich nižší váze, zcela nová je pak zadní stavba, kdy byly odlehčeny řetězové a sedlové vzpěry a patka přepracována k vyšší odolnosti. Řada odpružených kol se také blýská novými jednoduchými vahadly přepákování z magnesia, která díky spojení obou částí v jeden kus výrazně zvyšují tuhost zadní stavby.

Superlehký závodní model **Hei Hei**, jehož jméno by se volně dalo přeložit do češtiny jako „čau čau“, je s pouze šesticentimetrovým zdvihem určen pro „honiče gramů“. Vyrábí se ve dvou verzích, vedle klasického horského kola je v nabídce i vyšší 29palcový Hei Hei 2-9. Oba stroje se pyšní skandiovými rámy z hydroformovaných trubek, spoustou místa nad horní rámovou trubkou a podobně jako u One20 i přepracovanou zadní stavbou s novým jednoduchým vahadlem.

Tradiční pevná **Kula** zůstala zachována, ale i zde se pohnulo s designy, takže nejvyšší skandiová Kula Supreme je třeba pastelově žluto-bílá, druhá Kula Deluxe je zeleno-bílá a duralová Kula pak modro-bílá. Velmi střídme, a přesto

zajímavě působící jsou designy dámských modelů Kula Lisa, kdy na bílém rámu jsou pouze tučné světle modré či zelené nápisy Kona. Prostě, decentní, a přesto líbivé. Stejným způsobem jsou řešeny i dámské verze nového modelu One20, pouze loga mají syté modrou a vinovou barvu.



Nejprudší úsek, kde mnozí padali, profrčel neskučečnou rychlostí vítěz letošního Crankworx Andrew Lacondeguy

Ačkoli má Kona v nabídce kola pro všechny typy jezdců, v myslích bikerů je spojena hlavně s freeridem, neboť v gravitaci ovlivněných disciplínách jsou oranžovo-modré barvy koňáckých dresů vidět nejvíce. Kona také podporuje síť bikeparků po celém světě. A tak při příležitosti uvedení dalších tří lokalit do rodiny Kona Bikeparks svou prezentaci vedení značky uspořádalo ve španělském lyžařském centru La Molina, vzdáleném pár kilometrů od Andorry. Středisko je poměrně mladé, i když místní lanovka patřila mezi první ve Španělsku, která brala cyklisty. Freeridové bikové tratě zde však místní bikerské sdružení pod vedením slavných španělských sjezdařů z přelomu tisíciletí, bratrů Misserů, budovalo teprve během posledních tří let. Na



One20



Kula

Back country či all mountain a enduro

Vlajková loď pro šlapavé back country **Dawg** letos dostala skandiové rámy a pro sezonu příští bude vylepšena zadní stavba, která by měla jednak být díky novému provedení o něco lehčí než stávající, a přitom zdvih se zvedne o další centimetr na 140 mm. Zadní stavba je také nově schopna pojmout úzké plovcové brzdy, čemuž jsou uzpůsobeny patky s označením DopeLite. Ty přitom oproti letošnímu provedení ztěžky o pouhých 10 gramů.

Hlavním tahounem celé prezentace a kolem, které jsme si následně i projeli, byl velmi pozoruhodný a zároveň i mnohými zatracovaný **CoilAir**. Musíme uznat, že novinářská nedůvěřivost v nás

Apache®Bicycles Top-Cross Line 2008
Kategorie sama pro sebe – Top Cross. Výměnou obutí získáš XC29", nebo Fitness. To jsou Wakan Disc a Wakan.



Wakan
Top-Cross
Line 2008



Wakan do lesa i na silnici

Kč 23.990,-

rám Alloy 6061 D. B. - vidlice SR NCX-E-LO - řazení Shimano Deore LX - velikost 16,5" - 19" - 21,5"

www.apache-bike.cz

Spirit Of The Victory

Žádný hardtail!

Žádných 10 kilo!

Žádná legrace!



Žádná legrace!

