

CYKLOSERVIS

19
2008
Ročník XVI.
Cena 12 Kč

Absalontní výkonnost



Foto: MTBS

V devadesátých letech byla v horských kolech nepřehlédnutelná francouzská nadvláda. Jména jako Martinez, Chiotti, Dupouey, ale i Gachet, Vouilloz, Chausson, Gracia a další psala historii MTB zlatou nití. Produktem francouzské bikové školy je i současný vládce crosscountryového nebe Julien Absalon, jenž letos vybojoval své již druhé olympijské zlato. My jsme se s Julienem osobně nejen setkali, ale také svezli na dvacetikilometrovém XC okruhu, kde jsme prohodili pár slov.

Tělesné předpoklady

Ačkoliv je po pekinské olympiádě absolutním vládcem disciplíny cross country, na první pohled mezi ostatními jezdci nijak nevyniká. Jeho metr osmdesát výšky a sedmdesát kilo váhy patří

k průměru a jeho atletická postava je zcela v normě i díky šestiprocentnímu zastoupení tuku v těle. Za Julienovou výkonností je tedy třeba spíše než nějaké tělesné zvýhodnění třeba hledat hodiny tvrdého tréninku.

Podle hlavních cílů sezóny se trénink skládá z 25 až 45 procent času na horském kole a zbytku na silnici. Velmi zajímavým a pro někoho překvapivým může být trénink na BMX dráze, kde si Julien kromě výbušnosti a vysoké intenzity posiluje i techniku jízdy. V jednom sjezdu, kde jsme jej fotili, jsme se o ní mohli na vlastní oči přesvědčit. Nejen, že jel velmi rychle, ale jeho jízda zároveň působila velmi lehce a plynule. Na rozdíl od jezdců, kteří jeli za ním, Julien překážky nevydrncal, ale právě naopak využíval hranky kamenů k výskokům a spoustu pasáží doslova přeskákal. Není pak divu, že s takovou technikou si může s terénem hrát, aniž by se stával jeho otrokem.

► Dokončení na str. 2



Čtěte na str. 11

TOMAC

Type X2

Výprodej modelů AUTHOR '08

TRACTION DISC	původní cena 20.990 Kč NOVÁ CENA 15.990 Kč
rám DOUBLE BUTTED DURAL 6061 26" VIDLICE RST GILA TNL (100 mm) PŘEVODNÍK SHIMANO M442 (44-32-22) MĚNÍČ SHIMANO DEORE Řazení SHIMANO DEORE BRZDY Tektro Auriga Comp (6")	
VERSUS	původní cena 20.990 Kč NOVÁ CENA 17.990 Kč
rám TRIPPLE BUTTED DURAL 6061 26" VIDLICE RST GILA TNL (100 mm) PŘEVODNÍK SHIMANO M532 (44-32-22) MĚNÍČ SHIMANO LX Řazení SHIMANO DEORE BRZDY Tektro Shimano M485 (6")	

www.author.eu

Absalontní výkonnost

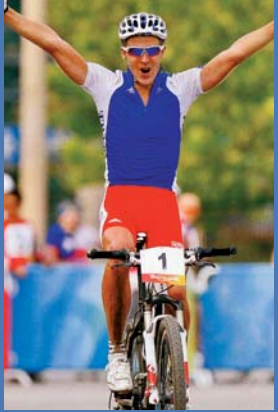
→ Dokončení ze str. 1

V týdnu Julien stráví v sedle 15–16 tréninkových hodin a většinou si po závodech ordinuje den odpočinku. Za rok se zúčastňuje tak 25–28 závodů na horském a 5–8 na silničním kole. To se může zdát celkem málo, ale právě díky menší závodní vytíženosti se může Julien spolu s trenérem Gérardem Brocksem připravit na tři vrcholy sezóny.

Další důležitou součástí tréninku je pořádný spánek, jehož si Julien dopřává minimálně devět hodin denně. Bez něj by tělo nemělo dostatek času na regeneraci svalstva.

Vzhledem k jeho úspěchům patří i mezi dopingovými komisari nej sledovanější jezdce, třeba vloni se podrobil patnácti a letos zatím čtrnácti antidopingovým kontrolám.

Přirozený podíl hematokritu v krvi má Julien 45%. Jeho srdce v klidu bije frekvencí 30 tepů za minutu, při výkonu pak dosahuje tepovka maximální hodnoty 178 tepů za minutu. Hodnoty VO₂Max mezi 79,3 a 84 ml/kg/min jej řadí nejen mezi fyzicky nejlépe disponované cyklisty, ale i sportovce vůbec.



Julienovým základním pracovním nástrojem jsou nohy, které mu vyjely všechny nejdůležitější tituly, jaké biker může získat. Obvod stehna 52 cm a lýtka 37 cm zaručují kyženu výkonost. Součástí regenerace je pravidelná masáž, kterou si Julien dopřává dvakrát týdně.

Co se však týká absolutního výkonu, aerobního prahu a počtu minut výkonu nad aerobním prahem, o tom se Julien nikomu nezmiňuje. To jsou pečlivě utajované hodnoty, kterými by soupeřům odhalil příliš mnoho informací.

Mašina na vyhrávání

Ačkoliv se Julien může jevit jako chladný stroj na vítězství, je samozřejmě člověkem z masa a kostí, který má stejné city a pocity jako kdokoli jiný. A také nám přiznal, že často udělá i nějakou tu



Foto: MTBS

2004 a získal všechny dosažitelné tituly. Šestkrát se stal mistrem Francie, jednou mistrem Evropy, čtyřikrát mistrem světa v mužích, jednou jako junior a dvakrát v kategorii do 23 let. Čtyřikrát zvítězil i celkově ve světovém poháru. Svými sedmácti vítězstvími podniky světového poháru pak vyrovnal dosavadní rekord Švýcara Toma Frischknechte. Krom toho všeho ještě získal dvě nejprecennější medaile – olympijské. První v roce 2004 v Aténách a druhou letos v Pekingu.

Juliene, na olympijském okruhu jsi nebyl v čele hned od začátku, ale na špičce se probojoval velmi rychle. Co se ti tak honí hlavou, když jedeš na prvním místě a víš, že se za tebou všichni snaží tě dostat?

Rozhodl jsem se pro útok velmi brzy, neboť jsem si všiml, že můj největší protivník, letošní mistr světa Sauser, neměl



„kravinu“. Za jeho úspěchy je i dlouhodobý trénink psychické odolnosti, která má za úkol mu v krizových situacích pomoci zachovat chladnou mysl a tím se stávat neporazitelným. Při závodě se nenechá jen tak vybláznit a často taktizuje, čímž dokáže své soupeře lépe porážet.

Mimo závody však působí velmi skromným a přátelským dojmem, žádných hvězdných manýr jsme si za dobu společné jízdy nevíšili.

Skalpy

Nikdo v historii horské cyklistiky tak neovládl svou disciplínu, jako právě Julien Absalon. V pouhých 28 letech již překonal všechny rekordy a stal se teprve osmým francouzským sportovcem, jenž dvakrát vyhrál olympiádu. První místo v žebříčku UCI drží již od roku



podruhé vyhrál, jsem si uvědomil až ve chvíli, kdy jsem vjel na stadión. To už hrozí minimální riziko, že se něco může stát. I přesto je však nutné zůstat v plné koncentraci až do cíle, neboť po tolika kilometrech v těžkém terénu se na kole či po podání maximálního výkonu může cokoli přihodit. Těžko bych pak asi lidem vysvětloval, proč jsem sto metrů před cílem upadl či přetrhl řetěz.

V Pekingu panovalo dost teplé počasí. Jsi na vedra zvyklý, nebo raději jezdíš v chladnějších teplotách?

Na čínské vedro jsem si zvyklý na francouzské riviéře, kde jsem trénoval. Možná i to se projevilo na mém propadu v výkonnosti v červnu a červenci, kdy jsem se neprosadil na mistrovství světa

na 8,8 kilogramů. Vepředu používám novou Rock Shox SID. Jenže sériový model byl oproti staršímu provedení příliš těžký, a tak mi v RS vyrobili speciální verzi World Cup s karbonovou korunkou, která nyní váží při zdvihu 80 mm rovných 1320 gramů. Samozřejmě používám lockout na řídkách, bez něj si závodění ani nedovedu představit.

Kokpit je také sestaven pro co nejnižší hmotnost, takže používám karbonová řídítka Orbea Zeus, otočné řazení Sram Twister X.0 a z karbonu jsou i páčky brzd Avid Ultimate SL Mag (s laserem vypálenými nápisy Absalon, poz.red.), které mají magnéziové třmeny a kotouč průměru 160 mm. Na brzdách však nechci šetřit, abych používal menší průměry kotoučů. Výkon je důležitý a ultimate jsou zcela bezproblémové.

Tim nejdůležitějším komponentem jsou určité kola, která používám od značky Fulcrum. Můj pár kol Red Carbon váží něco málo pod 1450 gramů. Ačkoliv by se bylo možné dostat na ještě nižší hmotnost, nejsem si jist, zda zrovna u ráků bych chtěl riskovat jejich odolnost. Velmi lehké jsou bezdušové pláště Hutchinson Piranha, které mi dobře posloužily právě na olympiádě. Jejich 417 gramů přináší skvělou akceleraci i odvalování při zachování dostatečné odolnosti proti proražení. Superlehké pláště však nejsou vhodné pro každý terén a pro každého jezdce, neboť hodně záleží na povrchu trati a jezdeckém stylu. Pro mne však byly v Laoshanu ideální volbou.

Je vidět, že své kolo znáš do puntíku...

Jasně, nízká hmotnost kola je velkou částí úspěchu, takže si hlídám každý nabytý gram. Kdyby staré sídy nebyly tak pružné, asi bych je ani za novou verzi neměnil, ovšem rozdíl v tuhosti konstrukce je díky širším vnitřním nohám znát. Jinak Alma SL mi absolutně nevychovuje svou vyváženou geometrii, která je navržena tak, aby se kolo popralo jak s výjezdy, tak neztrácelo ani ve sjezdu. Prostě univerzální supertužé kolo, které však díky pružnosti karbonu přináší mnohem pohodlnější jízdu, než poskytnou kola s duralovými rámy. Tratě XC jsou dneska čím dál tím těžší, a tak je třeba myslet i na větší pohodlí a snazší ovládnutí kola.

Tim nám nahráváš na další otázku – pevný nebo celoodpružený rám?

Na běžné ježdění určité celopero, v závodním XC pak hodně záleží na trati. V novém celoodpruženém kole Orbea OIZ, které mám také k dispozici, váží těsně pod deset kilo a tak je rozdíl oproti modelu Alma SL pouhé kilo. A pokud je trať technicky hodně náročná a dlouhá, má odpružení smysl, protože jezdcí ve sjezdu hodně odpustí i uložení a zároveň je odpružení přínosem i v rozbitých stoupáních. Ale důležité je, aby se dala zadní stavba přivřít pro šlápnutí ze sedla na rovném povrchu. Jak říkám, záleží hodně na délce trati, profilu a hlavně povrchu.

Blížíme se ke sjezdu, takže děkujeme za vyčerpávající informace a hurá z kopce! Juliene, užij si zbytek roku a zasloužený odpočinek a za naše čtenáře ti přejeme hodně úspěchů v příští sezóně!

(mig)



úplně nejlepší den. Okruh v Laoshanu je fyzicky velmi náročný a tak nebylo nač čekat. Jakmile se mi podařilo se odpojit a jet sám, cítil jsem se mnohem lépe, protože je pro mě rozhodně lepší jet v čele. Mohu si sám řídit tempo a nemusím v technických pasážích brát ohledy či se střetávat s ostatními jezdci. Také je to určitý způsob psychologického nátlaku. Někde jsem zaslechl, že když ujedou, ostatní se již často perou „pouze“ o druhé místo, takže jsem toho využil i na olympiádě. Až do konce závodu jsem pak ani na chvíli nevyпустиł a jel na absolutní doraz, abych soupeřům nedal jedinou příležitost k protitoku. Jsem rád, že to vyšlo, protože poslední kolo pro mě bylo už hodně těžké. Cítil jsem, že nemám daleko do toho chytit křeč. V takovém stavu se pak špatně soustředí na to, aby jezdec ve sjezdech, které v Laoshanu byly pekelné, třeba neprozradil gumu či se díky ztuhlosti neporoučel k zemi. To, že jsem opravdu

a titul získal Christophe Sauser. Ten byl také jedním z nejhvězditějších kandidátů na olympijské zlato. Ovšem zvyklá si na vyšší teploty při závodě se vyplatilo právě na vrcholu sezóny. Před závodem jsem dokonca trénoval i v chladici věstě, která zabranuje zvýšení tělesné teploty, ale na závodech jsem ji už nepotřeboval.

