AUTHOR www.author.eu

CYKLISTICKÝ ČTRNÁCTIDENÍK – Informace, Technika, Sport, Inzerce, Zajímavosti

CYKLOSERVIS

21
2008
Ročník XVI.
Cena 12 Kč

WHEELER WORLDWIDE „Každý má právo na kvalitní kolo“ WWW.WHEELER.CZ

Tune King Kong

Německá značka Tune se již po spoustu let zabývá produkcí superlehkých komponentů pro kola. Je s podivem, že mnohé produkty si zachovaly tentýž vzhled beze změny již po několik let.

Dovozce značky, firma 9395bikes, nám do testu zapůjčil kola zapletená na diskových nábojích King Kong, které mají zcela tradiční tvar s přírubou pro šestiděrový kotouč, ale velmi významná je hmotnost. Ta u zadního náboje činí pouhých 222,5 gramu (což je pro srovnání zhruba polovina váhy modelu Deore XT) a celá kola na ráfcích No Tubes ZTR Olympic s dráty DT Swiss Aerolite váží v páru i s rychloupínáky 1,40 kg! Cena tohoto páru, pouze s rozdílem v drátech DT Champion proměnné tloušťky 1,8–1,6–1,8 mm, je vzhledem k nízké hmotnosti setu rozumných 19 777 korun.

Tělo nábojů King (přední) a Kong (zadní) je obrobeno na CNC strojích z duralu Al 7075. Ve zcela tradičních přírubách je 32 děr pro dráty, takže hmotnost kol se rozhodně „nenahání“ snížením jejich počtu. Uvnitř zadního náboje najdeme tři průmyslová ložiska, z nichž dvě pod ořechem jsou zasazena do sebe. Osa i tělo ořechu jsou taktéž vyrobeny z AL 7075 a drážkování ořechu je minimální, výstupky jsou všechny stejně úzké. Zde vyvstává možný problém při použití s kazetou, u níž se vyměňují jednotlivé pastorky a nejsou v kazetě připojeny k sobě navzájem. Pokud pak jezdec prudce zabere, může se stát, že samostatný pastorek strhne hrany ořechu a protočí se naprázdno. Je tedy velmi cennou radou při výměně pastorků kazetu opět pospojovat v jeden celek.

Náboje jsou opatřeny vlastními rychloupínáky, které však mají o něco menší průměr, než má otvor v ose, a tak se uvnitř náby mohou před dotažením lehce viklat. To je daň za minimalistickou hmotnost, která však nijak neomezuje výkon kol. Hmotnosti jsou 134 g u předního a 222,5 g u zadního náboje. Náby lze samozřejmě koupit i samostatně, přední za 3825 Kč a zadní za 7775 Kč. Kromě hmotnosti lze při použití nábojů Tune ladit také i barvu, neboť jejich povrch je anodizován a v nabídce je řada různých odstínů. Také ráfky No Tubes patří k tomu nejlehčímu na trhu a vyrábí se několik verzí, přičemž použité ZTR Olympic stojí samostatně 2709 Kč a kus váží pouhých 350 gramů.

➨ Pokračování na str. 6

Twiggy mezi brzdami

Superlehkou novinku italské Formuly, 270 gramů vážící kotoučovku R1, jsme již představili v čísle 17. Za tak nízkou hmotností stojí minimalistické tělo radiální páky i jednodílného třmene, destičky napečené na hliníkovém plátu, minimalistické šroubky na torxy či různé odlehčovací otvory. Brzdy jsme si ihned, jakmile se objevily na našem trhu, vyžádali do testu a ještě před nasazením na kolo je převážili. Závěsná digitální váha ukázala u kompletu přední brzdy a kotouče průměru 160 mm hodnotu 260 gramů, takže v celkové váze od výrobce 270 gramů jsou zřejmě započítány i šroubky upevnění na vidlici. To, že značka nehoní gramy žádnými podfuky, ani se nesnižuje k používání hvězdiček, odkazujících na dodatky psané malým písmem na konci katalogu, se cení jako velmi férové jednání k zákazníkovi.

Tělo brzdové páky má namísto běžně používané horní krytky vyrovnávací nádržky pouze šroubovací zátku uvnitř těla, která je ukryta pod objímkou úchytu na řídítka. Ovšem odvzdušnění se provádí velmi snadno odvzdušňovacím šroubkem na těle páky. Ten najdeme na obou stranách páky, abychom si mohli vybrat i v případě motokrosového prohození pák na řídítkách vždy ten horní. Postup odvzdušnění je podrobně popsán v přiloženém návodu a neměl by být pro zkušené bikery problémem.

Minimalismus za cenu přehřívání?

Brzdy jsme osadili na celoodpružené kolo se 140 mm zdvihu. Vzhledem k tomu, že přední vidlice byla připravena rovnou na rotor průměru 185 mm, který jsme ale zatím u prvního testovacího páru k dispozici neměli, museli jsme použít původní kotouč Avid.

Na zadní kolo jsme však použili originální kotouč pro brzdy Formula R1, takže byl krásně vidět rozdíl mezi oběma provedeními.

Destičky se zajely celkem rychle a brzdy při běžné jízdě lesem velmi mile překvapily vysokým výkonem, kdy je stačilo ovládat pouze jedním prstem a modulace byla víc než slušná.