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



www.KTM-BIKES.cz

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



Hei Hei



Kapu



► také vyvolávala úsměv, neboť systé-
m s pružinkou jak ze vzduchovky a pro-
vedením systému změny geometrie při-
pomínajícím součástky dětské stavebnice
Merkur v nás mnoho nadšení nevyvolal.
Ovšem po vysvětlení správné funkce, na-
stavení systému a následném svezení se
na nejtěžších místních trailech jsme velmi
rádi colaira vzali na milost a musíme se
mu omluvit za prvotní výsměch. Během
několika jízd v bikeparku nás přesvědčil,
že systém odpružení Magic Link „intui-
tivně“ pozná, zda jezdec šlápe, či to valí
přes překážky z kopce, a tím upraví geo-
metrii, přidá zdvih a je opravdu funkční
a má smysl. Ale o tom se teď nebudeme
dále rozepisovat, protože colairu se bu-
deme v příštím čísle věnovat samostatně.
Teď se pouze zmíníme o jeho vylepšeních
pro sezónu 2009, mezi něž patří hlavo-
vá trubka většího průměru 1,5", spodní
ramová trubka je nově svařena ze dvou
částí, aby nabyla na odolnosti i tuhosti,
a také systém Magic Link je lehce ino-
vován. Nesmíme zapomenout ani na nové
kované vahadlo z magnesia, příprava na
táhlou Dope je již samozřejmostí.

*Prezentace
nebyla čistě
mužskou
záležitostí,
celoodpružený
model Minxy
představila
kolegyním
sama
designérka
firmy Michelle,
která se
stará hlavně
o oblečení*



Minxy

u Stinky není kvůli vyššímu zdvihu v jed-
nom kuse, ale je tradičně vykováno ze
dvou částí se spojovacími trubičkami.
Pro dívky, které se rády oddávají
enduru a freeridingu, je určena no-
vá **Minxy**. Vychází ze Stinky 6, takže
i zdvih je totožných 150 mm, ale geo-
metrie je kratší a kompaktnější, snižena je
celková výška rámu a mix komponentů
je upraven pro nižší váhy či kratší ruce
a prsty dam a dívek. Na designu se po-
dílila návrhářka oblečení – Kanadanka
Michelle, která tvrdí, že ženy netouží po
ružovém ani bíledmodrém, a tak kolo po-
dle jejího návrhu udělali tmavě hnědé se
zlatými logy. Uvidíme, zda se takový

stroj má šanci uchytit i u nás, důležité
jistě bude i jeho cena.

Ocel žije

Novinkou na poli velkých kol průměru
29" je singlespeed **Big Unit**. Ten odpoví-
dá na požadavky vyznavačů jednopře-
vodových kol, kteří hlavně v rovinatých
částech USA a Kanady vyznávají po-
hodli velkých kol s jednoduchostí bez
zbytečných „hejblátek“. Nutno podot-
knout, že rám je svařen z chrom-molyb-
denových ocelových trubek, samozřej-
mý pak jsou posuvné patky.

V silničním segmentu, který Kona ne-
opomíná, najdeme vedle již tradičních

La Molina, další přírůstek do rodiny Kona bikeparků



karbonových a hliníkových rámu Zing
takové skvosty, jako je model **Kapu**, je-
hož ocelové trubky jsou pájeny do chrom-
movaných spojek. Jeho žluto-stříbrný
vzhled vyvolává nostalgii za dobou, kdy
cyklistika byla jen jedna a místo robo-
tů rámy tvořili lidé a hliník, či dokonce
karbon byly ještě dalekou hubdou bu-
doucnosti...

Kolo pro Afriku

Lidé z Kony tvrdí, že nejvýznamnějším
kolem, které kdy postavili, je Africabike.
Od roku 2005 již společnost věnovala
přes 500 kol zdravotnickým pracovní-
kům, kteří se pohybují v afrických ob-

lastech, nejvíce zasažených onemoc-
něním AIDS. V příštím roce chce Kona
darovat tisíc kol do Mozambiku, Jižní
Afriky, Svazjska a také do Afghánistánu.
Jednoduchý a funkční design se proje-
vil jako účinný transportní prostředek
v místech země, kde motorizovaná pře-
prava je spíše záležitostí vyvolených.
Krásný příklad toho, jak jízdní kolo do-
káže kromě radosti přinášet i užitek.

Rám je postaven ze zeslabovaných
Cr-Mo trubek, k dispozici je jak jedno,
tak i třírychlostní provedení s vestavě-
nou protišlapací brzdou vzadu a v-brz-
dou vpředu. Součástí výbavy jsou blat-
níky a nosič s košíkem. (mig)

Každý má právo na kvalitní kolo...