To, že jsem také letos nevybojoval titul mistra světa, se uložil a zároveň je odpružení přínosem i v rozbitých stoupáních. Ale důležité je, aby se dala zadní stavba přivřít pro šlápnutí ze sedla na rovném povrchu. Jak říkám, záleží hodně na délce trati, profilu a hlavně povrchu.

Pojďme se ještě podívat na tvé kolo. Spanělská značka Orbea u nás není tolik rozšířená, takže bude ještě naše čtenáře zajímat, jak se to vám kole jezdí.

Můj stroj Orbea Alma SL 2.5R Peking je postaven na karbonovém rámu, jehož prototyp jsem dostal na začátku sezóny a oproti loňské verzi byl o 200 gramů odlehčen. Tento rám tedy váží 1050 gramů a celý stroj se nám podařilo postavit

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

OLYMPIJSKÝ ZLATÝ BIKE

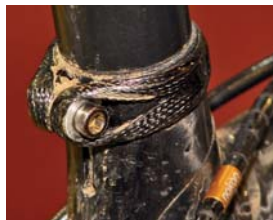
Kola profesionálních MTB jezdců bývají často něčím výjimečná, v některých případech se může alespoň z části jednat o prototypy, jindy bývá například použita nevědění kombinace dílů.

Rozdíly mezi pojetím horské a silniční závodní cyklistiky bývá v tomto ohledu většinou patrné. Zatímco silniční stáje vybavují své jezdce několika totožnými koly, a to zpravidla s nejvyšší možnou, ovšem sériovou výbavou, bikeři si své závodní stroje mnohem častěji ladí různými šperky či vlastními vychytávkami. Zvědavce si tak při průzkumu depa závodních strojů přijdou na své.

My jsme hned několik zajímavých objevili na kole Orbea, na němž Julien Absalon nedávno získal olympijskou zlatou medaili v cross-country. Na karbonovém rámu toho není až tolik zajímavého, ovšem u řady komponentů se nedá přehlédnout pořádný tuning.

Vedle karbonových „bowdenů“ Nokon je jednou z nepřehlédnutelných součástek například nic nevážící podsedlová objímka, tvořená vlastně jen namotaným provazcem z uhlíkových vláken. My bychom tomuto komponentu asi moc nevěřili, Julien se s ním klidně vydal na olympijský závod. A vyhrál!

Trochu šlehel působí i pouhé tři šrouby, jimiž jsou přidělané brzdové kotouče. Tři závitů zůstaly pro dosažení co nejvyšší hmotnosti zcela prázdné. Do kategorie superlight patří i rychloupínáky Tune. Při snaze o rychlou výměnu kola bychom si jejich páčkou stoprocentně propochili dlaně. Nepřehlédnutelné jsou také karbonové páčky kotoučových brzd Avid. Na páčkách je totiž pod lakem umístěno jméno Absalon. To se samozřejmě opakuje i na rámu, ale na páčkách působí jmenovka hodně nezvykle.



Zajímavé je použití silničního přesmykače Sram Red. Jeho navážkové provedení je navíc uchycené na úplně nejlevnější samostatné objímce, jaká je na trhu. Razení je ovládáno otočnou rukojetí Sram X.0, samozřejmě z důvodu minimální hmotnosti. Stejnou příčinu má i použití pěnových gripů a frezovaných superlehkých rohů KCNC. Těžko říci, zda Julien této značce záměrně nechce dělat reklamu. Možná by mu ale někdo mohl říct, že má rohy namontované opačně.

Na kolech Fulcrum Red Carbon jsou obuty pláště Hutchinson Piranha s technologií Tubeless Ready. Zdá se ale, že

Julien je příznivcem použití klasických duší. Asi ví proč...

Nevědění je skladba převodů. Vpředu je totiž použita dvojice převodníků 30/40 zubů. Velká čtyřcítka musí i v kombinaci se zařazenou jedenáctkou pastorkem znamenat hodné vysokou kadenci. Převodníky jsou kvůli vhodnější řetězové lince přidělané z vnitřní strany pacek. Třítčítka je tedy na místě malého převodníku a čtyřcítka na pozici prostředního.

Julien je zkrátka rozený „tuner“. Těžko říci, jak by si počínal, kdyby mu někdo k výsperkovaní svěřil klasickou škodovku sto dvacítku. Asi by ji vybavil pořádnými spoilery z překlíčky, zatmavil by okna a na sedačce natáhl tygrováné potahy. A nápis Škoda 120L by dal vzhůru nohama!

(kad)

Limar 747



Zatímco nejvyšší model značky Limar útočí na hranici dvě stě gramů, model 747 ve střední cenové hladině se svojí vahou těsně pod tři sta gramů na přední příčky neútočí, spíše sází na jistotu masivní ochrany v kombinaci s dostatečným odvětráním.

Přilba je vyrobena in moldovou technologií, potěšující je potažení tylové části skřepinou imitující karbon. Dvacet čtyř ventiláčnic otvorů je rozmístěno rovnoměrně, takže boky i tylová část mají dostatečný přívod vzduchu. Zatímco někteří výrobci mají průduchy i na temeni, zde je naopak střední partie vybavena masou materiálu a průduch je situován více dopředu.

hloubka přilby zaručuje poměrně kvalitní usazení. Čelenka se samovolně nepovoluje, takže není třeba nějak výrazně stahovat feminky pod bradou. Ty mají jednoduchou provedení s klasickou přezkou, pouze boční provlékačí spony disponují jen jednoduchým posuvem bez přidání jakékoli fixační pojistky. Pod bradou nechybí komfortní polstrování pro zmírnění případných otlaků.



Nechybí štítek, který je výrazně sklopený špičkou dolů, ovšem díky nevýrazné délce výhled příliš neomezuje. Lze jej demontovat, ale kolik jsou zasazeny v materiálu dost natěsně, takže je lepší s ním přilbu neoperovat.

K usazení na hlavě slouží vnitřní celoodvodová čelenka, která se ani po maximálním stažení výrazněji neodchyluje od stěn přilby. Výstelky po její přední části jsou dostatečně komfortní, takže nikde netlačí. Zadní část se stahovacím mechanismem Super System 2 je bez výstele, ovšem tvarově doseďá k hlavě bez problémů, takže jejich absence nevadí. Regulační kolečko s gumou po obvodu je velmi dobře uchopitelné i za jízdy, takže čelenku lze stáhnout i v dlouhých rukavicích. Střední

Usazení přilby na hlavě je solidní, velikost M sedí i jezdčům s trochu větší hlavou, takže L bude pasovat i těm největším. Odvětrání je díky množství průduchů kvalitní i v letních dnech. Střední velikost průduchů nabízí díky dostatečnému množství výraznou ochranu hlavy. Standardní hmotnost a jisté usazení na hlavě zaručují komfortní pocit, kdy přilba za jízdy nijak neobtěžuje. Cena 1490 korun a všechny zmíněné vlastnosti řadí model 747 právem do střední kategorie. (už)

- + usazení, stahování, rozmístění ventilace
- obtížnější demontáž štítku

Chiba DH X Series



Nabídka cyklistických rukavic prestižní německé značky Chiba obsahuje vedle klasických letních a zimních modelů, určených pro horskou i silniční cyklistiku, také speciální zimní sjezdový typ s označením DH X. Za 1499 nabídnou tyto rukavice nejen nadprůměrný komfort, ale především vysokou životnost a funkční ochranu ruky jezdce.

Základem modelu Chiba DH X Series je dlaň ze syntetické kůže Clarino s protiskluzovou úpravou, která přijde nejvíce vhod na prstech. Kontakt s brzdovou pákou je proto při jejím stisku velice jistý. Tlak mezi dlaní a gripem účinně rozkládá dvojice polstrovaných gelových insertů s překrytím z kevlarové tkaniny. Nejvíce namáhanou partii v horním okraji dlaně kryje výztuha z materiálu Rubbertec. Ten je použit i zespuza manžety stahující zápěstí, kde zpevňuje neoprenovou část při natahování rukavice na ruku.

Na hřbetu rukavice je nejvýraznější anatomicky tvarovaný karbonový odlietek, překrývající klouby prstů. Jinak je horní díl především kombinací vysoce kvalitní přírodní kůže a pevného nylonu. Prostředník a ukazovák jsou navíc vybaveny zpevněním v oblasti středových kloubů a na špičkách prstů jsou šipovité gumové výztuhy. Pryžoviny „nárazník“ je přítomen z boku rukavice a zdvojení materiálu je také v oblasti mezi ukazovákem a palcem. Izolace proti chladu je vyřešena pomocí dutého vlákna. Celý hřbetní díl navíc využívá membránu Eurotex, takže i odolnost proti vodě by měla být dostatečná.



A teď již k praxi. Střih rukavice si dovolueme označit za ideální. Přesné kopírování tvar ruky i zakončení prstů. Dostatek prostoru má i palec, což ne vždy bývá u zimních rukavic pravidlem. Celková délka střihu je optimální a zápěstí je výborně chráněno před chladem. Přestože je stahovací pás se suchým zipem rozměrově menší, manipulace s ním je bezproblémová, a to i v zateplené rukavici. Míra tepelné izolace je vzhledem k určení pro -5 až +10 °C odpovídající. V praxi rukavice skutečně nabídnou výrazný tepelný komfort i při teplotách kolem bodu mrazu. Udané desetistupňové maximum je však již opravdovým teplotním maximumem. Zatímco při teplotě okolo nuly či plus pěti stupňů tyto rukavice doporučujeme i dalším jezdčům, třeba s all mountain zaměřením, vyšší teplota již dovoří pouze jízdu s menší fyzickou zátěží. Jako vyloučené zimní ale tyto rukavice rozhodně ocení všichni vyznavači drsnějšího ježdění, použitelné jsou i na běžné cross-country.

Nadchla nás odolnost rukavic proti promoknutí. Přítomnost membrány ji sice předpovídala, ale i tak byla nadstandardní. Membrána je totiž použita u všech horních panelů, tedy i u frontě na hřbetu palce. Na vysoké úrovni je rovněž životnost rukavic. To se týká jak precizně provedených pevných švů, tak i samotných materiálů. Přesné usazení na ruce nabídla karbonová tvarovaná výztuha. Rukavice jsou zkrátka ušity s německou precizností a s vědomím, že jen nepatrně vychýlení této výztuhy by znamenalo nemalé snížení komfortu. Takže rukavice Chiba DH X Series od nás dostávají za jedna. (kad)

- + střih, zateplení, odolnost proti promoknutí, ochrana ruky
- nenalezli jsme

cannondale

FEEL IT.®

Scalpel Carbon 1

Robert Štěrba, spol. s r. o., Scitimova 10, 140 00 Praha 4, tel. 241741961, e-mail: info@sterba-kola.cz, www.sterba-kola.cz • Bike Sport, V Tejně 543, 537 01 Chudim, tel. 469621252, e-mail: info@bikesportchudim.cz, www.bikesportchudim.cz • Bike Centrum Radim Kofínek s. r. o., Masarykova Třída 46, 772 00 Olomouc, tel. 585243220, e-mail: info@bikecentrum.eu, www.bikecentrum.eu • Kola Vašek, Dvořákovo n. 222, 539 01 Hlinsko, tel. 469311458, e-mail: kola.hlinsko@atlas.cz • Cykloport – K. Lužnická 884, 391 01 Sezimovo Ústí, tel. 381263333, e-mail: cykloport@volny.cz • Redpoint Sportiv, Horní 13, 549 57 Teplice n. Metují, tel. 491581042, e-mail: redpoint@seznam.cz • XCR, Špitálská 124/87, 602 00 Brno, tel. 543254395, e-mail: eshop@xcr.cz, www.xcr.cz • Ramala, Přemyslova 134/29, 301 00 Píseň, 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: hnzidil@ktkadan.cz, www.hnzidil-kola.cz • Contra Bike & Ski, Jungmannovo nám. 446, 284 01 Kutná Hora, tel. 777264925, e-mail: contrabike@basl.cz, www.kola-shop.cz • Kolokram.cz, Ochoj 66, 47114 Kamenický Šenov, tel. 776663433, e-mail: obchod@kolokram.cz, www.kolokram.cz • Prodejna MOJEKOLO.cz, Slezská 112/101, 74723 Kobačovice ok. Opava, tel. 606426855, e-mail: obchod@mojekolo.cz, www.mojekolo.cz

WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ

Bezpečný ABUS

Německá značka ABUS je po řadu let synonymem bezpečnosti, její vysoce kvalitní zámky znají cyklisté i motocyklisté. Maximální bezpečnost ovšem ABUS zajišťuje nejen kolům, ale i samotným jezdcům. Nabídka této značky zahrnuje mimo jiné široký sortiment cyklistických přileb, od závodních přes turistické až po dětské.