➨ Pokračování na str. 8

ČEŠI MEZI KROKODÝLY

CA8800

rám AUTHOR high modulus carbon monocoque / **vidlice** AUTHOR high modulus carbon monocoque / **převodník** SRAM Red (53-39) / **měnič** SRAM Red / **řazení** SRAM Red (20) / **brzdy** SRAM Red / **brzdové páky** SRAM Red, karbonové / **zapletená kola** MAVIC R-Sys / **pláště** PANARACER Extreme Evo 3 kevlar 700 x 23c / **řídítka** FSA K-Wing Compact Carbon / **představec** FSA karbonový / **sedlovka** FSA K-Force Light Carbon / **sedlo** FIZIK Arione CX Carbon / **hmotnost** 6.70 Kg / 540“

Doporučená cena: 113.990,-

Author kol

AUTHOR®

Když před osmi lety Čech Jan Kopka vybojoval čtvrté místo na Crocodile Trophy, zvedl se mezi českými bikery zájem o tento etapový závod napříč Austrálií. Mnozí včetně Jana se jej pokusili pokořit, ale až v letošním roce se Ondřeji Fojtíkovi po dvou druhých místech konečně podařilo urvat zlato. Nebyl však jediným českým bikerem, který zabodoval, na krokodýly se totiž vydala hned celá výprava českých jezdců pod společným jménem VIG Racing Team a jediným jejich cílem bylo 1179 kilometrů dlouhou Crocodile Trophy s převýšením dvanáct tisíc metrů vyhrát.

To se nejen povedlo, ale stupně vítězů Češi zcela opanovali. Kromě vítěze Ondry Fojtíka na nich stál i Martin Horák a Tomáš Trunschka, dále šestý byl Ivan Rybařík, osmý Tomáš Kozák, devátý Robert Novotný a jedenáctý Zdeněk Kříž, jenž celou výpravu dal dohromady. Celkem se závodu zúčastnilo jedenáct Čechů, o něž se staral tým dvou mechaniků, lékaře, maséra a kuchaře, kteří všichni stojí za úspěchem české výpravy.

➨ Pokračování na str. 2

POLAR VÝHRADNÍ DISTRIBUTOR měřičů TF POLAR: Dr. SVOBODA – Sportovní služby, www.polarczech.cz POLAR

ČEŠI MEZI KROKODÝLY

Dokončení ze str. 1

Průběh celého etapového závodu jsme díky vyspělým komunikačním technologiím mohli sledovat prakticky skoro v přímém přenosu na internetu, kde byla také podrobně popsána strategie týmu VIG Racing. Proto jsme si s druhým mužem v pořadí Martinem Horákem nepovídali o taktice a průběhu závodu, ale spíše nás zajímalo, jak se jim vlastně na tak extrémním závodě v drsných podmínkách vyprahlé pustiny žilo.

Martine, tolik kilometrů v sedle v teplém a prašném prostředí zavání problémy se sedacími partiemi, neboť pot a teplo dokážou zavařit na pořádné opruzeniny. Jak jste jim čelili?

Tak zaprvé na takový závod nesmíš přijet v nových kalhotách, zadek musí být zvyklý na jejich vložku. Kdo měl úplně nové kraťasy, většinou odřeninami hodně trpěl, než se s nimi jeho pozadí „sžilo“. Navíc australské prašné cesty hodně drncají, takže sedlo postupně sedací partie rozedírá neustálým nadskakováním. Za druhé byla obrovským problémem hygiena. Při tak náročném závodě v extrémních teplotách není nouze o kožní problémy, které dokážou závodníky hodně potrápit. Mně se například osvědčily dětské vlhčené ubrousky, jichž jsem v průběhu etapáku spotřeboval několik balení. A taky septonex ve

spreji. Z našeho týmu měl největší potíže Kozy *(Tomáš Kozák, pozn. red.)*, jenž trpěl opruzeninami a celý závod tak pro něj byl o dost horší.

Měli jste zajištěn dostatek čisté vody?

Pitnou vodu jsme dostávali v kanystrech, ale pro jistotu do ní dávali nějaké desinfekční kapky, takže sice nebyla zá-

vadná, ale docela slušně páchla. A když se vrátím k té hygieně, tak sprchy byly natažený pomocí čerpadla přímo z řeky, což také nebyla žádná křišťálová studánka. Po deštích, které občas přišly v noci, byla totiž voda docela dost špinavá. Ale výhodou zase bylo, že jsme se nemuseli bát krokodýlů a aligátorů. Organizátoři nám řekli, že se klidně můžeme koupat, že krokodýli jsou pěkné fajnovky a na špinavou hladinu se jim nechce. Než se ušpinit, radši budou hladoví. V Austrálii žijí také jedovaté žáby, ale ani těch jsme se nemuseli bát, pokud jsme se koupali přes den.

O Crocodile Trophy je známo, že společné jídlo pro závodníky bývá slušně zajištěno a kromě klasických těstovin, zeleniny či ovoce nechybí ani maso, třeba klokaní steaky. Proč jste tedy s sebou vezli i svého kuchaře?

Možná i to má podíl na našem celkovém vítězství, protože pro závodníka je velmi důležité kdy a jaké jídlo si po závodě dá. Náš kuchař byl specialistou na makrobiotiku, takže přesně ví, co vyčerpané tělo po takové zátěži potřebuje. A to jsou lehce stravitelná jídla s převahou rýže a těstovin, takže jsme se hned po dojezdu mohli zasytit odpovídající stravou. Společná večeře s ostatními závodníky byla většinou až kolem šesté hodiny, takže jsme na ni nemuseli čekat hladoví. Tam jsme si už mohli dát, na co měl kdo chuť, výběr byl celkem dost široký.

Co jste v takové pustině vůbec dělali po večerech?