Cross 6.5
Cross



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

3700ZX „CZ“
Treking



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

Falcon 40
MTB



Rám	Alu 6061 s.L.	Razení	Shimano Deore	Brzdy	Sh. Deore hydr. kot.
Vidlice	Marzoc. MZ Race LO 100 mm	Převodník	Shimano Deore	Ráfky	ALEX DP17
Tlumič	X-Fusion Q2 RL LO	Střed. osa	Shimano	Rychl.	27 Vel. 17,5; 19; 21"
Měníč	Shimano XT	Náboje	Shimano M495		
Přesm.	Shimano Deore	Vícekolčko	Shimano HG50		34 990 Kč

Route 1.2
silniční



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



lahve

AWB-2703 / pro nápoje do 120°C
34 100 010 modrá 34 100 011 zelená
34 100 012 šedá 34 100 013 čirá
34 100 014 žlutá

119 Kč

brýle

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

249 Kč



triko Club Polo

38 900 004 modré krátký rukáv

799 Kč



triko Beffy

38 900 002 zelené

499 Kč

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

I když jsme zatím v této rubrice představovali kola domácích profesionálů, tentokrát se podíváme na stroj zahraničního jezdce. Tím není nikdo jiný než Švýcar Christoph Sauser, mistr světa v bikemaratonu.

Christoph jezdí za tým Specialized, a přestože už sedlá kompletně přepracovaný model pro rok 2009, nám se pod rukou dostal jeho oprýskaný bike, na němž odjždí polovinu letošní sezóny. Výběr jeho kola jasně následuje současné trendy, takže se jedná o celoodpružený bike S-Works Epic. Ten je i přes zdvih 100mm řazen svými tvůrčími mezi pevné biky. Ačkoli to zařazení zní asi zvláštně, rám z karbonu FACT 10m s duralovou zadní stavbou je navržen tak, aby reagoval pouze na podněty od terénu a nikoli od jezdce, proto zařazení mezi hardtaily. Pružení je aktivováno pouze v terénu, při jízdě po silniční rámu nepropružuje, a neubírá tudíž jezdcovi energii.

Toho všeho je dosaženo použitím vlastního tlumiče AFR se speciální tryskou Flow Control Brain, která kontroluje průtok oleje a díky možnostem nastavení její citlivosti lze ze zadní stavby udělat pevnou, nebo naopak výrazně citlivou. Tento inteligentní systém je ukryt v nádobce umístěné kolmo na tě-

Jak to vidí profík



Přestože jde o bike pro maratony, tedy tratě, kde je náročná nejen délka, ale také terén, překvapilo nás obutí. Pláště Fast Trak Team mají kromě střední hrubosti vzorku provedení šířky 1,8 palce. To už dnes nebyvá příliš k vidění ani na krátkých XC tratích. Jak se na takovýto pláště Christoph dokáže proplétat mezi kameny či jezdit po kořenech, o tom lze diskutovat. Nicméně jeho úspěchy mluví o tom, že to lze provádět více než úspěšně.

Jestliže úzké pláště na kole do terénu působí podivně, pak další komponente je ještě zvláštnější. Dvojřevodník sice není nic neobvyklého, ovšem to by se nesmělo jednat o karbonové kliky Specialized Fact, určené na silniční kola. A k nim je hned napasován silniční přesmykáč Shimano Dura-Ace a řetěz KMC s dutými čepy a bočním odlehčením jednotlivých článků. Christoph asi ví, co dělá, navíc se svojí výšivanou postavou zřejmě nemusí hledět na extrémní odolnost komponentů.

Sice se nám nepodařilo zjistit celkovou hmotnost jeho stroje, ale je jasné, že hodnota kolem deseti kilogramů bude nejspíš odpovídající. Cena je samozřejmě vyšší než u sériového stroje S-Works Epic, ovšem v tomhle případě to není podstatné. Důležité je, jak si v detailech dokáže profesionál poskládat kolo podle svých představ a požadavků tak, aby mu umožnilo podávat maximální výkony, kterými se řadí mezi nejlepší světové MTB jezdce současnosti.

(už)



Ačkoli by bylo možné použít karbonový představec, zde má Christoph raději jistotu v duralu. Karbonová krytka hlavového složení, stejně jako víčko představce, jsou už jen kvůli hmotnosti.



Díky absenci laku jsou na spodní části boku hlavové trubky dobře patrné minitvory v matici překrývající karbonová vlákna. Na pevnost to nemá vliv, ovšem lak by tuto kosmetickou vadu dobře skryl.



Specialized, Christoph, duhové barvy a karbon, karbon a zase karbon. Vše pro nízkou hmotnost a maximální výkon šampiona.



K silničním klikám FACT pasuje přesmykáč Dura-Ace i odlehčený řetěz KMC. Všimněte si údaje 1,8 o šířce pláště.