Naším testem prošel dětský model **ABUS New Piccolino** v designu „farma“, jehož akční cena je v současnosti pouhých 359 korun. Testovaná velikost M/L s vnitřním obvodem 53–58 cm se i přes bytelnou konstrukci dostala na nízkou hmotnost 230 gramů. Hlavní devizou modelu je ale především nadprůměrná hloubka skeletu, díky níž je ochrana hlavy dítěte při pádu skutečně nadstandardní.

použito i zevnitř nastavovacího systému. Seřizování obvodu se provádí jednoduše pomocí otočného kolečka na zátylku. Stažení je dostatečně pevné i v případě dlouhých vlasů. Mikronastavitelná přezka pod bradrou je v případě dětské přilby rozumnou volbou, neboť umožňuje jemné dolažení utahání. Po stránce odvětrání není u dětské přilby čekat zázraky, vše je zde zaměřeno především na bezpečnost. Ovšem i tak je trojice čelních



Na stranách se spodní okraj přilby dostane těsně nad uši, pozvolna klesající linie dolní hrany poskytne dostatečnou ochranu také zátylku. Skelet přilby je celkově hodně masivní, což je patrné na hloubce jednotlivých ventilačních otvorů a především na integrovaném síťku. Deformační zóny u této přilby skutečně nebyly podceňeny. Tělo přilby zpevňují také zadní skořepina, která přechází přes spodní hranu až dovnitř skeletu.

průduchů vybavena sítkou proti hmyzu, po vzoru dospělých přileb. Vzadu pak nechybí rozměrná odrazka. Dětská přilba ABUS New Piccolino je zkrátka orientována na maximální bezpečí dítěte, ovšem pamatuje i na fakt, že se přilba musí dítěti líbit, a především mu musí dobře sedět na hlavě. To vše splňuje na jedničku. Cena 359 korun se proto zdá téměř lidová. (kad)

- + bezpečnost, usazení na hlavě, cena
- nenalezli jsme

Spinergy Xyclone Enduro

Zapletená kola Spinergy jsme představovali v loňském čísle 22 a naši čtenáři si jistě pamatují, že výplet nespolehá na služby klasických ocelových drátů, ale je zapleten kompozitovými lankami. Ta jsou složena z třiceti tisíc vláken, takže lanka mají třikrát vyšší pevnost, než ocelový drát a přitom váží o půlku méně. Další výhodou je schopnost lanek mnohem lépe absorbovat rázy terénu, takže jízda je o něco pohodlnější.

Po superlehkých XC kolech na rákové brzdě Xyclone Race (test jsme



uveřejnili v letošním čísle 7) jsme si vybrali odolnější kola pro tvrdší zacházení Xyclone Enduro. Ta se první hmotností páru 1850 gramů a provedením nábojů, které mají okolo svého těla frézovaný prstenec. Do něho se upevňují spodní části lanek a horní konce se šroubují do speciálních niplů v ráfku. Kola jsou zapletena 24 lankami s dvojnásobným křížením. Ráfek má šířku 26mm, což by mělo

přinést o něco vyšší odolnost v drsném terénu.

Přední kolo je rovnou připraveno pro 20mm pevnou osu, u enduro kol se s klasickým rychloupínákem prakticky nepočítá. Osa zadního kola či plášť ořechu z duralu jsou samozřejmostí. Cena páru kol 22 950 Kč zcela odpovídá luxusnímu provedení i netradičnímu použití kompozitových vláken. Odpovídá také tomu, že kola se kompletně vyrábí v USA z domácích surovin.

V terénu

Zapletená kola jsme osadili na celoodpružený karbonový stroj Ibis Mojo, jehož karbonový rám disponuje zdvihem 140mm. Původní kola byla zapletena ocelovými dráty DT Swiss na ráčích Mavic X317 a nábach Deore XT. Pláště Hutchinson Toro jsme převlékli na kola Spinergy a nahustili na točtný tlak 40 PSI.

Hned na prvních kilometrech na rovném povrchu se dostaví pocit lehkosti jízdy, kterou má na svědomí o zhruba dvě stě gramů nižší hmotnost páru kol. Odlehčení je u rotujících částí kola totiž

znát dvakrát tolik, než kdybychom odlehčovali komponenty pohonu. Neméně významný je i pocit mnohem pohodlnější jízdy, třeba při přejezdu kolejí. V terénu je pak znát daleko vyšší míra pohodlí, ovšem nelze hovořit o tom, že by kola nejela. To je právě předností kompozitových materiálů, že dokáží kvalitně přenášet záběr a přitom pohlcovat vibrace. Na ibisu jsme se pustili i do velmi náročných sjezdů, které běžně brázdíme na sjezdových kolech a kola Spinergy vše přežila bez úhony a rozcentrování. Kola Xyclone Enduro se prostě předvedla v nelepším světle a marně jsme hledali nějakou slabinu, která by nám znepříjemnila výjezdy.

O odolnosti kol svědčí i test, kterého jsme byli svědky na představačce firmy Ultrasport, kdy nám Qěťák nározně předvedl, že výpleté boky problémů vydrží i zatížení hmotností člověka. (mig)

- + pohodlí, nízká hmotnost, vzhled
- nenalezli jsme

Apache® Bicycles Road Bikes – Full Carbon 2009



Gila Monster nejrychlejší z Apaču Kč 89.990,-
rám Full Carbon RSS Tube to Tube – vidlice Carbon / Carbon – velikost 54 · 57 · 60 cm

Polykání silničních kilometrů si dnes už bez integrované sedlovky a karbonu nelze představit. Rám z karbonu RSS spojovaného technologií T2T, tedy „tube to tube“, kdy jsou trubky napojeny přímo jedna na druhou a spoj je vyztužen následným přepletováním vrstvami karbonu, je další evolucí po monokokovém provedení bikových rámu. Rám v kombinaci s přímou karbonovou vidlicí s duralovým sloupkem nabízí ideální poměr tuhosti a komfortu. Hmotnost stroje Gila Monster s osazením sadou Dura Ace a koly Mavic Ksyrium SL se zastavila na hodnotě 6,9kg, což je pro závodní a sportovní účely skvělá hodnota, navíc při zachování dostatečné tuhosti celku pro maximální výkon.



www.apache-bike.cz
Spirit Of The Victory

Northwave Frontier

Tretry Frontier italské značky Northwave nás zaujaly svým sportovně-turisticko-civilním vzhledem. Ačkoliv to jsou velice dobře odvětrané tretry pro jízdu na horském kole s velmi slušně provedeným zapínáním stahovací nylonovou tkanicí, dají se rovněž použít pro pěší turistiku, když je potřeba kolo vynést či dotlačit na nepřístupná místa.

Tomu je uzpůsobená podrážka s logem Vibram, nejčastěji používaná právě u turistických bot. Nakonec i tretry vyjadí celkem civilně a dá se v nich bez obav v případě nutnosti kamkoli dojít, aniž by vzbuzovaly přílišnou pozornost. Cena těchto bot „tři v jednom“ je pak odpovídající, tři tisíce korun.

Po nasazení na nohu zajistí vnitřní vrstva z mikrovlákna příjemný pocit a boty jsou velmi pohodlné. Jazyk je v zájmu maximální prodyšnosti celkem tenký a jeho vnější část je potažena síťovinou, kterou najdeme i ve svrchní části tretry nad prsty. Původně jsme tento model plánovali jako podzimní obuv, ale právě díky vysoké prodyšnosti spojení svrchní síťoviny a spodní vrstvy z mikrovlákna, označeného X-power cage, jsou boty exkluzivně odvětrány a tudíž v teplotách pod deset stupňů už v nich může být při rychlé jízdě chladno na prsty.

Na bocích tretry jsou použity odolné panely z tužší kůže, které chrání nohu proti

poranění při kontaktu s terénem. Vepředu je navíc pryž z podrážky protažena nahoru, aby nedocházelo k okopání špičky bot. V zadní části pak najdeme pásek světlé barvy, jenž se táhne od boku z podrážky přes horní část paty až na druhou stranu boty opět až k podrážce. Smyslem této tuhé vzpěry je zabránit vyzouvání boty při chůzi do kopce po špičkách. Nutno uznat, že svůj úkol pásek plní dokonale a tretry se opravdu nevzouvají.

Stahování boty se provádí nylonovou tkanicí s posuvným jezdcem, jenž po dotažení tkanice drží na svém místě a nepovoluje se. Přebytečnou část tkanice a jezdcu schová pásek na suchý zip, jenž zároveň ještě zlepší celkové upnutí boty na noze. Stažení tkanice je velmi rychlé a funkční, pouhým tahem ruky lze šňorování dotáhnout hodně na pevnost. Povolení tkanice je také otázkou chvíle a rozevřít botu není vůbec problém, takže oproti klasickým tkanicám kvitujeme velkou úsporu času, nutného při zavazování i rozvazování tkanicěk.

Podrážka typu Vibram je propracovaná, v blátě ani na kamenech prakticky neklouže, neboť řídké rozmístění výstupky ze středně tvrdé pryže mají dostatek prostoru pro záběr i samočištění. Tretry však postrádají otvory pro nasroubování hřebů pro případ hlubokého bahna.

Prostor pro upnutí kufru je dostatečně široký, u systémů SPD ani Crank Brothers jsme neměli jediný problém se zavazováním. Pouze u pedálů Look Quartz, které jsou o trochu širší, jsme občas museli silněji došlápnout, aby se kufr dokonale zavazkl.

Jízda v botách Frontier je pohodlná a příjemná, nejedná se o tvrdé závodní tretry, ale o pohodlnou sportovní turistickou obuv. Pouze nás trochu zarazilo, že špička je výrazně prohnutá vzhůru a prsty uvnitř boty mají dojem, že je pod nimi méně materiálu, než třeba pod patou. To je však pouze otázka zvyku a nejedná se o žádný nedostatek. Podrážka je středně tvrdá a tudíž je univerzální jak pro jízdu na kole, tak i pro případnou chůzi.

Cena těchto bot je 2990 Kč a dodávají se ve velikostech 36–47. Pánové mohou vybírat mezi šedo-černou či hnědo-černou barevnou kombinací, pro dámy je pak připraveno stříbrno-červeně-černé provedení. (mig)



LOOK

566



Ksyrium Elite, jenž má nižší obvodovou hmotnost a z naší zkušenosti i o něco vyšší tuhost. Typ Cosmic vynikne spíše ve vyšších rychlostech, při nichž přijde vhod jeho lepší aerodynamika.

I při silové jízdě do prudšího kopce je tuhost rámu ve středové části solídní a nedochází zde k patrnému kroucení. Torzní tuhost rámu, kterou prověřil třeba silový nástup ze sedla, patří ale k průměru. Vzhledem k nabízenému nadstandardnímu komfortu je to ale logické a větší tuhost by se jednoznačně promítla do snížení míry pohodlí. **Look 566 je stavěn především na dlouhé tratě a z toho vyplývají i jeho vlastnosti. Závodník-maratonec určitě upřednostní vysokou míru pohodlí před nekompromisní tuhostí.**

Rám a komponenty

Celokarbonový rám typu 566 již od pohledu preferuje maximální funkci, která pak odráží jeho tvar. To se týká již zmiňovaných zeslabení, patrných na zadní stavbě, i tvaru horní trubky. Mohutná spodní trubka přechází v masivní partii kolem středu, na horní trubku téměř plynule navazuje hodně plochá a celkem široká monostay vzpěra. Z hlediska detailů by Look 566 mohl být učeblenci i pro další výrobce. Přesazení sedlové trubky zvyšuje její schopnost pružit, povedené jsou doslova titěrné patky a praktickým doplňkem jsou malá plastová očka, umístěná z boku hlavové trubky. Ty přesně určují polohu radicích bowdenů, a zamezují tak odírání laku v této partii.

Shimano Ultegra SL je čistě závodním vybavením, byt nová verze Dura-Ace je

ještě o nemalý kus dále. Náš testovaný vzorek se osazením lehce liší od sériové verze. U té bude sada Shimano Ultegra SL použita kompletní, zatímco my jsme jezdili na karbonových klikách Look CC1 s převodníky Compact. S jejich tvrdostí jsme byli spokojeni, přesto ultegry nabídnou ještě lepší přenos síly. Stejně tak v případě zapletených kol došlo ke změně. Námí preferovaný typ Ksyrium bude na produkční verzi skutečně použít, byt v nižší řadě Equipe. Pláště Hutchinson Equinox jsou dostatečně lehké a jejich směs nabídnou při jízdě v zatáčkách jistotu, pouze nižší hodnotu TPI znamená nutnost použít o něco nižšího tlaku, než na jaký jsme zvyklí od vyožených závodních obutí.