Po dojetí závodu než se najíš, umyješ a případně pomůžeš mechanikům dát do pořádku kolo, je večer. Když máš v nohách více než stovku kilometrů, nezbývá už moc energie na nějaké pařby a jsi rád, že si můžeš jít lehnout. Já jsem chodil spát kolem deváté hodiny, každá hodina spánku se počítá. Tímto musíme poděkovat našemu doprovodu, který nám tím, že se nám staral o kola, praní, jídlo i čištění bidonů, ušetřil spoustu času a energie, které bychom tam museli těmto aktivitám po dojetí věnovat sami. A za to patří velký dík i společnosti Vig, která nám veškerý komfort zajistila.

Jako chlapy nás samozřejmě zajímá, jak se vám líbily Australanky…

Ve městě jsme bydleli v čínské čtvrti, takže jsme potkávali spíše Asiatky. Na trati v pustině pak moc lidí nepotkáš, natož aby tam byly nějaké pěkné baby. Zato jsme se ale dali do řeči s jedním místním domorodcem aboriginského původu a když jsme mu řekli, odkud pocházíme, vyrazil nám dech – Čechy dobře znal, dva roky totiž pracoval v Olomouci v autoservisu. Svět je fakt malý.

Austrálie je na druhé straně zeměkoule. Nedělal vám problémy časový posun? A dá se vůbec na závod v takto horkém podnebí kvalitně připravit i v našich podmínkách?

S časovým posunem jsme žádné výraznější problémy neměli. Cesta tam trvala tři dny, po příletu jsme šli hned spát a během prvních dvou dní jsme už byli celkem v pohodě. Jinak na podnebí s teplotami okolo 35–50 stupňů se moc připravit nedá, ale organismus si po nějaké době zvykne na různé podmínky, takže nakonec jsme s vedrem zas takové problémy neměli.

Průkopník Kopka se po Crocodile Trophy vydal na aljašský Iditarod. Tebe podobný osud neláká?

No, upřímně, já se určitě rád zase vrátím na Crocodile Trophy, „jen“ druhé místo je totiž docela slušná motivace k tomu se pokusit o vítězství. Do sněhu na Aljašku mě to ale rozhodně neláká, já zimu nesnáším, takže mrznout určitě nepojedu.

Přivezli jste si z Crocodile Trophy nějakou krokodýlí trofej?

Na jedné etapě jsme viděli mrtvého krokouše tak mu Kozy kamenem vymlátil pár zubů. Suvenýry z Austrálie tak máme docela efektní.

Díky za rozhovor

(mig)

Foto: Michal Červený

www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

Proč koupit fitness zařízení od inSPORTline:
- **nejširší** nabídka fitness zařízení
- záruka **5 let**
- doprava, montáž a seřízení **zdarma**
- vše **skladem**

NEW

Na výžádání Vám zašleme **ZDARMA nový katalog inSPORTline 2009.**

Pro majitele fitness center a obchodníky poskytujeme výhodné podmínky spolupráce.

Seven Sport s.r.o.
objednavky@insportline.cz
+420 556 300 970

www.inSPORTline.cz

inSPORTline fitness equipment

Vista Magic X

Aneb proč přiblížit osu k chodidlu?

Co nejvíce přiblížit osu pedálů chodidlu, tak tato idea provází konstruktéry nášlapných systémů již řadu let. Každý výrobce se s tímto problémem vypořádává po svém.

V minulosti se experimentovalo s řadou více či méně atypických systémů, výsledkem však byl téměř vždy pedál s klasickou průběžnou osou, která nabídla z hlediska životnosti nejlepší vlastnosti. Úpravy zaběhnutých systémů se tedy většinou zaměřily pouze na maximální možné zmenšení vzdálenosti osy od chodidla, ať již ubráním materiálu nad osou u samotného pedálu, případně na snížení zarážky, tedy „kufru". Vzdálenost osy a chodidla od svých počátků řešila například značka Time, naopak třeba francouzský Look tuto problematiku u svých dřívějších modelů příliš nezohledňoval a totéž platilo i u pedálů Shimano. Vývoj se totiž často zaměřil především na funkční upínací mechanismus, případně na velikost kontaktní plochy tretry s pedálem. Celkové snížení sestavy nad osou bylo nejednou až v následném pořadí.

Nám se do testu dostaly silniční pedály u nás takřka neznámé lucemburské značky Vista, u nichž je vzdálenost osy a chodidla řešena primárně. Osa šlapání je zde velice blízko ose samotného chodidla, přibližně v úrovni podešve treter. Nutno dodat, že podobné pedály zdaleka nejsou po konstrukční stránce novinkou a že něco podobného tu bylo již před řadou let. Menší odolnost systému, postaveného na velice krátké ose a pouhém jediném ložisku, však byla společně s nižší tuhostí záhubou takového řešení. Značka Vista chce ale i přesto se svým řešením pedálů Magic X prorazit, podaří se jí to?

Proč?

Zásadní otázkou je, proč dostat osu šlapání co nejblíže chodidlu. Odpověď je celkem jednoduchá a k jejímu zodpovězení stačí trocha logiky. Čím je větší vzdálenost mezi osou a chodidlem, tím více se posunuje virtuální střed šlapání vzhůru oproti faktickému středu klik. V přední a zadní úvrati kliky to nepředstavuje problém, ovšem v horní a dolní úvrati již ano. Je tím narušen vztah ideálního kruhového šlapání vůči přenosu energie a teoreticky se větší vzdálenost osy od chodidla projevuje i horším překonáním mrtvého bodu šlapání. Navíc čím je tato vzdálenost výraznější, tím méně efektivní je přenos síly například při tahu za pedál vzad. Masa materiálu mezi osou a chodidlem má tendenci posunovat patu při tahu dozadu níže. Z toho všeho vyplývá méně plynulé šlapání, které je ideálnímu kruhu vzdáleno. A toto je také příčina, proč se výrobci snaží dostat osu otáčení pedálu co nejblíže chodidlu a z tohoto důvodu také vznikly do jisté míry atypické silniční pedály Vista Magic X.