Kotouče s uchycením maximálně odlehčeným, titanové táhlo a páčka rychloupínáku a samozřejmě lepené paky na karbonových nohou vidlice Pace s titanovou korunkou. K tomu i nejlehčí brzdy Magura Marta SL.

lo tlumiče. Ta je co nejlépe ose zadního kola, aby se rázy od terénu otvírající předem nastavenou trysku uvnitř nikam zbytečně neztrácelo a bylo dosaženo co nejpřesnějšího chodu.

Všechny tyto vlastnosti jsou standardem biků Epic, ovšem Christophův stroj má hodně zvláštnosti, vlastně je celý hodně neobvyklý. Jestliže jsme zmínili karbonový rám, pak ten jeho má povrchovou úpravu takřka bezbarvou. Karbon, ačkoli bývá přelakován čirým lakem, zde je takřka vystaven přímému působení vnějších vlivů, protože lak vesměs chybí. Vybroušený povrch karbonu a matrice je na omak sice hladký, ale působí matovým dojmem. Cíl je jediný, absence vrstvy laku dokáže snížit celkovou hmotnost. A to je právě specialita tohoto stroje, vše je podřízeno co nejnižší hmotnosti.

Abyste bylo všechno v naprosté souhře, vpředu nepužij vlastní vidlice Specialized či Fox, ale karbonová vidlice Pace. Tato značka se dnes už sice honosí logy DT Swiss, ovšem nápis na patkách prozrazuje, že jde ještě o produkci ze Spojeného Království. Pouze samolepky Pace nahradilo logo hlavního sponzora. Celokarbonové vnější kluzáky či titanová korunka, to jsou jedny z hlavních devíz nízké hmotnosti tohoto kousku, navíc zaručující výraznou tuhost konstrukce.

Brzdy Magura Marta SL jsou stejné jako na sériovém stroji, ovšem jejich zlatá barva je zřejmě osobním výběrem, stejně jako nestandardní kotouče se speciální povrchovou úpravou. Komplet doplňují ještě vlastní zapletená kola Roval Controlé s 28 a 24 dráty. Minimalistické provedení páčky rychloupínáku také využívá titan.

Look Quartz

Pedály Quartz francouzské firmy Look spojují prakticky všechny požadavky, které biker na nášlapné pedály klade. Jsou superlehké, ve verzi Carbon Ti s karbonovým tělem a titanovou osou pokojují hranici 100 gramů, ale i základní verze Quartz oslňuje skvělou hodnotou 135 gramů na pedál. Zároveň jejich provedení dokáže velmi lehce umožnit zacvaknutí do drátové klece, neboť okolo těla pedálu a osy je dostatek prostoru na vytlačení bláta. Navíc tělo je i při nízké hmotnosti dostatečně široké, takže poskytuje ideální oporu pro chodidlo. A konečná funkce nacvakávacího mechanismu je zcela bezproblémová, nychlá a jasná. Zacvaknutí je dobře slyšet, pro vystoupení do boku je potřeba překonat dobře citelný bod a odpor pružin je nastaven tak, aby se dalo bezpečně vystupovat a zároveň pedál nohu neuvolnil při jízdě.

Navíc vystoupit se dá vytočením nohy i k rámu, takže v případě pádu nehrozí, že by noha zůstala zacvaknutá. Pedály jsou tak zcela vhodné jak pro závodníky, tak i začátečníky, kteří se s nášlapným mechanismem učí.

Tělo je u základního provedení vyrobeno z polyamidu zesíleného sklolaminátovými částicemi, což přináší dostatečnou odolnost s nižší hmotností, než kdyby pedály byly z duralu. Osa je uložena na dvojité utěsněném kuličkovém ložisku o vnějším průměru 19mm. Cena pedálů Quartz je 1890Kč, karbonové provedení stojí 3490Kč a karbon s titanovou osou 6690Kč. (mig)



ster
epic 7

Size: 17", 19"
Frame: ALLOY 6061
Fork: ZOOM Bravo 386-26"
Crankset: Prowheel MC-A620
Deraillleur: SHIMANO Acera
Shifters: SHIMANO STEF-50/7s
Hubs: Coil Duck
Brakes: Coil Duck L210DG
Rims: Coil Duck X-ZONE 26"

215,43,-Eur
6 490,-Sk

Jméno hlavního hrdiny filmu Matrix a futuristické tvary, to jsou dvě společné věci novinky značky Ked a kultovního sci-fi snímku.