Dostatek pohodlí nabídl sedlo Selle San Marco Ponzia s ocelovými ližinami. Jeho výrazněji plochy tvar a dostatek potrovanosti jej opět předurčují na delší jízdy, případně i zmiňované maratony. Plusem je standardní montáž pedálů Look K60 Classic, takže v případě tohoto kola nebudou pedály tím, co by musel jeho nový majitel okamžitě dokupovat.

Shrneme-li naše dojmy, pak je Look 566 skvěle vyváženým kolem, vhodným především pro maratonské jezdce. Těžší jedince, vyvíjející se ve stejné tak těžkých převodech, jeho kvality asi neocení. Naopak amatérský závodník na dlouhých tratích rozhodně ano. Vzhledem ke kvalitám rámu i použitému osazení není proto cena kola nijak přemrštěná.

Typ 566 je novinkou v nabídce francouzského výrobce a je zároveň vstupním modelem silniční kolekce značky Look. Svou koncepcí by mohl být odpovědí například na konkurenční Cannondale Synapse, měl by totiž nabídnout především radost z jízdy a přiměřenou dávku pohodlí. Svým tvarem částečně vychází z časovkových speciálů 596 či triatlonových modelů 576, s nimiž má společný konstrukční prvek v podobě jakéhosi „hrbu“ v přední partii horní trubky. Oproti jmenovaným modelům ze stejnojmenné stáje ale nový 566 působí již od pohledu velice lehkým dojmem, což je ještě umocněno použitou, hodně zdařilou grafikou. **Přestože se jedná o vstupní model nabídky, bylo u něj docíleno nízké hmotnosti. V testované velikosti S vážil rám jen nepatrně přes jeden kilogram a celokarbonová vidlice patřila se svými 350 gramy také mezi hodně lehké. Celé kolo bez pedálů, se sadou Ultegra SL a karbonovými klikami Look, se dostalo na váhu 7,4 kilogramu. Cena kola je přijatelných 66 900 korun.**



zde hraje i konstrukce horní trubky. Použití zmiňovaného hrbu zde není samoúčelné a ve spojení s nepřehlédnutelným plochým profilem horní trubky má i přední trojúhelník podíl na celkovém pohodlí. Pomáhá totiž zlepšit komfort přední části kola a díky tomu je po této stránce typ 566 dokonale vyvážený, a to přesto, že přední vidlice působí na pohled dost mohutně a postrádá výraznější zakřivení ramen. Všechny prvky zvyšující jízdní pohodlí jsou u tohoto kola ve zdařilé harmonii. Nemalý kus práce je ale nutné přičíst také výborné karbonové sedlovce Look.

Po stránce ovladatelnosti nemáme připomínky, 566 je čistokrevný Look. **Průměr směr vede dostatečně ochotně a již minimální impuls od řídítek jej nenechává chladným. V zatáčkovitých pasážích se cítí jako ryba ve vodě. Při průjezdu serpentín si vyožené říká o maximální položení do zatáčky, průjezd oblouky je pak absolutně čistý. Přestože jsou raakee kola okamžitě, rozhodně nemá sklony k přetáčivosti.**

Akcelerace je solídní, nicméně na testovaném stroji použité zapletené kola Cosmic Elite, která v nabídce Mavicu figurují už pěknou řádku let, nepatří zrovna mezi nejlehčí. Určitě by se nám na jejich postu více líbil třeba model

tak nějak okamžitě padly do ruky a testovaná novinka není výjimkou. První svezení a jezdec má pocit, že „pět šest šestku“ sedlá již roky. I přes čistě závodní posed se zde nedá hovořit o nějakém nepohodlí a jízda po nekvalitním povrchu tento jev ještě podtrhne. **U typu 566 byl při vývoji jednou z priorit jednoznačně jízdní komfort. Ten je zde rozhodně nadprůměrný a dělá z testovaného kola ideální nástroj pro dlouhé silniční maratony. Sluší ovšem i závodníkům s hodně vysunutou sedlovkou a především konstrukce zadní stavby odvádí po stránce pohlcování otřesů opravdu velký kus práce. Není to ale jen výrazné zpoštění ve středové části spodních i horních vzpěr, co zajišťuje rámu absorpci rázů. Významnou úlohu**

Hrbáč v akci

Model 566 čtí tradici značky. Rámy Look díky své vynikající geometrii vždy

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

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

	jízdní komfort, ovladatelnost		průměrná torzní tuhost
Technická specifikace:			
Rám: Look 566, karbon		Velikost S	
Klíky: Shimano Ultegra SL 39/53		a Úhel hlavy 71,5°	
Přehazovačka: Shimano Ultegra SL		b Úhel sedlové trubky 74,5°	
Přesmykač: Shimano Ultegra SL		c Horní trubka vodorovně 526mm	
Řazení: Shimano Ultegra SL Dual Control		D Délka sedlové trubky 490mm	
Brzdy: Shimano Ultegra SL		E Délka zadní stavby 410mm	
Kola: Mavic Ksyrium Equipe		G Hlavová trubka 145mm	
Pláště: Hutchinson Equinox 23			
Kazeta: Shimano Ultegra SL 11-23 (10)			
Řídítka: FSA alu/karbon			
Představec: FSA 3D Forged Alu			
Sedlovka: Selcof alu/karbon			
Sedlo: Selle San Marco Ponzia			
Hmotnost: 7,4 kg (vel. S, bez pedálů)			
Cena: 66 900 Kč			

Dali jste kolo k ledu? CHYBA!
Právě TEĎ je ten nejlepší čas...
ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

... **svěřit Vaše kolo do péče zkušeného mechanika**
10 mechaniků, 2 dílny
lakovna
bez čekání na volný termín

... **pořídit si nové kolo**
modely 2008 s úsporou až **40%**
modely 2009 již na skladě
kola zasíláme po celé ČR **ZDARMA**
staré kolo od Vás odkoupíme

Přijďte, na jaře budete o krok napřed!
Sezimova 10, Praha 4, tel.: 241 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

BIKE MANUÁL

Přiznám se, že pokud se mi dostane do ruky kniha o cyklistice, snad s výjimkou cestopisů, cítím lehké mrazení. Ne z toho, že si zase počtu, ale z toho, co „zajímavého“ se zase dozvím. Někdy mám dojem, že o cyklistice může psát každý, aniž by ji skutečně znal. Tentokrát tomu ale bylo zcela jinak.

Kniha Freda Milsona vyšla u nás poprvé u nakladatelství Grada. Je to již páté aktualizované vydání a ve světě se jí prodalo 750 000 výtisků. To svědčí o její oblíbenosti. Již její název napovídá, že si v ní počtete především, vlastně pouze, o údržbě jízdního kola a jeho opravách. Více jak 180 stran s osmi sty fotografiemi vás provede celou základem techniky kola. Naučí vás měnit lanka, duši, seřizovat brzdy, kotoučové nevyjímaje, a další dovednosti, které se vám mohou hodit nejen v domácí dílně, ale i na cestě v lese. V knize nechybí nic, co je k opravě kola potřeba. Vynikající fotografie dokumentují postupy, které jsou také dobře popsané. Jasně stručně a přehledně. Dokonce zde naleznete návody pro montáž zářáček do pedálů na boty a podobné záležitosti. Dokonalěji vše nemůže být popsáno.

Samozřejmě jsem hledal chyby. Jak už je v české povahy zvykem. Ale musím konstatovat, že moc jich v knize není. Maximálně bych někde změnil názvosloví. Lehkou výhradu mám k odvodušování kotoučových brzd. Ale to je operace, kterou si většina lidí nechá udělat v servisu, a navíc v knize nelze popsat všechny systémy, které dnes existují. Při pročtení příslušné kapitoly ale rozhodně budete vědět, o co se vůbec jedná a co taková práce, která patří na kole k těm náročnějším, obnáší. Práce s hydraulickými brzdami by zabrala snad jednu samostatnou publikaci.

Pokaždé, když si novou knihu o cyklistice přečtu, zamyslím se nad tím, pro koho je vlastně určena. I když se různě po internetu všude píše, že Bike manuál je určen i pro servismany, tak to rozhodně není. Servisman musí vše, co kniha nabízí, již dávno umět. Pokud ne a knihu začne používat, pak rozhodně nedoporučuji si do takového servisu, kde pracuje servisman-začátečník-čtenář, vůbec dávat kolo. Kniha je určena především pro ty, kteří začali bádát nad technikou jízdního kola a vedle domácích prací se chtějí naučit i něco na svém stroji opravit, a nezničit to. Nebo i pro ty, kteří se chtějí v opravách zdokonalit, a ještě jim něco chybí v jejich vědomostech.

Bike manuál je rozhodně výborná kniha. Má pěkné úvody k jednotlivým kapitolám, a jak jsem se již zmínil, pěkné a názorné fotografie. Při čtení je cítit, že autor o kole opravdu něco ví, nebo vše pečlivě konzultoval. Několikrát jsem se až divil, na co si autor vzpomněl. Nejsou v ní žádné zbytečné slůvka, aby se „vypalily“ stránky.

Já si ji do své cyklo-knihovničky zařadím a rozhodně ji nevěnuji známému s upozorněním „pozor ale, jsou tam hrozně bláboly“. V Bike manuálu „bláboly“ nejsou. Vše je popsáno tak, aby laik a méně znalý pochopil.

Cena knihy, podle studování internetových knihkupeců, se pohybuje od 400 Kč výše. (kany)



VÍTEJTE NA VRCHOLU

hand made by PELLIS

SE7EN X
novinka 2009

PELLIS

PELLIS'S Contrast Technology - rám má extrémní boční tuhost i mimořádnou schopnost absorbovat vibraci. Při jeho vývoji byly využity nejnovější znalosti karbonových technologií včetně nanotechnologií. Postup výroby rámu spočívá ve výrobě přesně „laděných“ segmentů rámu, které jsou spojovány do jednoho celku přesně definovaným postupem pomocí anizotropního kompozitu se spojitými vlákny. Jedná se o neoprávněný způsob výroby uhlíkových rámu s vysokým podílem ruční práce. Na mimořádné boční tuhost se podílí rozložení síly v oblasti zábratla.

Sandwich technologie - horní a vnější vrstva nápljeť je volena s ohledem na vysokou tuhost a mezi těmito vrstvami jsou sevřené vnitřní nápljeť. Výsledkem je výrazné zvýšení torzní tuhosti.

PELLIS'S Medium Tail - unikátní systém zadního pružení pomocí dvou karbonových planžet, v sobě kombinuje pohodlí Softtailu a tuhosti, jednodušeji a menšími vahou Hardtailu. Tato technologie plně využívá přednosti karbonových kompozitů. Ploché planžety s jedinečným tvarem a profiicí umožňují pohyb zadní stavby pouze ve vertikálním směru, v horizontálním směru si zadní stavba zachovává extrémní tuhost. Integrovanou sedlovou trubku lze jasně dostat v rozmezí 2 cm. Váha kola je 8,8 kg.

PELLIS BICYCLES

Komfortní Comfort

Zateplený dres Comfort domácí značky Etape svému názvu rozhodně ostudu nedělá. Pro podzimní dny je ideální jako druhá vrstva, nebo v kombinaci s vestou poslouží i do chladnějšího počasí. Pro zimní období je pak ideální střední vrstvou pod bundu s membránou či větrovkou.

Dres je vyroben z polyesterových vláken se zateplením, tento materiál s vysokou gramáží se jmenuje MicroCube plus. Vnější povrch materiálu je tvořen vylosovávanými kostičkami, zevnitř je jemný chlup zateplení. Celý stříh se skládá z více barevných panelů, které tvoří jak boky, tak přecházejí v raglánové rukávy. Díky tomu je stříh vyasovaný a kopíruje postavu bez zbytečného vybulení. Stojáček je spíše nižší, takže krk obepíná asi do čtvrtiny výšky. Zde bychom pro chladnější dny volili vyšší provedení. Celopropínací zip má dostatečně dlouhý taháček, takže se dobře ovládá i v dlouhprstých rukavicích. Absence garáže zipu vůbec nevadí, jeho zakončení není na krku nijak cítit.

V ramenu je stříh dostatečně volný, takže netáhne ani při výraznějším předklonu nad řídítka. Totéž platí i pro rukávy, které mají dostatečnou délku kryjící zápěstí. Jejich zakončení pružným lemem je trochu volnější, takže v kombinaci s rukavicemi bez výraznější manžety na zápěstí pod ně lehce táhne. V kombinaci s teplejšími rukavicemi je to ale bez problémů. Délka rukávů a stříh v ramenu jsou díky neomezování pohybu paží i plusem pro použití dresu například na běhky.