Pár detailů

Model Vista Magic X sází na ploché duralové tělo, z něhož vychází masivní nosník osy s ložiskem. Kraťoučká ocelová osa umožňuje dotažení pouze imbusovým klíčem. Jediné rozměrné zapouzdřené ložisko je v nosníku nalisováno, a ještě zajištěno útlou plochou maticí.

Upínací mechanismus tvoří přední našroubovaný ocelový čep a klasická zadní ocelová zarážka. Předpětí pružiny, a tedy i upínací sílu je možné seřizovat šroubkem zboku. Zajímavostí je miniaturní maznička, umístěná pod ložiskem zespodu pedálu.

Zarážku pedálu, neboli kufr, tvoří pevný ocelový plát s plastovým nosníkem. Vpředu je vidlička pro přesné zasunutí do ocelového čepu na špičce pedálu, vzadu je klasická plochá západka s ostrým krajem. Trojice montážních otvorů vychází ze standardu Look. Na zadní části kufru je dvojice plastových výstupků, zlepšujících stabilitu při chůzi a snižující rychlost ochození kufru.

Hmotnost páru pedálů Vista je 260 gramů, což je výborná hodnota. Cena pro náš trh není stanovena, v přepočtu by se ale jednalo o částku kolem 3300 korun. Více informací o pedálech Vista najdete na www.vistadeal.com.

Milimetry v praxi

Otestovat pedály Vista jsme se rozhodli praktickým porovnáním se zaběhnutou klasikou. Jako protipól jsme vybrali starší provedení pedálů Look PP396, u nichž byla vzdálenost osy a chodidla řešena konstruktéry méně než u současné generace KéO. U typu PP 396 byl tedy výraznější, přibližně dvoucentimetrový rozdíl ve srovnání s hodnotou této vzdálenosti, nabízenou pedály Vista. Namontovat na jednu kliku pedál Vista a na druhou Look by ale pro test nebylo optimální, neboť by při jízdě vyšel najevo značný rozdíl v propínání nohou v koleni. Jedinou možností tedy bylo projetí na jednom modelu a následné prohození pedálů, upravení výšky posedu a následný test druhého z dvojice.

V praxi se rozdíl ve vzdálenosti osy pedálu od chodidla opravdu projevil. Samozřejmě může hrát určitou úlohu i vědomí jezdce, že by se mu v případě pedálů Vista mělo teoreticky šlapat lépe. Při jízdě jsme ale skutečně měli pocit, že šlapání s pedály Vista je celkově „čistší" a plynulejší. Znát to bylo především při přechodu kliky z horní úvrati do přední a následně v tahu za pedál při opouštění dolní úvrati kliky. Šlapání bylo pohodlné a přirozené, na vnímání určitých rozdílů při porovnání s klasickým systémem Look se ale jezdec musel přímo zaměřit a soustředit. Výraznější rozdíl, než zaznamenaly naše subjektivní pocity, by pravděpodobně odhalil laboratorní test. Plusem je samozřejmě snížení těžiště jezdce přibližně o dva centimetry ve srovnání s looky.

Každá mince má ovšem dvě strany. Tou druhou, negativní, je v případě testovaných pedálů Vista nemalý, asi centimetrový posun jejich spodní hrany blíže k vozovce. Šlapání při průjezdu zatáčkou tak může ve srovnání s klasikou znamenat problém. My jsme si sice během testu nikdy o asfalt pedálem neškrtli, ale mysleli jsme na tento fakt více a snažili jsme se mu předcházet. Pro závodníka může být přiblížení pedálu vozovce nevýhodou. Určitou starost bychom měli i z použití jediného ložiska. My jsme s pedály Vista absolvovali pouze několik set kilometrů, je ale otázka, jak by se na stavu ložiska odrazilo třeba celosezonní závodní zatížení. Na ložisko totiž zdaleka nepůsobí pouze vertikální síly, na které je primárně konstruováno, ale při každém záběru je jakoby „vylamováno" ven z pedálu. Vysoké zatížení je kladeno i na samotnou osu.

Na druhou stranu, funkce nášlapného mechanismu zaslouží pochvalu. Sice jezdec zprvu trochu tápe, neboť navedení špičky kufru do pedálu není tak intuitivní jako třeba u systému Look, ale po navyknutí vše funguje výborně. Je ale nutné předchozí nastavení pedálu do vhodné „nakopávací" polohy. Pedál se totiž nestačí samovolně špičkou vzhůru, jak jsme zvyklí od řady jiných provedení. Okamžik našlápnutí či vypnutí systému je celkem čitelný a kontaktní plocha podešve treter s pedálem je dostatečná. Upnutí kufru v pedálu je hodně pevné a noze neumožňuje pohyb, což je například při tahu pedálu vzad přínosem.

Pedály Vista Magic X jsou alternativou pro ty jezdce, kteří mají s optimálním kruhovým šlapáním problémy. Rozhodně díky nízké hmotnosti neurazí ani notorické odlehčovače. Zůstává zde samozřejmě otázka životnosti ložisek, konstrukci pedálů bylo zkrátka nutné něco obětovat.