KED NEO



Neo Visor je přilbou pro náročnější cyklisty, čemuž odpovídá její cena 2290 korun. Provedení je typické pro tuto značku, takže se nedaří o in-mold, ale o skořepinu nalepenou na tvrzené jádro. Vše je ovšem provedeno s typickou německou precizností. Skořepina zasahuje až na spodní hranu spánkových partií a stejně tak je tomu i vzadu na týlu. Celkem devatenáct průduchů sází na rozumnou velikost otvoru, přední průduchy jsou navíc kryty sítkou proti hmyzu. Partie nad čelem je více strmá, takže přilba nepůsobí příliš dlouhým dojmem. Naopak i kratší šítetek, který lze jednoduše vycvaknout, nijak nepřekáží ve výhledu ani na závodním XC stroji i v hodné natažené a sklopené poloze hlavy.

Vnitřní prostor je vypořstrován dlouhými vycpávkami na temeni a jednoduchou vycpávkou na celé čelní straně, zasahující až na spánky. Ta se velmi dobře osvědčila jako lapač potu za jízdy. Často používaná miniaturní provedení totiž nenabízí příliš mnoho komfortu, kdežto zde je ho dostatek. Stahování zajišťuje celobodová čelenka, napevno uchytená k přilbě. Zadní stahovací mecha-

nismus s dobře ovladatelným kolečkem je možné odepnout. Po stranách kolečka jsou blikáčky s jednou červenou diodou, jejich aktivace se provádí jednoduchým stiskem pružné plastové krytky.

Co se nám při testu osvědčilo, byla možnost regulace zadních řemínek pojistkou na skořepině. Po jejím uvolnění lze řemínky jednoduše doladit. Polstrování pod bradou bylo sice miniaturní, ale dostačující.

Přilba ve velikosti L s hmotností 317 gramů byla dostatečně hluboká, ovšem pocitově trochu užší na spáncích. Usazení na hlavě je díky čelence a dobře ovladatelnému stahovacímu kolečku vzadu velmi jisté. Přilba sedí pevně i bez výraznější přitažených řemín-

ků. Minimálně omezený výhled jsme již zmínili, ventilační schopnosti jsou poměrně slušné. Vzhledem k využití spíše na ostřejší jezdecké nebo po demontáži šítku i na silnici, je odvětrání dostatečné. Výhodou je velká masa materiálu mezi jednotlivými průduchy, takže v případě pádu má jezdec co ochránit a náraz kam se ztratí. Neo určitě osloví jezdecké kombinující XC a silnici, pro enduristy či více volněji zaměřené jezdecke asi nebude svým tvarem ideální. (už)

- + stahování, blikáčky, regulace pásků
- nenalezli jsme

Pell's Arrow

Sedlo Arrow domácí značky Pell's je svou koncepcí určeno především pro závodníky, kteří uvítají jeho sportovní střih i nízkou hmotnost 205 gramů a oželi vyšší míru komfortu.

Skelet je svým tvarem podobný populárnějšímu modelu Selle Italia SLR, charakterizuje jej tedy nízká linie s plochou

kovové využití by však nebylo od věci zpevnění boků sedla například kevlarovou tkaninou. Grafika s výrazným „P“ na špičce, s podélným proužkem a logy v zadní části je decentní a vydařená. Díky jejímu natěštění lze předpokládat pozvolné ošoupaní barvy, ve srovnání s často používanou výšivkou se nám však zde použité řešení zdá praktičtější.

Konstrukce s rozvojeným skeletem zaručuje modelu solidní pružnost, která je navyše-

špičkou a relativně široká středová partie s pouhým náznakem svislých bočnic. Zadní dvě třetiny sedla protíná podélný středový kanálek s oválným otvorem uprostřed. Polstrování je celkově tvrdší a v přední části spíše symbolické. Potah sedla z kvalitní přírodní kůže je dostatečně odolný, v případě bi-

na materiálem ližin. Ty jsou tvořeny titanovými trubkami, které se zároveň podílí na nízké hmotnosti sedla.



I přes určitou tvarovou poddajnost však nedochází k výraznějšímu prohnutí skeletu vahou jezdecke, což je jednoznačně plusem typu Arrow. Samozřejmě nelze očekávat nijak extrémní pohodlí, celkem široká středová část sedla však zajišťuje vhodné rozložení tlaku. Vzhledem k závodnímu střihu, menšímu množství polstrování a nízké hmotnosti je nabízený komfort odpovídající. Středový otvor je spíše designovou a gramy snižující záležitostí, přínosem pro dostatečné pohodlí jezdecke je především středový podélný žlábek. Rozvojený skelet však zvyšuje jeho pružnost, takže rozhodně má smysl. Hodně plochá špička je výhodou v prudkých stoupáních, kde je nutné pomoci ní přitlačovat kolo k terénu.