Zádový díl nese pro cyklisty typické prodloužení kopírující pozici na kole. Dobře přístupné jsou dvě boční kapsy, středová kapsička se zipem má trochu užší vstup. Chválíme reflexní pruh umístěný vpravo. Stažení v pase zajišťuje výraznější pružný lem. Stříh ve velikosti XXL odpovídá výšce jezdců 190 cm a dokáže mu odpusťt i nějaké to kilo navíc. O velikost menší provedení je pak vhodné pro vyššího jezdce, ovšem odpovídá výšce kolem 185 cm. Délka přes záda je dostatečná i při nataženějších posedech, zkrácení předního dílu však není tolik výrazné, takže při předklonu dochází ke slabému vybulení materiálu na boku. Nicméně stříh nikde neobtěžuje ani netáhne, celkový kom-



fort je tedy velmi vysoký, což platí i pro kombinaci teplotní komfort versus odvod potu. Materiál dokáže slušně zahřát, ale schne rychle. Pouze je třeba počítat s tím, že studený vzduch může pronikat dovnitř, ochrana před větrem tedy musí být řešena další vrstvou, nebo alespoň vestičkou. Dres se vyrábí ve velikostech S-3XL v kombinaci červená/šedá/černá nebo modrá/šedá/černá. Cena 899 korun je rozhodně příjemná. (už)

- + materiál, komfortní stříh, kapsy
- nižší límeček

Komu tenhle název nic neříká, asi v životě nic nemazal. Populární „wěděčko“ píše totiž svou historií už od roku 1953, kdy spatřilo světlo světa jako ochranný antikoroziní nástřík vnitřního pláště vojenských raket ATLAS. Mělo za úkol zabránit korozi působením kondenzované vlhkosti uvnitř raket.

Po odtajnění celého projektu armádou došlo i na civilní použití tohoto maziva. Kromě standardního mazání a použití jako konzervačního spreje, mimo jiné i vojáky ve Vietnamu, bylo jeho využití také v oblasti ochrany elektroinstalace. Například po ničivém hurikánu Carla,

který se přehnal Floridou v roce 1961, objednala vláda kamion tohoto mazadla pro sanaci elektrických zařízení poškozených vodou. V téže roce byla do přípravku přidána vůně, která tak přebila nepříjemný ropný zápach. V roce 1981 byl na základě ekologických požadavků vyměněn v rozprašovací freon za ekologicky šetrný propan-butan a takto známé mazadlo WD-40 dodnes.

Dost ale historie, využití tohoto mazadla v cyklistice je jasné. Jeho vodoodpudivé účinky umožňují přímý nástřík i na vlhké díly. Speciální složení totiž umožňuje jeho navlžování mezi kovových povrchů dílů a vodu, kterou tak vytěsní a vytvoří antikoroziní vrstvu. Vhodné je tedy pro nastříkání do bowdenů pro konzervaci lanek nebo třeba do rámu či ocelového sloupku vidlice. Pro mazání řetězu je vhodné řetěz nejprve očistit, ale není to nezbytné nutné, protože WD-40 má výrazné rozpouštěcí účinky, takže starší zaschlé mazivo rozpustí.

Protože neobsahuje silikon, je ideální do prašného prostředí, kde nelepi nečistoty. Nevýhodou je jeho rychlejší vysychání a vymývání za deště či v blátě, takže je z řetězu během jedné vyjížďky vyplaveno. To je ovšem standard většiny řídkých maziv s tetlonem, která nelepi prach.

Vzhledem k rozpouštěcí schopnosti není dobré používat tento přípravek na ložiska či do nábojů. Rozpustí totiž vazelínu a ložiska vyschnou. Dá se však použít při čištění ořechů kazety a jeho domazávání, tam je řídké mazivo kvůli citlivosti

WD-40

praporků potřeba. Teflon je také nepřitelem tužer a stracích kroužků na tlumičích a vidlicích, takže nestříkat na pístnice, tam je lepší použít silikonové mazivo.

Aplikovat sprej lze klasicky, ovšem rozptýlí je dost velký, takže něco vždy unikne na podlahu. Novinka Smart Straw má na víčku tenkou výklopnou hadičku, která se zavazuje do přesné pozice, a aplikace je tedy přesnější. Kdo dává přednost přesnému a detailnímu dávkování, využije novinku No-Mess Pen, což je klasické miniaturní balení s kapátkem.



Standardní sprej se dodává v baleních o objemu 100, 200 a 400 ml, cena za největší se pohybuje kolem dvou set korun.

Takřka historické mazivo je tedy stejně dobré pro cyklisty jako pro rakety nebo letecký průmysl. Je ideální jak pro nakonzerování kola na zimní pobyt v garáži, tak na každodenní mazání řetězu. (už)

- + vytěsňuje vlhkost, vzlinavost, nelepi prach
- rychleji se vymývá



Nový karbonový rám pro rok 2009 GT Force Carbon jsme představili v letošním čísle 17, kdy jsme se podívali na individuálně postavený stroj Hanse Reye. Hans se rozplýval nad tím, že karbonový Force je dosud nejlepším kolem, které kdy na jízdu jakýmkoli terénem měl. A také jsme uvedli fakt, že kolo se 150mm zdvihem, osazené kompletním XTR, má ve velikosti M vážit 11,8kg. Model Force Pro jsme si tedy vyzádali do testu, abychom se o jeho kvalitách přesvědčili sami. Dostali jsme však velikost L a hmotnost jsme navázili 12,5kg s pedály Look Quartz, z čehož vyplývá, že uvedených 11,8kg v střední velikosti je váženo bez pedálů.



je vzhledem ke zdatnému odpružení prakticky nezaznamenaly. Jízda do kopce vsedě byla velmi pohodlná, ale opět bylo lepší navolit vyšší vliv propeďalu, jenž zadní stavbě nedovolil tolik pružovat, přičemž na překážky reagoval pohotově.

Dobrá věc do výjezdu je možnost snížit zdtv vidlice Fox 32 Talas ze 150mm na 130 nebo 110mm. Hodně jsme ale nadávali na nesmyslné rozhodnutí designérů této americké značky zcela funkční a dobře nahmatatelnou páčku vyměnit pouze za kolečko s vyřezovaným křížem, jenž uprostřed navíc ukrývá čepičku ventilku. Nejenže se prsty zcela ovlaďče špatně uchopují, ale také se s kolečkem točí ztuhla a do polštářků prstů to prostě bolí. U ovladače odsoktu to ještě pochopíme, s tím se manipuluje minimálně, ale u ladění změny zdvihu je to řešení zcela nelogické a nepříjemné.

Sto pedasát milimetrů zdvihu zadní stavby ve výjezdu ani při jízdě po rovině prakticky není cítit, kolo jede skoro stejně svižně, jako XC modely se 100mm zdvihem. Proto souhlasíme s řešením značky vypustit řadu kol se zdvihem 125mm, nové stroje force je zcela bez obav nahradí a 25mm zdvih navíc ve šlapavém režimu jezdeck nepocítí. Právě naopak mu však přijde

dva a půl centimetru navíc vhod ve sjezdech, kde se Force chová jako absolutní žehlička.

Ovšem není to žádný freeridový skokan, geometrie je stále ještě dost crosscountryová a kolo je určeno hlavně pro svižnou jízdu všemi směry jakýmkoli terénem. Obrovskou výhodou je vysoká tuhost středové partie, daná konstrukcí systému, nízká váha kola, která jezdeck přenesne přes překážky a hlavně vysoce citlivé odpružení. Velmi příjemný je fakt, že při přejetí překážky zůstávají kliky zhruba ve stejné pozici i přes pohyb zadní stavby vzad, řetěz za pedály netáhá a každá zdvih odpovídající nerovnost je bezzbytku pohlcena, či alespoň zaoblena.

Ovladatelnost kola je zcela v mezích, podílí se na ní jak úhel hlavy 69° (při nejvyšším zdvihem vidlice 150mm) tak i kratší představec Thomson o délce 90mm a široká řídítka Ritchey Pro délky 680mm. Trochu kratší by mohla být zadní stavba, jejich 433mm se sice podílí na stabilitě ve vysokých rychlostech, ale délka okolo 425mm by jistě prospěla celkové točivosti a lepšímu zvedání na zadek v prudkých sjezdech či při nadhazování předního kola přes překážky. V intencích XC jízdy je to však zcela v normě.

Střed je o něco výše, než bývá u XC rámu zvykem. Je to dáno vyšším zdvihem, který musí mít prostor pro chod na doraz. Kolo disponuje mnohem lepší přístupností terénem, takže tím častěji nevyužije menší ochotu ke zvedání do vzduchu.

Pro koho

Celkové je GT Force Carbon vyváženým strojem, který poskytne velmi pohodlné a zároveň svižné svezení v ja-

GT Force Carbon

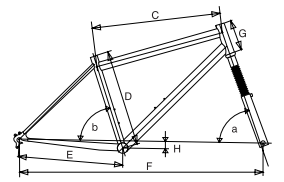


kémkoli, pro XC jezdeck představuje terén, aniž by jej nějak zbytečně hendikepoval svým hlubokým zdvihem při šlapání. Ve sjezdu přinese zcela nové a netušené zážitky z jízdy a dovolí svému majiteli zdolat daleko strmější a hlavně rozbitější pasáže, než na které byl doposud zvyklý. Rozhodně není třeba se bát vyššího zdvihu, ten přijde ke slovu pouze ve chvílích, kdy je skutečná potřeba, ale běžnou jízdu nijak negativně neovlivňuje. Takže kolo lze s klidem v duši doporučit i maratoncům, kteří hledají skvěle ovladatelnou raketu, se kterou ve sjezdech svým soupeřům ukážou záda, ale ve výjezdu se rozhodně o moc víc nezapotá.

- + univerzálnost použití, svižnost jízdy, minimální pružování pod šlapáním, hluboký zdvih v těžkých pasážích
- titěrný ovladač změny zdvihu vidlice, delší zadní stavba

Technická specifikace:

- Rám:** Force carbon
- Vidlice:** Fox 32 Talas 150mm
- Tlumič:** Fox RP23 150mm
- Řazení:** Shimano XTR
- Přehazovačka:** Shimano XTR
- Přesmykač:** Shimano XTR
- Brzdy:** Shimano XTR
- Kliky:** Shimano XTR
- Náby:** Mavic CrossMax
- Ráfky:** Mavic Crossmax
- Pláště:** Kenda Nevegal
- Řídítka:** Ritchey WCS Carbon
- Představec:** Thomson
- Sedlovka:** Thomson
- Sedlo:** Fizik Gobi
- Hmotnost:** 12,5 kg
- Cena:** 139 990 Kč



Velikost	L
a Úhel hlavy	69°
b Úhel sedlové trubky	72,7°
C Horní rámová trubka	600 mm
D Délka sedlové trubky	487 mm
E Délka zadní stavby	433 mm
F Rozvor	1121 mm
G Hlavová trubka	130 mm



BikeMANUÁL
vše, co potřebujete vědět o svém kole
ilustrovaný návod, jak si vyhrat, udržovat a opravit všechny typy kol

www.grada.cz

Sensor Thermo Evo

Výrobce sportovního oblečení a funkčního prádla Sensor přichází s inovovaným modelem Thermo Evo. My jsme ho testovali při říjnové výjízce do Krkonoš, kdy se teplota pohybovala pouze slabě nad bodem mrazu a na zemi ležely zbytky prvního sněhu.

Komplet složený z horního dílu s dlouhým rukávem a dlouhých spodků, který je určen jako první vrstva, má hladkou vnější stranu, odolnou proti zatrhávání. Díky jemné počešané vnitřní straně je velmi příjemný na tělo a okamžitě po oblečení silně hřeje. Má propracovaný střih a těsně kopíruje linii těla, aniž by se jezdeck cítil omezen v pohybu. Nechybí důležité detaily jako vyvýšený límeček, přiléhavé manžety rukávů či prodloužená zadní partie trika, která se ani při pohybu či v cyklistickém sedu nevyhrnuje a dostatečně tak chrání záda před prochlazením. Kalhoty jsou v pase zakončeny pružným lemem, jenž je drží na požadovaném místě.

Nedílnou součástí testu je i hodnocení barvy a vzoru, které v tomto případě dávají jasně najevo, že se jedná o výjimečný výrobek a vlastně celou sérii. Sensor se totiž stal hlavním dodavatelem oblečení pro akтеры i natáčecí štáb filmu Sněženky a machři 2. Ve filmu tak budeme moci spatřit legendárního Vikyho Cabada je ve slušivém oblečku známé značky. Námí testované modely mají zajímavý a poněkud neobyčejný design – většímu prostoru zabírá kostkovaný vzor, prostrádaný s jednobarevnými plochami, na rukávech se potom vyjímá nápis Sensor. Co se týká barevného provedení, dámská verze kombinuje něžné růžovou barvu s bílou, zatímco pro pány výrobce připravil červeno-černý model „à la Spiderman“.