(kad)

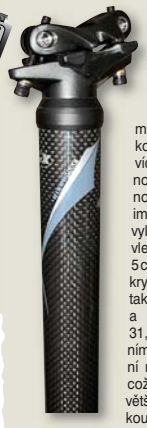
⊕ plynulost kruhového šlapání, nízká hmotnost

⊖ teoreticky nižší životnost ložisek, přiblížení pedálů vozovce

RavX Riserlite

TEST

Zpříjemnit si požitek z jízdy na pevném rámu lze buďto výměnou plášťů za objemnější model, sedla za více polstrované provedení nebo duralové sedlovky za karbonový kousek.



Karbonová sedlovka **RavX Riserlite** je sice primárně určena na silnici, ale bez problémů obstála i v terénu. Celokarbonové provedení s duralovým zámkem se vyrábí v průměrech 27,2 a 31,6 mm při délce 300 mm, což je sice jistota pro odolnost, ale pro XC by to chtělo alespoň o 50 mm více. Lakované tělo má natištěnou stupnici vysunutí a maximální povolenou hodnotu dotažení sedlové objímky, což je 10 Nm. Kdo nemá momentový klíč, bude tuto sílu těžko odhadovat, ale v každém případě nejde o dotažení „na krev", jak to známe z duralových sedlovek. Karbon vyžaduje menší sílu, protože v místě objímky dochází vlivem pružení materiálu k největšímu namáhání, materiál se tam časem poškodí a může dojít k praskutí. Zajíždění sedlovky lze tedy zabránit buď kvalitní objímkou, nebo použitím speciální protiklužné pasty na karbon.

Duralový zámek nemá dozadu přesazenou kolíbku, takže kdo sedí více vzadu, musí posunout sedlo. Montáž je jednoduchá, dva šrouby na imbus č. 4 posed jemně vyladí. Zámek je dovnitř vlepen v délce zhruba 5 cm a spoj je zvenčí překryt duralovým kroužkem, takže vše působí čistě a kompaktně. Průměr 31,6 nabídl při maximálním vysunutí z rámu střední míru absorpce vibrací, což je dáno jak zmíněným větším průměrem, tak délkou 300 mm a středovým uchycením zámku sedla. Menší dodávaný průměr by na tom byl určitě trochu lépe, ale v porovnání s duralovou klasikou je nárůst komfortu znát i tak. Hmotnost 216 gramů (31,6) je standardní hodnota, cena 1890 Kč patří rovněž mezi rozumný standard.

(už)

⊕ nastavení sedla, funkčnost

⊖ délka

YETI AS-R Carbon

Česká firma Ultrasport, zabývající se produkcí oblečení Sensor, přibrala do svého portfolia značek i ultraluxusní americkou kultovku Yeti. Model AS-R s 98 mm zdvihu patří k tomu nejlepšímu pro cross country a vyrábí se ve dvou verzích – duralové a karbonové. My jsme se svezli na AS-R Carbon v týmové modré barvě, jenž byl osazen sadou Shimano XTR a díky vidlici DT Swiss XRC 100 a zapleteným kolům DT Swiss XRC 330 vážil 9,7 kg. Cena rámu na našem trhu je pak 69 890 Kč. Může se zdát vysoká, ale je třeba brát v potaz, že se za ní skrývá kromě zvučného jména značky hlavně ruční výroba rámů v USA z domácích surovin a použití vysokého podílu vláken Hi-Modulus, tedy karbonu o vysoké pevnosti. Ten se běžně do rámů levnější produkce přidává tak maximálně v pětiprocentním podílu, u Yeti je však podíl těchto vláken mnohonásobně vyšší. Cílem totiž není ušetřit, ale nabídnout zákazníkovi to nejlepší.

Ferrari také nešetří na materiálech a Yeti se k této hi-tech automobilce dá s klidem přirovnat.

Karbon, karbon, karbon

Rám je tvarován tak, aby poskytl vysokou pevnost, tuhost a zároveň dokázal pohlcovat jemné nerovnosti terénu přímo materiálem. **Oproti duralové verzi je rám asi o dvě stě gramů lehčí, ale měl by přinést padesátiprocentní nárůst tuhosti.** Místo otvoru pro sedlovku je sedlová trubka protažena vzhůru. Ideální délku lze nastavit seříznutím přiloženou pilkou a následným doladěním posuvným zámkem sedla, jenž se na trubku nasadí a dotáhne dvěma šroubky. Výškový posun by měl být možný v řádu 3–4 cm. Zámek nám ale přišel dost mohutný. Sedlovou trubku je navíc dokonce možné uříznout celou a použít objímku se speciální sedlovkou.

Zadní stavba je v rámu zavěšena těsně nad středovým složením mezi malým a středním převodníkem a řetězové vzpěry jsou kvůli převodníkům prohnuty asymetricky. U klik je navíc plát, který zabrání poškození karbonu řetězem.

Zajímavé je chaotické uspořádání karbonu, které má mít lepší vlastnosti, než jedno či vícesměrné skládání vláken do matrice. Na vzpěrách je to dobře vidět pod povrchovou úpravou, že vlákna jsou skládána chaoticky a klasická mřížka se nekoná. Horní vzpěry jsou hned za duralovými patkami ztenčeny, takže pružnost v tomto místě nahrazuje čep a šetří se hmotnost. Vzpěry působí na tlumič přes karbonové vahadlo, upevněné v horní rámové trubce. To má za úkol zvýšit celkovou tuhost zadní stavby a chránit tlumič před bočním namáháním. Oblouková trajektorie přepákování také upravuje křivku progresivity chodu, kdy na konci zdvihu tlumič lehce přitvrdí.