Cena sedla Pell's Arrow je příznivých 1420 korun. (kad)

- + pružnost skeletu, hmotnost
- absence ochrany boků

Americká značka Cannondale má pro někoho nádech exkluzivity, pro jiného je to jen další ze značek vyrábějící kvalitní kola. Doplnky s logem této značky už jsou ale většinou přijímány s trochu větším respektem, a to nejen díky jménu značky, ale především pro jejich neutrální design.

Pro hustilku Airspeed: Dual to platí stoprocentně, protože její design je od konkurenčních výrobků hodně odlišný. Základem hustilky je duralový vnější válec, tvořící hlavní komoru. Vnitřní pístnice je taktéž duralová, ostatní části jsou plastové. Zásadní odlišnost je v provedení rukojeti, protože ty lze díky kloubu se šikmo seříznutou dosedací plochou naklápět do několika pozic. Rukojeti lze nastavit jak podélně, tedy vytvořit klasickou dlouhou hustilku, tak do pravého úhlu vůči pístu pro lepší záběr, nebo lze z kompletu vytvořit podobu písmene „Z“. To vše pro pohodlné ovládání. Tím však anomálie nekončí, protože v rukojeti, z níž vychází hadička s koncovkou na autoventil a šroubovací redukci pro galuskový ventil, je ukryt digitální manometr. Ovládá se miniaturním tlačítkem, které je třeba chvíli podržet, a hned se nám zobrazí údaje o tlaku v plášti nebo v tlumiči. Baterie manometru je umístěna v rukojeti pod posuvným krytem.

Foukací »kanon«



Hustilku lze použít jak pro foukání pneumatik, tak pro nastavení tlaku v tlumiči nebo vidlici. Vše zajišťuje červená přepínací páčka na druhé rukojeti. Ta zvolí průměr vnitřního pístu a podle toho jde z hustilky velký tlak a nízký objem, nebo naopak.

Ačkoli vše vypadá díky futuristickému tvaru trochu složitě, práce s tímto nástrojem je snadná. Hadičku lze našroubovat velmi lehce, hlavice nikdy nepřidírá a i s redukcí se snadno otáčí. Trochu zvyku vyžaduje umístění hadičky do rukojeti s vnitřním pístem, takže při pumpování musíme pohybovat dílem s vnější, silnější částí pístu. Při úchopu rukojeti je pak třeba dát pozor, abychom si nechtěně nestiskli tlačítko vypouštěcího ventilu, umístěné trochu neprakticky přímo před displejem manometru. Hustilka nemá dvoucestný ventil, takže tlak vzniká jen při zasou-

vání pístu. Dosažení maximálního tlaku v tlumiči i pneumatikách tak vyžaduje trochu více práce než u hustilek s dvoucestným ventilem, ovšem to bychom vzhledem k univerzalitě tohoto modelu chtěli už přilíš.

Výsledné zhodnocení je tedy rozhodně pozitivní, protože v době vzduchového odpružení někteří jezdcí vozí na delší trasy dvě hustilky a tento model tuto nutnost naprosto odbourává. S celkovou hmotností 247 gramů a délkou těla 25 centimetrů je to skvělý a hlavně funkční pomocník do batohu na delší vyjížďky. Cena 1590 korun sice není nejnižší, ovšem kvalitě provedení zcela odpovídá. (už)

- + univerzalita, zpracování, možnosti úchopu
- umístění ovladače tlaku

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER www.sirer.cz

BRNO tel. 547 212 482
BEROUN tel. 311 621 355
Č. BUDĚJOVICE tel. 386 359 259

Oficiální dovozce *Cyklostavby*

Horská a krosová kola | Stavby silničních kol

KERN
CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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

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

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

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 – 9–14
 soboty od listopadu do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatku.cz

značková prodejna servisu kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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



Epic Carbon od 89.990 Kč

POUŽÍVÁ DVA MOZKY K ZÍSKÁNÍ
TITULU MISTRA SVĚTA

Dva FlowControl Brainy a FSR odpružení poskytly Christopherovi Sauserovi plynulou a efektivní jízdu k titulu Mistra Světa. Epic, jediné celoodpružené kolo pro výhry na světáku.

You can never be too **SPECIALIZED**
specialized.cz

PLATTER PHOTO