Komplet dobře saje pot a odvádí ho od pokožky, takže jezdeck má pocit komfortu i při intenzivnějším výkonu. Vzhledem k uvedeným vlastnostem je tento výrobek vhodný spíše pro cyklistiku provozovanou v chladnějších ročních obdobích, kdy jezdeck musí čelit nízkým teplotám a studenému větru. Velmi dobrou volbu by podle našeho názoru mohli být i pro tráníky na běžkách. Cena trika je 520 a spodků 695Kč, komplet se pak vyrábí ve všech velikostech od S až po XL.



(pet)

TRADIČNÍ PRODEJCE - ŠPIČKOVÝ PŘEDPRODEJNÍ I BĚŽNÝ SERVIS

- Zaskar Carbon Expert, vel. XL 63.999,- Kč 53.999,- Kč
- Force 3.0, stříbrná barva, vel. S a M 42.999,- Kč 35.999,- Kč
- Avalanche I.O Disc, stříbrná barva, vel. L 18.999,- Kč 15.999,- Kč
- a mnoho dalších kol za zajímavé ceny skladem!!!

ŠTERBA
www.sterba-kola.cz
Sezimova 10, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961
Info splátky: 800 159 235
724 80 240
e-mail: info@sterba - kola.cz

0% SPĚLÁTKY BEZ NAVÝŠENÍ

SPECIALIZED OPTICS



Kolekci brýlí značky Specialized charakterizuje nejen nekonvenční design, ale především využití špičkového materiálu pro výrobu zorníků. Polymer s označením NXT byl původně vyvinut pro zasklení kabiny bojových vrtulníků Apache.

V případě cyklistických brýlí má samozřejmě pouze zlomkovou tloušťku, ale i tak zaručí výbornou odolnost proti poškrábání či lomu a bezkonkurenčně nízkou hmotnost. Samotná skla jsou proto bez problémů schopná zároveň splovat nosnou obroučku brýlí, což dokázal již model ARC, jenž se stal také nejlehčími brýlemi na trhu. Vlastní několikaletá zkušenost s typem ARC je maximálně přesvědčující, že zorníky z NXT polymeru jsou takřka nezničitelné. Brýle jsou i po několika sezónách stále jako nové. Reklamní materiálu značky Specialized tedy v tomto ohledu nijak nepřeháná.

Vedle samotného materiálu zorníků je u brýlí tohoto výrobce zásadní také jeho fotochromická úprava AdaptaLife se samozatmavovací funkcí. Během několika sekund se tato skla přizpůsobí aktuálnímu světelným podmínkám, takže při standardních situacích si cyklista celoročně vystačí s jediným typem brýlí. Zatmavení či zesvětlení zorníků sice není tak silné, jak to známe z klasických civilních skel Heliovar, i tak je ale dostatečně znatelné. Výrazně proto šetří oči cyklisty při změnách sluneční intenzity, tedy například při jízdě z prosluněného louka do lesního stínu a podobně. Okamžik zesvětlení či zatmavení skel je jasně patrný a opravdu přichází bezprostředně po změně světelné intenzity. V případě silničních a MTB modelů brýlí používá Specialized rozdílnou povahu kouřového zatmavení, zatímco u prvního typu jsou zorníky lehce

do červená, bikové modely vychází z jantarově žluté.

Naším testem prošla dvojice nových MTB modelů z letošní kolekce Specialized, a sice ryze cyklistický typ Divide a cyklo-civilní model Arcterra.

Specialized Divide

Brýle Divide jsou charakteristické svým rozměrným rámečkem, jenž má hlavní zásluhu na výborné ochraně očí před větrem a rovněž téměř nulovém omezení zorného pole jezdce. Přestože brýle nemusí díky tvaru sloušet úplně každému, právě jejich celkové větší rozměry jsou jasnou výhodou. Ani při rychlé jízdě se k očím jezdce nedostane nepřijemný proudící vzduch. Tyto brýle proto na kolo doporučíme i alergikům a všem ostatním, kteří mají oči nadměrně citlivé, ať už na pyl či prach. I přes dokonalou ochranu zraku však nedochází k výraznějšímu zamílžování skel, boční ventilační systém v tomto směru funguje na výbornou.

Tvarově brýle vychází z již tradičního modelu Chicane, pouze jsou celkově o něco větší a robustnější. Vyrobené z nezníčitelné se tváří materiál rámečků, jenž je hodně pevný a zároveň dostatečně pružný. Usazení na obličejí není co vytknout, šifka nánosniku i zakončení mírně prohnutých sklopných nožiček je zcela optimální. Dvojici pantů na každé straně prochází dlouhý čep v podobě ocelového šroubku, takže i zde je vše vyřešeno s ohledem na maximální životnost. Příjemná je také o něco větší vzdálenost

mezi okem a zorníkem, díky čemuž se řasy nedostanou do kontaktu se skly.

Cena brýlí Specialized Divide je 2690 korun. V této části je zahrnut i pevný transportní obal či speciální textilní ubrousek na leštění skel. V nabídce jsou celkem čtyři barvy obrouby, vedle černé ještě bronzová a světle nebo tmavě modrá.

Specialized Arcterra

Typ Arcterra vznikl evolucí původního, již zmiňovaného modelu ARC. Tvar zorníku je velice podobný původnímu provedení, pouze vrchní okraj má plynulejší průhyb a na jeho zadní straně přibyl pryžový doraz na čelo. Šifka nánosniku a jeho úkos jsou naprosto univerzální, tyto brýle nebudou sedět jen málokomu. U nožiček ocel nahradila původní titan, obeprnutí hlavy je u nového modelu o něco jistější. Na tom má zásluhu i rozměrnější gumové protiskluzové zakončení nožiček.

Oproti modelu Divide sedí typ Arcterra na obličejí o něco výše, takže se pod brýle při rychlé jízdě část proudícího vzduchu přece jen dostane. Rozhodně ale ne v nepřijemné míře. Odolnost proti zamílžování je i zde výborná. Vedle použití na horské kolo si tyto brýle dovedeme skvěle představit jako civilní módní doplněk. Moderní tvar modelu rozhodně nevyžaduje kombinaci s přilbou, takže se typ Arcterra může stát vyoženo celoročním pro všechny příležitosti. Samotný tvar však nemusí sloušet úplně každému, ostatně jak u všech brýlí.

Cena 5990 korun odráží exkluzivitu modelu, který se vyrábí s černými nebo leštěnými nožičkami. V nabídce je také verze Arcterra Small, pro jedince s užším obličejem, pro ženy či juniorské závodníky. I zde cena zahrnuje pevné pouzdro a textilní ubrousek.

(kad)

Selle An-Atomica

Na jednom z testovacích strojů severské značky Pronghorn jsme si všimli sedla Selle An-Atomica, které svým provedením lehce připomíná slávu anglických kožených sedel Brooks. Zvířecí kůži najdeme i zde, neboť výrobce z Wisconsinu v USA tvrdí, že v zájmu maximálního komfortu a ochrany jezdcových nejchoulostivějších partií je nutné používat to nejlepší, co příroda poskytuje. Sedla An-Atomica se vyrábí ručně v USA, takže žádné asijské dělníky při svém zrodu nepotkají.

Ale na rozdíl od anglických brooksů je ve středové partii otvor, který an-atomice umožňuje při každém slápnutí přizpůsobovat svůj tvar momentálnímu zakřivení sedacích partií jezdce. O tom se podle slovo zástupce značky zatím měli příležitost přesvědčit mnozí jezdci dlouhých tratí, včetně vítěze závodu přes Ameriku RAAM. Ta se nechala slyšet, že o sedle skoro celou dobu ani nevěděla, což prý doposud nemohla říci o žádném jiném. Ale slova sponzorovaného jezdce je vždy třeba brát



s rezervou a tak jsme se na modelu Titanico LD Watershed sami rádi svezli. Sice na pouhých pěti kilometrech, ale okruh nepostrádal žádnou důležitou přírodnou pasáž. Dlouhodobý přínos tak hodnotit nemůžeme, ale hned po usednutí bylo cítit, jak se sedlo vytvarovalo. Slápnutí vsedě bylo mnohem pohodlnější, než na úzkých a tvrdých XC žiletkách, tělo sedla prostě pracuje přesně tak, jak se hýbou stehna. Obava, zda se do otvoru v sedle něco nezasekne a neskrípne, se ukázala jako zbytečná, sedlo funguje dobře a poskytuje dostatek pohodlí.

Jediny neduhem testovaného modelu Titanica, jenž se projeví při používání na XC, je zbytečně velká šifka zadní partie, a to neobyčejných 145mm. Takže pokud jezdec musí ve sjezdu přesunout těžiště za sedlo, při návratu si stehny škrtne o ne zrovna hladké hrany bočnic. Udělat to desetkrát za vyjížďku, stehna nebudou rozhodně vypadat jako nová. Naštěstí se však vyrábí i modely s menší šifkou.

Je škoda, že se Selle An-Atomica zatím neobjevila v našich krajích, jistě by udělala radost nejméněmu prostatikovi. Také ladící designu by si jistě vybrali z mnoha barevných variant sedel, jako je třeba rudá, růžová, černá, oranžová, bílá, stříbrná, zelená či žlutá. Cena se podle slov prodejce v USA pohybuje na úrovni Fiziků ku Nilena. Hmotnost testovaného sedla jsme se bohužel nedozvěděli, ovšem v případě sedacích partií nemá smysl šetřit na vlastním zdraví, neboť mnohé superlehké „skořápky“ z karbonu mohou při honbě za gramy způsobit víc škody, než užítku.

(mig)

Noční Cannondale

Nabídka doplňků s logem Cannondale je stále širší a zahrnuje dokonce i přední osvětlení. Dvojici světel Cannondale Foresite jsme porovnali během podzimních vyjíždek, kdy je návrat za tmy celkem běžnou realitou.

Základem obou světel je duralové tělo, které je zárukou vysoké odolnosti, o čemž nás ujistil pád jednoho z nich na asfalt ve vysoké rychlosti. Menší model Plus s délkou těla 100mm disponuje devíti LED diodami, větší model Ultra s tělem délkou 110mm má jedinou ultra svítivou 1W diodu. Válcovité tělo má zadní i přední uzávěr na závit, takže je zajištěna dostatečná voděodolnost. Tři mikrotužkové baterie jsou uvnitř ve vyjmátelném plastovém pouzdru. Na zadním šroubovacím uzávěru je umístěn spínač.

Pro obě světla je kromě totožného tvaru s výrazným odtrážením zvyšujícím atraktivitu vzhledu společný i držák na řídlíka. Jde o klasickou objímku s posuvným páskem a rychloupínací páčkou. Na ní je nasunuta a zajištěna zobáčkem plastová objímka světla, která je svrchu otevřená a na bočích nese výřez ve tvaru loga značky Cannondale. Upevnění držáku na řídlíkách je bez problémů, stejně jako velmi snadné nasunutí světla do objímky. Bohužel tato jednoduchost skýtá i nevýhodu v podobě nepřiléhavého usazení světla v objímce. Pro rozsvícení je třeba zatlačit na spínač na zadní stěně větší silou, což posune světlo trochu dopředu. Naštěstí délka těla umožňuje stisknout zároveň předek i zadek jednou rukou, a tak světlo zapnout bez pohnutí v držáku. Druhým výtkou zaslouží jeho stabilita v objímce při jízdě v terénu. Shora uzavřená objímka totiž na rozbitém povrchu světlo neudrží a to může vypadnout, což se nám stalo při vjezdu do díry na asfaltce. Odolnost světla je ale vysoká, takže až na pár oděrek duralového těla bylo bez úhony. K zajištění ale bude stačit jakákoli gumička převléknutá přes držák a světlo. Výhoda v rychlém vyjmutí světla při opuštění kola je tedy vykoupena zmíněnou možností jeho vypadnutí.

Výkon světel je velmi podobný, ovšem devítidiodový Plus má širší kužel, který svítí takřka na celou šíři vozovky. Je dostatečně ostrý na vzdálenost do deseti metrů, jeho intenzita je na střední úrovni. Pro běžné večerní návraty tedy dostatečný pomocník, pro specialisty jezdící za tmy bychom doporučili nějaký vykonnější model.



Ultra disponuje jedinou diodou o výkonu 1 W, a jeho kužel je tedy mnohem menší. O to více je ale ostřejší a má vyšší intenzitu. Zhruba polovina širší osvětlené vozovky je dostatečně osvětlena na vzdálenost patnácti metrů. Nedisponuje tedy schopností osvětlit jezdci křoviny po straně cesty, ovšem povrch do větší vzdálenosti před kolem odkryje spolehlivě.