Na závodním okruhu

Použitý model Fox RP23 umožňuje nastavit tři úrovně systému ProPedal, jenž zabraňuje nechtěnému pohupování při šlapání. Jak jsme si ale za jízdy ověřili, systém na šlapání prakticky nereaguje, takže kromě „dupání“ ze sedla není skoro vůbec potřeba propedal aktivovat. Zadní stavba se díky tomu projeví příjemnou citlivostí i na malé nerovnosti a jízda je i při zachování výborného přenosu síly na zadní kolo maximálně pohodlná. Navíc hodně znát je ultra nízká hmotnost kola, AS-Rc je v osazení komponenty XTR a DT Swiss vyloženou raketou, která si nechá hodně líbit. Při silovém šlapání ze sedla je cítit vysoká tuhost rámu, na níž se podílí i o 19 mm širší středové pouzdro. Toho se podařilo docílit díky speciálnímu středovému složení XTR, jehož ložiska jsou rovnou nalisovaná do rámu. Zadní stavba ani v klikatých pasážích nijak neplave a kam kolo namíříme, tam jede.

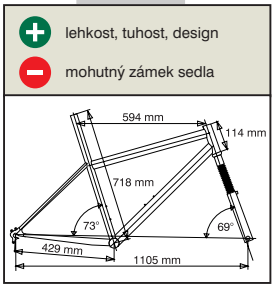
Ačkoliv se jedná o závodní XC rám, úhel hlavy je položenější na 69°, takže kolo je lépe ovladatelné ve sjezdech. Strmější úhel sedlovky však jezdce umístí do středu kola, a tak je vidlice i ve výjezdu dostatečně zatížena a předek nemá tendenci se zvedat.

Při silovém šlapání se daří zadní kolo držet prakticky ve stálém kontaktu se zemí a není třeba se moc zaobírat výběrem stopy. Dokud pláště zabírají, stačí naplno šlapat a zadní stavba si s odpovídajícími překážkami poradí sama. Yeti AS-Rc stoupá prakticky stejně lehce, jako mnohé hardtaily s tím, že skoro není potřeba se zvedat ze sedla. Lehkost kola je pak nejvýraznější devizou a pomalu jsme měli v táhlých výjezdech pocit, že kolu skoro nestačíme.

V technickém terénu se Yeti skvěle a absolutně intuitivně vede, ovládání je přesné a citlivé odpružení spolu s karbonovým rámem se postarají o maximum komfortu. **Jízda na AS-Rc prostě a jednoduše patří k tomu nejpříjemnějšímu, co se člověku poštěstí zažít a na tomhle kole jsou vydané peníze skutečně „cítit“.**

Komu udělá radost

Každému, kdo zainvestuje do AS-Rc, přinese tento Yeti netradiční mix lehkosti, dravosti, tuhosti a hravosti. Tento XC závoďák lze s klidem v duši přirovnat k supersportům italských automobilek, kde se nehledí na cenu, ale pouze na maximální výkon. A ten AS-Rc přinese bezezbytku. Cena skoro sedmdesát tisíc za rám je tak na kole opravdu znát a jezdec vyžadující od horského kola pro závodní jízdu maximum jej za své peníze opravdu dostane. ■



VAŠE DOPISY

Vážená redakce.

V nedávné době jste uveřejnili test nového modelu kola Specialized Epic. Kolo jste hodně chválili, velice dobré jméno měla ale i dosavadní verze. Mám možnost koupit za hodně dobrou cenu současný model S-Works. Je nový epic skutečně o tolik lepší, aby se mi vyplatilo počkat?

Předem díky za odpověď.

@Michal Rodina

Na tuto otázku není odpověď úplně jednoduchá. Samozřejmě záleží také na ceně oné letošní verze a na faktu, zda se jedná o úplně nové či ojeté kolo. Zvlášť v případě karbonu je ojetina vždy trochu riskantní a dražší kolo se většinou vyplatí koupit nové. Nehledě na určitou finanční náročnost servisu ojetiny, tedy třeba repasi tlumiče a čepů. Každopádně ve srovnání obou generací modelu Specialized Epic je novinka opravdu o nemalý kus dále. Záleží sice i na osobním vkusu, které provedení se vám více líbí, ale jízdní vlastnosti jasně hovoří pro model 2009. Rozpoznatelný rozdíl je především v tuhosti zadní stavby, jenž je patrný například při naklopení kola do zatáčky. Výhodou je také lepší rozložení hmotnosti novinky, původní model měl těžiště přece jen posunuté více vzad a některým jezdcům by těžší „zadek“ kola nemusel vyhovovat. Epic 09 již má tlumič uložený uprostřed a na zadní stavbě má pouze válec se systémem Brain, podobně jako třeba Stumpjumper FSR. My bychom si tedy počkali na novinku, záleží ovšem i na již zmiňované ceně verze 08. Zásadní je zde tedy především vaše trpělivost…

(red)

Manitou Drake

Nejnovější přírůstek do rodiny vzduchových vidlic pro XC je Manitou Drake, jenž ve verzi se 100 mm zdvihu váží 1,8 kg a stojí 6990 Kč. Kromě stovky se vyrábí ještě s osmdesátkovým zdvihem a také je připravena verze pro 29" kola.

Oproti svému předchůdci Relic nový Drake disponuje 32 mm silnými vnitřními duralovými nohami. Ty jsou uchyceny v nové korunce, která je podobně jako u dražších vidlic Minute dutá a má zkosené hrany v místě spoje s vnitřními nohami. Kluzáky z magnézia cítí jak Reverse Arch, neboli umístění můstku vzadu, tak i systém uchycení třmene kotoučovky postmount, s nímž Manitou přišel jako první.

Na korunce najdeme vlevo ventilek vzduchové komory a vpravo pěkně zpracované kolečko olejového systému Absolute, jenž se stará o kompresi a uzavření vidlice.

Na spodu nohy pak modré kolečko ladí rychlost zpětného chodu – odskoku.

Na první pohled působí vidlice bytelným dojmem, oproti minulým pak bude zřejmě díky vyšší hmotnosti disponovat větší tloušťkou stěn, takže by mohla dobře posloužit těžším jezdcům, pro něž jsou 1,5 kg vážící vidlice příliš křehké.

Vzhledem k rozumné ceně, zpracování vidlice i zajímavé váze se Drake stává jedním z horkých adeptů na jednu z nejrozšířenějších vidlic, neboť oproti konkurenci v téže cenové hladině přináší velmi slušnou váhu i tuhost. Vidlici jsme právě získali do testu a s jeho výsledkem vás seznámíme v některém z příštích čísel Cykloservisu.

(mig)

DOSTUPNÉ COMPUTERY

Cyklocomputer, počítač, tachometr, nebo jen lidově tachák. Všechna tahle pojmenování znamenají jediné, malou věcičku na řídítkách, schopnou měřit základní cyklistické funkce jako rychlost, vzdálenost, čas nebo i převýšení, tepovou frekvenci či spotřebu kalorií.

My jsme si vzali na paškál sedm základních modelů, pro něž je společná cena kolem pětistovky, průměrně sedm funkcí a hlavně kabelové provedení. Prostě jedny z nejdostupnějších značkových tachometrů, které ovšem disponují více jak pěti funkcemi. Sedm funkcí je pro sportovního cyklistu více než dostačující a kabelové provedení dnes díky svojí jednoduchosti, menší spotřebě baterií a konstantnímu, ničím nerušenému přenosu dat také nejspolehlivější. Tedy až na nebezpečí přetržení kabelu. Test byl zaměřen na upevnění přístroje na řídítka, snadnost nastavení všech údajů, ovládání za jízdy, čitelnost všech údajů a také odolnost či praktičnost provedení. Byť levnější tachometry, přesto na nich lze najít spoustu drobných detailů, které mohou rozhodnout o výběru finálního modelu pro náš styl jízdy.

Abychom mohli detailně srovnávat, musela se sedmička přístrojů vměstnat na jedna řídítka a co ještě hůř, na vidlici se táhlo sedm kabeláží. Magnetů ve výpletu bylo naštěstí méně, protože jeden magnet zvládl obsloužit i dva senzory. Montáž, namotání kabeláže a nastavení dat tedy zabralo více času než napsání výsledného resumé.

Author Cat-8

Computer Author je vyroben známou firmou Cateye, takže podobnost rozhodně není náhodná. Budík s rozměry 45 × 40 mm patří mezi menší provedení. Uchycení k řídítkům zajišťují dva stahovací pásky, dvojitý drát kabeláže má standardní tloušťku. Senzor na vidlici využívá taktéž dva pásky, díky výrazně dlouhému tělu jej lze po podložení gumou umístit i přes kotouč přední brzdy. Magnet s maticí se stahuje jednoduše rukou, takže až na kleště na pásky není třeba nářadí. Budík je do držáku nasunut zepředu, pro odjištění slouží zobáček na zadní straně.

Dvouřádkový displej zobrazuje funkci okamžité rychlosti a dále jednu z dalších sedmi funkcí. I přes menší velikost displeje jsou číslice dostatečně velké, takže není problém s čitelností. Plusem je i indikátor, který šipkou znázorňuje poměr okamžité vůči průměrné rychlosti. Ovládání jediným tlačítkem je snadné, není třeba větší síly, díky uchycení se tachometr při stisku ani nehne. Nastavení základních hodnot je intuitivní, takže uživatel si bude vědět rady i bez manuálu. Za cenu od 440 korun jde o velmi dobře ovladatelný, jednoduchý a dobře provedený tachometr.

BBB BCP-02

Největší tachometr z testu má budík o rozměrech 55 × 45 mm. Díky držáku ze dvou dílů jej lze uchytit jak na řídítka, tak na představec dvojicí stahovacích pásků. Díky větším rozměrům je to velmi praktické. Kabeláž má větší průměr, takže snese i hrubší zacházení a je vidět, že je počítáno s terénním využitím. Snímač s kratším tělem drží na vidlici také dvojice pásků. Magnet se upevňuje maticí na plochý šroubovák. Budík se do držáku nasune standardně zepředu, zadní zobáček slouží k odjištění.

Dvouřádkový displej zobrazuje opravdu velké číslice, ovšem klidně bychom snesli i menší provedení. Pod okamžitou rychlostí se po stisknutí jednoho tlačítka zobrazuje dalších šest funkcí. Tlačítko i přes svoji výraznou šířku vyžaduje přesný a silnější stisk, takže v dlouhoprstých rukavicích je přepínání celkem nepříjemné. Nastavení základních funkcí vyžaduje návod, protože postup je trochu zdlouhavější. Za cenu 449 nabízí tento model kromě přehledného displeje a variability uchycení také vodotěsnost. Jediným minusem je tužší ovládání tlačítka.

Blackburn Delphi 2.0

Tachometr v takřka kosmickém designu, který je typický pro všechny produkty značky Blackburn. Extravagantně vyvedené tělo má rozměry 60 × 40 mm a vypadá jako by bylo vyvedeno vcelku s objímkou řídítek. Ta je z masivního plastu a jištěna jedním šroubem s křížovou hlavou. Její šířka je dosti výrazná, pro různou tloušťku řídítek je dodávána i speciální gumová podložka.