Verdikt obou světel je tedy jasný, model Plus bude vhodnějším univerzálem pro běžné ježdění, Ultra naopak poslouží dobře při nočních vyjíždkách v horším terénu, kde je potřeba vidět dál před sebe. Hmotnosti a ceny obou světel jsou včetně držáku i baterií, 120g Ultra za 790 korun a 109g Plus za 490 korun.

(už)

+ odolnost vůči poškození, design, vyjmutí z držáku

- usazení v držáku



LEADER FOX

Protože se věnujeme hlavně technické problematice, nebude i přes zavádějící název tento článek věnován vlivům jízdy na kole na prostatu, ale zcela obyčejné hadičce kotoučových brzd a jejímu vhodnému umístění.

Vedení hadičky vnějším až na spojovací můstek je jedním z jednoduchých a funkčních řešení, i když lepší by bylo hadičku od třmene táhnout po vnitřní straně kluzáku. Stahovací pásy jsou zde nezbytností. Bez nich by totiž hadička klouzala po materiálu a neustále jej obroušovala. Pevné dotažení a zamezení jejího pohybu jsou základem ochrany vidlice.



KAM S HADIČKOU?

Hadíčka či bowden, zní to zcela jednoduše a tak nějak logicky už si v hlavě promítáme jejich teoretickou linku z řídítek až k zadnímu náboji, případně k třmenu na přední vidlici. Jisté, většina výrobců našla pro své rámy ideál vedení bowdenáže či hadičky kotoučovek, ovšem po několika měsících používání je na kolech vidět, že ne vždy byla myšlenka správná. Hluboké jizvy na materiálu rámu, v dřívě většinou duralu, jsou smutným svědectvím toho, jak nenápadně dokázala ta drobnost, jako je hadička, brousit materiál, a zeslabit nám tak v daném místě stěnu trubky či dokonce korunku vidlice. Sice bylo již často řečeno o ochranných samolepkách na rám, případně použití lepicí pásky, ale pod řetěz se dříve také používala jen samolepka, abychom se dnes dopracovali k masivní ochraně v podobě silného neoprenu, který chrání

velkou plochu. S odpružením je to ale mnohem horší. Někteří výrobci pouze přidali další úchyt hadičky ke stávajícím opěrkám bowdenův zařízení a někdy to „natáhli“ až k přehazovačce nebo zadní kotoučovce. Odbytou práci si dnes každý může prohlédnout na svém rámu, kde mu v některých místech už mnoho nosného materiálu nezbyvá. Naopak kvalitní vedení nezanechá na rámu výrazné stopy v podobě odřeného laku či dokonce rýh v materiálu.

hadíčky, tak materiálu vidlice je dostatečně účinná. Na jednu stranu by se dalo říci, proč takové obavy z hadičky, která má povrch z měkkého plastu, a neměla by tedy být příliš agresivní vůči materiálu rámu či laku. Bohužel tření i tohoto materiálu může být dostatečně účinné, navíc si musíme uvědomit, že při jízdě v blátě se mezi hadičku a rám nebo vidlici dostanou nečistoty, které tvoří jakousi brsnou pastu. Násobeno množstvím

Vidlice kontra hadice

Abychom začali postupně, probírejte si nejprve možnosti vedení hadičky přední kotoučové brzd. U všech problémů není, tam se bowden ničeho nedotýká. V počáteční kombinace kotoučových brzd a odpružených vidlic nikdo příliš neřešil, kudy bowden v případě mechanických či hadičku u hydraulik od třmene táhnout. Standardem bylo vedení hadičky od třmene po vnější straně kluzáku až ke spojovacímu můstku, kam byla stažena páskem. Následně



Tato nenápadná rýha má hloubku 2 mm, což může časem na korunkách některých lehkých vidlic vést k poškození konstrukce. Vždy je totiž počítáno s určitou tloušťkou materiálu v daném místě, a pokud ta se výrazně sníží, může dojít k prasknutí.



Zde se ochranná samolepka minula účinkem, hadička s ní takřka nepřišla do kontaktu, ale brousila hranu korunky.



Naprostý ideál ve vedení hadičky. Vnitřní strana vidlice, na můstku přední úchyt pro dokonalé usazení a ze zadu zářez pro jisté dosezení stahovacího pásku. Tolik let to trvalo, než to přišlo s novým sidem.

ni opravdu spolehlivě. Co se vedení bowdenů týče, je to desítkami let vylepšovaný a prověřený systém, kde nebylo až s příchodem celoodpružených kol moc co měnit. Právě odpružení nám nastolilo v případě vedení hadiček a bowdenů nový řád a ne každý se ho drží. Zatímco bowdeny u hlavové trubky jsou jasně vedeny po obou stranách, nežádejí, zda jsou následně vedeny po spodní či horní trubce, zbytek rámu už to má složitější. Na hlavovou trubku dáme samolepku, protože poloha bowdenů a hadiček je tam ve vertikálním směru takřka neměnná, takže není třeba chránit plíš

volné vedení až na řídítka už neposkytovalo žádnou možnost kontaktu s rámem či vidlicí. Volný průhyb hadičky do boku byl i při výrazném propružení do zdvihu stále co do boční vychylky menší než šířka řídítek. Tato varianta nabízí díky výraznému stažení hadičky ke kluzáku a můstku nulový pohyb po materiálu, takže nedochází k poškození. Pokud podložíte hadičku před stažením páskou, můžeme si být jisti, že během používání opravdu nepoškodíme ani lak. Jediným úskalím je možnost zachycení větve při průjezdu lesem, protože volný boční oblouk hadičky k tomu nabízí dostatek prostoru. Druhé nebezpečí představuje samotné poškození hadičky na vnější straně kluzáku při pádu mezi kameny, kdy je hadička na boku vidlice nechráněna. Tuto variantu lze však eliminovat tím, že hadičku vedeme od třmene nikoli po vnější straně kluzáku, ale vnitřkem. Praktičnost a ochrana jak

cyklů pružení či vibrací během několika kilometrů jízdy je jasné, že kotoučové „brusky“ jede neustále naplno, aniž bychom to postřehli. Tento článek tedy berme jako varování před tím, ale účinným nepřítelem životnosti našich rámu a vidlic, kterému se lze účinně bránit. Samolepky, stahovací pásy, ale hlavně promyšlené vedení hadičky a bowdenů dokážou udělat pro trvanlivost laku a materiálu opravdu hodně. Postupně si ukážeme jednotlivé způsoby vedení hadiček u vidlic podle výrobců a také různé finty při vedení hadiček k zadní brzdě u celoodpružených kol. (už)

complete bike care **Star Collection**

Chain Star "normal" - mazivo na řetěz • Chain Star "extrem" - mazivo na řetěz do extrémního prostředí
Lube Star - mazivo na ložiska a středy • Lube Star "white" - vysokoviskózní mazivo na ložiska a středy
Lube Star "bran" - mazivo na štanovné součásti • Oil Star - olej pro všeobecné mazání
Silicone Star - silikonové mazivo pro mazání čoch vidlic (0-kroužků) • Clean Star - odmaštlí řetěz a brzd
Cyklo Star - mycí prostředek na kolo • Cyklo Star "extra pěnění" - mycí prostředek na kolo

Professional line: Fork Star - tlumičový olej ve verzích 5W, 10W • Brake Star - brzdová kapalina • Hand Cleaner - mycí pasta na ruce

Dodává: Nacházal, s.r.o., Pátekstevní 681, 104 00 Praha 10, tel: 222 351 140, fax: 222 351 149, e-mail: maziva@nachazal.cz
Dovozce pro SR: Medela, s.r.o., K cintorínu 51, 010 04 Žilina-Bánová, www.piranha.sk

www.starcollection.cz

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

HLEDÁME PRODAVAČE do „butiku“!

- Víš, které tretry jsou nejlepší?
- Uneseš 8 přileb najednou?
- Víš jaký je rozdíl mezi „softselem“ a „vindstoprem“?
- Pak právě tebe hledáme!

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

NA SÍTI

Tentokrát jsme zavítali na stránky klubu z Vysočiny, konkrétně od Pelhřimova a ještě přesněji z Rynáře. Na adrese www.cykluhobbyrynarec.wz.cz lze získat informace o klubu Cyklo Hobby Rynárec, což je parta cyklistických nadšených sdružených pod organizací Sokol Rynárec. Úvodní strana obsahuje centrální fotku týmu a nalevo pak kompletní rozdělení všech částí stránek. Hned první Aktuality jsou nabitě informacemi kolem nedělních týmových vyjížděk a také kolem vlastního závodu Cross Country Rynárec. Kdo se však chce dostat dál než na lokální zápění, ten zde najde i povídání o bikové dovolené v Julských Alpách nebo povídání o fotky z týmových vyjížděk či dalších závodů. Je toho opravdu požehnané, takže kdo hledá nějaké zajímavé tipy na výlety v okolí Pelhřimova, může se inspirovat. Informace jsou částí stránek věnované hlavně



problematice kola a všemu, co se ho týká. Jsou zde odkazy na další weby zabývající se cyklistickou tematikou a nechýbí ani výčet tras, které se chystají členové týmu pro návštěvníky stránek pečlivě popsat. O nás je kompletní historie týmu a také obce Rynárec, což je doplněno o Členy týmu, kterým byla dopřána jen fotografie a jméno, osobní informace chybí. Úspěchy skrývá jen několik fotek ze stupňů vítězů, ovšem Fotogalerie nabídne docela dost obrázků z výletů třeba kolem Dunajce nebo ze závodů či vyjížděk. Archiv obsahuje starší zprávy ze závodů nebo i novely silničního zákona a další užitečné informace. Návštěvní kniha umožňuje zanechat vzkaz a poslední odkazy už se týkají jen starších ročníků vlastního XC závodu. Za zmínku stojí

i odkazy vpravo na stránce, které skrývají polohu Rynáře nebo Cyklotidiskusi či předpověď počasí v naší republice.



Komerční stránky jsou v těchto chmurných dnech věnovány věčně rozzářenému a usměvavému pojetí života osazenstvem firmy Ultrasport. Na adrese www.ultrasport.cz najde návštěvník nejen odkazy na jednotlivé nabízené značky, ale také dostatek sebeironie, humoru a zábavy. Úvodní stránka má v horní části umístěná loga jednotlivých značek, pod nimiž se skrývají základní informace o konkrétních produktech, doplněné fotkami. Výjimkou je Sensor, který nasámře návštěvníka na vlastní stránce plně funkčního oblečení, a hlavně fotek všemi oblíbených modelek. Dále je hlavní stránka doplněna novinkami ze světa bikingu, většinou týkajícími se nabízených značek, ale třeba i závodů, setkáni příznivců Rocky Mountain nebo i sdružení CeMba. Nechýbí také odkaz na kamennou prodejnu ve Svitavách. Rozhodně doporučujeme odkazy zcela nahore, které popisují historii firmy, znející dnes až neuvěřitelné, protože jde popisu to tenkrát musel být dost punkový začátek. Galerie obsahuje image fotky od Rocky Mountain, vlastní počiny v ní nehledejte. Blog je prostředek komunikace se zákazníky a odkaz E-Shop mluví za vše. Spinning je rozpisem hodin této aktivity ve svitavské provozovně. Stránky Ultrasportu doporučujeme prolézt do detailů. Nejen vyloučené kvůli nabízeným značkám, ale hlavně kvůli pojetí většího textu, abychom se tu cyklistiku naučili brát i trochu nevázně. (už)

TOMAC

Type X2

Strana

11 CYKLOSERVIS



Kola se jménem bikové legendy Johna Tomaca jsou zpátky a nově i na našem trhu. Přestože se značka Tomac specializuje hlavně na celoodpružené stroje, nabízí i dvojici pevných rámu a celokarbonový Type X2 prošel i našima rukama.

Chaotická eleganc

Karbonový rám se už na pohled odlišuje od konkurence. Pohledová vrstva totiž není tvořena ani 3K nebo 12K mřížkovanou strukturou pleteniny, ale jde o „chaotické uspořádání“, kdy takřka každý centimetr plochy vypadá jinak. Místy to působí dojmem, že je někde odřený lak, nebo že určité partie na sebe nenavazují čistě. Jde ale čistě o designovou záležitost, na vlastnosti rámu to nemá vliv a pokud ano, pak rozhodně kladný.

Elegantní tvarování rámu začíná hned u hlavy, kde je spodní trubka výrazně rozšířena, ovšem následně pokračuje



Ve sjezdech se ukázal kratší posed být výhodou, takže v prudších pasážích nebylo problémem přesunout těžiště za sedlo. Vidlice Rock Shox Sid dokázala v kombinaci s karbonovým rámem přinést velkou míru komfortu pro jezdcevy dlaně, navíc tomu přispěla i karbonová říditka Easton.

Ve výjezdech v sedle držel bike stabilně, ale závěr ostřejších stoupání byl o tendenci stavět se na zadní. Pláště Kenda Blue Groove ve výjezdech sice podržely díky měkké směsi a totéž platí i pro sjezdy, ale v ostřejších zatáčkách jim trochu agresivnějšího vedení chybělo.



Komponentové osazení je poměrně zajímavým mixem. Řadicí páčky Sram X-9 ovládaly přehazovačku Sram X-0 a zároveň přesmykač Shimano Deore XT na stejnojmenných klikách. Nicméně tato originální kombinace fungovala naprosto čistě a spolehlivě. Totéž lze říci o brzdách Avid Juicy Seven. K odolnosti zapletených kol DT Swiss X 1800 také nemáme výhrady.

Tomac Type X2 je dle našeho soudu stroj se skvělými vlastnostmi rámu, který nezklame ani závodníka ani nadšeného sportovce. Oběma poskytně vysokou míru komfortu, snadné ovládání, vysoký výkon a nízkou hmotnost.

měl vážit 1100 gramů. Naše jízdní dojmy tohle všechno jen potvrdily. Testované „ikselko“ nabídlo středně natažený posed, kdy říditka byla níže, ovšem jezdec nebyl nijak výrazně natažený dopředu. A to i v kombinaci s dozadu zalomenou sedlovkou Thomson. Přijemný a vyvážený posed tedy rozhodně nadchnul i při delší jízdě. Jízdní vlastnosti byly ve všech směrech perfektní. **Díky solidní tuhosti rámu byla akcelerace na výborné úrovni, ovšem díky materiálu nebyl rám přehnaně tvrdý. Na plynulý záběr do pedálů reagoval jen slabým propružením, ale to se zvýšením síly nenabývalo na intenzitě. Rám jakoby dovolil propružit jen do určité předem nastavené míry, aby se pak okamžitě zastavil a ztvrdnul.** Při vyšší frekvenci šlapání se ale zdálo stavba skoro nehnula a přední trojúhelník povolil jen nepatrně. Skoro se zdá, jakoby kon-

strukterii nastavili určitou minimální mez bočního propružení, za kterou se rám už nedostane, i kdyby jezdec sebevíc chtěl.

Naopak absorpce rázů a jízdní komfort byly na vysoké úrovni. I s duralovou sedlovkou bylo cítit, jak se nerovnosti v rámu ztrácejí a jízda je vyžehlená. Kombinace tuhosti a komfortu je díky použití vláken HiModulus na kritických místech rámu na velmi slušné úrovni. Těchto vláken je u Tomaca použito dobrých 20% na rozdíl od levnějších rámu konkurence. Superlativy nelze šetřit ani směrem k ovládání kola. Díky kratšímu posedu bylo každé pobídnutí říditky okamžitě provedeno změnou směru. Do zatáček jde tedy i velikost XL velmi slušně, ovšem ve vyšších rychlostech nelze tvrdit, že by kolo bylo neposlušné a vrtkavé. Poměr mezi držením směru a hbitým manévrováním je opět vyvážený.

+	poměr tuhosti a komfortu, ovládání, hmotnost	-	vedení lanka přesmykače	
Technická specifikace:				
Rám: Hi Modulus Carbon				
Vidlice: Rock Shox Sid Race 100mm				
Kliky: Shimano Deore XT				
Brzdy: Avid Juicy Seven				
Řazení: Sram Trigger X-9				
Přehazovačka: Sram X-0				
Přesmykač: Shimano Deore XT				
Náboje: DT Swiss 1800				
Řádky: DT Swiss X 1800				
Pláště: Kenda Blue Groove 2.0				
Říditka: Easton EC90				
Představec: Thomson Elite				
Sedlo: WTB Shadow				
Sedlovka: Thomson Elite				
Hmotnost: 10,25kg				
Cena: 79 990 Kč				
		a	Úhel hlavy	70°
		b	Úhel sedlové trubky	73°
		C	Horní rámová trubka	580mm
			Horní trubka vodorovně	605mm
		D	Délka sedlové trubky	530mm
		E	Délka zadní stavby	430mm
		F	Rozvor	1100mm
G	Hlavová trubka	150mm		



v kruhovém profilu až ke středovému pouzdru. Horní trubka má stejný průřez a na žádné zbytečné profily se taktéž nehraje. Retězové vzpěry zadní stavby vychází z masivního bloku materiálu kolem středového pouzdra v elipsoidním profilu, aby se následně změnila v hranatý. Na ten navazují CNC obráběné duralové patky, které jsou opakem rámu. Jejich ostře řezané čtvercové tvary přesně navazují na profil trubek. Specialitou je držák trměne kotoučových vycházející přímo z patky, který je nalepen a nanytován na horní vzpěru, navíc je mezi oběma trubkami vlepena duralová vzpěra pro lepší rozložení tlaku při brzdění. Sedlové vzpěry kruhového průřezu pak končí v masivní monostay.

Zatímco lanko přehazovačky a hadice zadní brzdy jsou vedeny pod horní trubkou, přesmykač má své ovládání vedené pod spodní trubkou. Bohužel bowden před středovou spojkou je otevřený, takže toto místo bude vystaveno vodě a nečistotám, což se určitě projeví na plynulosti chodu přesmykače, to je ale jediná naše výtká k celému kolu.

Pohodlná tuhost

Bike je koncipován pro výraznou tuhost a dostatečně pohodlí při zachování nízké hmotnosti. Rám ve velikosti M by

ABUS
Security Tech Germany

ABUS
největší evropský výrobce
mechanického zabezpečení

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

Granit X-Plus 54

Bordo 6000

Urban-1

ST 3700 KF Bellamy

ABUS CZECH
s.r.o.

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

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

www.cykl.cz - absolutně online pokec o kolech

Jedna z nejmladších domácích značek, brněnský Pell's, se každý rok snaží nabídnout komplexnější řadu produktů zahrnující skoro všechny typy jízdních kol. Pro sezónu 2009 je tomuto cíli opět o krůček blíže.

Pell's je dnes bezesporu jedním z hlavních představitelů karbonu u nás, ať už jde o speciály, sériové rámy, využití tohoto materiálu na jednotlivých partiích rámu nebo samostatné doplňky a komponenty. Hlavním tahákem jsou ovšem celokarbonové závodní modely.

Silniční eskadra

Nejvýše postavený silniční model Se7en byl představen již vloni, ovšem letos dostal nový design a drobné detaily. Integrovaná sedlovka je zde samozřejmostí, novinkou je možnost volby

Pell's 2009



Aeron



629



Se7en

mezi zámkem s objímkou pro jemné doladění posedu, nebo napřímo vlepěným provedením s nutností spoj pro korekci posedu ohřát a rozlepit.

Model Se7en Red s osazením stejnojmennou sadou od firmy Sram stojí 167 950 korun, samotný rám pak 67 970 korun. Modely 6ix, R7 Aero NN nebo R6 Vacuum zůstaly zachovány. Novinkou je sedm modelů Aeron, které navazují na osvědčený Speedy Carbon. Jejich rámy mají duralový přední trojúhelník z materiálu Pell's P6 Ultralite s trojitě zesílenou stěnou a karbonovou zadní stavbu Carbon VHSF. To umožňuje díky speciální profiaci ramen částečně pružit, a pohlcovat tak rázy od nekvalitního povrchu. Jednotlivé modely se liší osazením, použito je jak Shimano, tak Campagnolo, ceny se pohybují od 69 4901 korun za Dura-Ace až po 24 890 za tiagru. Samostatný rám lze pořídit za 12 670 korun. Designové jsou tato kola i na nejnižším osazení velmi povedená a rozhodně neurazí jak začínajícího, tak zkušeného jezdce.

Nabídka silničních kol uzavírá čtveřice vstupních modelů Speedy, které jsou na duralovém rámu Pell's P6 Ultralite s trojitě zesílenou stěnou trubek a zadní duralovou stavbou Flexible S Stay.

MTB všech typů

Kategorie biků se vloni rozrostla o celoodpružené modely Ridelight. Nové modely mají stejný zdvih, zadní kyvka získala pro snížení kontaktu s řetězem vyšší polohu spodního ramene a změnilo se osazení. Týmový stroj je kompletně na sadě XTR s odpružením Fox za cenu 99 980 korun. Race s novou sadou SLX vypadá za 44 990 korun velmi dobře a dostupnější Elite nebo Pro jsou oba již na hydraulických kotoučových káčkách.

Novinkou jsou sourozenci Thor FS 150, které vycházejí konstrukčně z modelů Ridelight, ovšem pro All Mountain styl jízdy dostaly prohnutou horní trubku, 150mm zadního zdvihu a výraznou výtahu hlavové partu. Model Limit má odpružení Fox, vpředu pevnou 15mm osu a s osazením XT a XTR bude stát 65 970 korun. Levnější Pro na sramu s vidlicí Marzocchi XC 44 je za 32 590 korun.

Hardtailům králové vlajkový model X6 se zadní karbonovou stavbou Medium Tail, po něm přichází trojice modelů Razer Carbon v novém designu s duralovým rámem a zadní karbonovou VFHS stavbou umožňující pohlcovat otřesy. Všechny tři modely budou v diskovém i věčkovém provedení, ceny jsou od 38 490 až po 24 290 korun.

Řada Razer má celoduralové rámy a stejně jako pro ostatní biky pro ni platí



Demon Lite

a komponenty jsou mixem sad XT, Deore a brzd Avid. Pláště jsou společně WTb, uvidíme tedy, nakolik velká kola zjemní cesty českých bikerům.

Pevné biky Root či Thor pro náročné zacházení, skoky a freeride zůstaly zachovány, stejně jako paleta BMX modelů. Lahůdkou je karbonový BMX rám pro účastníky olympiády, který i přes značné odřeniny stále drží.

Turistická divize

Desítky krosových kol Crono ctí sportovní geo-



Thor FS 150

masivní nasazení pláštů Geax, dokonce i u nejlépejších typů. Celkem patnáct modelů využívá odpružení značek Rock Shox, Marzocchi, Manitou a Suntour u nejlépejších verzí. Přibyl i dámský model Pro Lady, Comp dostal do vlnku růžovou barvu a pro všechny modely je charakteristický posun výše v oblasti komponentového osazení.

Pro pohodlnější jízdu v terénu je určena řada Phantom. Nejlepší model Pro D má nové hydraulické brzdy a odpružení Rock Shox. Lahůdkou jsou bílé ráky, které se letos prolínají celou kolekcí bez ohledu na jejich výši cenu proti černému standardu. Šestice modelů začínající na ceně 18 970 korun je bohatší o vstupní model Zero za 8690 korun.

Největším překvapením nabídky jsou dva modely reagující na stále silnější popularitu devětdvacítek. Biky na rámech z materiálu Pell's P6 Ultralite se zadní stavbou VFHS mají odpružení Rock Shox. Lepší 629 za 34 990 korun má model Reba SL a osazení SLX s koly Fulcrum, na levnější 29 pruží model Dart

metrii a kvalitní osazení. Design získal nové prvky, komponentové osazení se změnilo hlavně na pozici pláštů, kde vede Vittoria těsně následována značkou Tioga. Novinkou je Crono Elite Lady nebo Comp Woman, který jako jediný vyznává klasické dámské provedení s trubkou dole.

Řada Demon byla přepracována po designové stránce, přibyl model Demon Lite, který je někde na pomezí krosů a fitness díky použití pevné karbonové vidlice Pell's.

Nová je linie Stratus, což jsou klasická trekrová kola s kompletním osazením blatníky, nosičem nebo chráničem řetězu. Tato komfortní kola jsou vybavena také bateriovým osvětlením, které by proti často používaným dynamům v nábojích mělo přinést hmotnostní úsporu.

Pell's tedy opět nenalil a celá kolekce je pestřejší a nabízí větší typovou škálu kol. Výběr by měl uspokojit vyznavače skoro všech cyklistických disciplín, což je hlavním cílem této domácí značky. (už)

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER www.sirer.cz

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

Oficiální dovozce **Campagnolo**

Horák a krosová kola | Stavby silničních kol

KERN
CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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

AUTHOR **CYCLESTAR** bicycles

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

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

axit

Axit CZ, s. r. o.

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

prodej snowboardů, vázání a přílehy

internetový prodej po celé ČR a SR

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

www.axit.cz

Kola Štorek Revnice

jízdní kola

- příslušenství ■ náhradní díly

KOLA

- horská ■ silniční
- trekrová ■ dětská
- platební karty
- splátkový prodej bez navýšení

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

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

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

soboty od listopadu do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatku.cz

značková prodejna servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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