Poměrně silná kabeláž rozhodně počítá s jízdou v terénu. Magnet se šroubuje na dráty rukou, design je stejně výjimečný jako u budíku, který se do držáku nasune zepředu a pouze se zatlačí, pojistka zapadne sama. Čtyřřádkový displej zobrazuje kromě okamžité rychlosti také celkový čas jízdy a také jednu z dalších šesti funkcí. Bohužel spodní funkce mají malá, hůře čitelná písmenka a číslice.

Díky čtyřem tlačítkům a pamětem pro dvě kola je třeba pečlivě prostudovat návod, jinak nemá jezdec šanci se v tom pořádně zorientovat, totéž platí pro nastavení dat.

Ovládání tlačítek je sice snadné, ovšem jejich velikost je vhodná spíše pro krátké rukavice. Po navyknutí si ovšem nabídne tento tachometr v dané cenové kategorii takřka maximum. Atraktivní design z něho dělá i přes cenu 499 korun mnohem dráž vyhlížející kousek, jen ta spousta ovládacích prvků trochu mate.

Cateye Velo 8

Známý název a klasická computerová značka, tentokrát v moderním designu je pro Cateye charakteristický. Budík o rozměrech 30 × 50 mm patří mezi menší, ovšem s velkým a dobře čitelným displejem. Uchycení je klasicky dvěma pásky, dvojitý drát kabeláže má standardní, tedy menší tloušťku. Snímač na vidlici má stejný princip upevnění a protažené tělo, takže není problém jej umístit takřka kamkoli. Magnet vyžaduje jen dva prsty, žádné nářadí není třeba.

Dvouřádkový displej ukazuje okamžitou rychlost a pod ní jednu z dalších sedmi funkcí. Samozřejmostí je indikátor poměru okamžité vůči průměrné rychlosti. Ovládání jediným pogumovaným tlačítkem je snadné, není zapotřebí větší síly. Pro nastavení základních dat není třeba výraznějšího studování návodu, vše je jednoduché a logické. Cena 499 korun je standardem, majitel navíc získá líbivý design a jednoduché ovládání.

Echowell Zone-7

Značka specializující se vyloženě na cyklocomputery jich nabízí několik řad a modifikací. Tento dostupný model s budíkem o rozměrech 50 × 45 mm patří mezi ty nejširší kousky v testu. K uchycení na řídítka slouží dvojice pásků, pro jistější usazení je dodávána profilovaná gumová objímka, jejíž montáž je ovšem trochu pracnější. Skrz ní vede silnější odolná kabeláž ke snímači, který je také na dva pásky. Magnet je ve výpletu uchycen maticí s křížovou hlavou. Budík je do držáku nasunut zepředu, vzadu je pojistný zobáček.

Dvouřádkový displej je přehledný, pod okamžitou rychlostí se objevuje dalších sedm funkcí. Velikost budíku nabízí standardní rozměr displeje, ovšem nadstandardně veliké tlačítko ovládání. To lze pohodlně mačkat i v palčácích. Budík je navíc kompletně vodotěsný, což dokazuje akvárium s těmito tachometry na většině výstav. Nastavení základních dat je trochu zdlouhavější a vyžaduje použít návod, jinak si uživatel několikrát po sobě všechno vymaže.

Ačkoli design není nijak oslnivý, snadné ovládání, vodotěsnost, bytelná kabeláž, a hlavně cena 369 korun jsou výraznými plusy tohoto modelu.

Sigma BC-800

Německý výrobce cyklocomputerů a sportovní elektroniky se vždy trochu odlišoval. Tento model s budíkem o rozměrech 35 × 40 mm je k řídítkům uchycen k sigmě již neodmyslitelně patřící gumičkou. Ta je pojištěna ještě samolepkou zespodu objímky. Kabeláž klasické tloušťky vede ke snímači, uchycenému opět gumičkou. Magnet je na drát nasazen a zajištěn převlečným plíškem. Jeho instalace ale vyžaduje kleště, nebo hodně silné prsty a necitlivost vůči bolesti. Budík je do držáku uchycen bajonetovým uzávěrem, takže se musí nasadit a natočit.

Dvouřádkový displej zobrazuje okamžitou rychlost a pod ní šest funkcí. Jejich přepínání je řešeno pravým tlačítkem na čelní straně, levé tlačítko má za úkol vymazání některých údajů. Jejich ovládání je sice snadné vzhledem k velikosti, ovšem díky uchycení gumičkou je někdy nelze pořádně stisknout. Pokud povolí samolepka na objímce, gumička není schopna udržet budík v pevné pozici, takže je třeba podržet jej při mačkání i zepředu, aby se na řídítkách nenaklápěl.

Nastavení dat je stejně jednoduché jako ovládání všech funkcí. Cena 390 korun odpovídá kvalitě i praktické velikosti provedení, přestože musíme trochu pokárat za trochu zbytečný tradicionalismus v podobě uchycení gumičkami. Na druhou stranu lze vše rychle demontovat i bez nářadí, tedy kromě magnetu.

VDO A8

Název trochu evokující model známé automobilky patří tachometru s budíkem o rozměrech 40 × 45 mm. Design je strohý, ovšem moderně a kompaktně vyhlížející. Objímku k řídítkům jistí dva pásky, dvoudrátová kabeláž má standardní tloušťku. Snímač je opět na pásky, magnet má jako jediný v testu pouze spínací objímku drátu, která ale prokázala svoji dostatečnou odolnost.

Budík se do objímky nasazuje bajonetovým uzávěrem.

Dvouřádkový displej zobrazuje okamžitou rychlost a pod ní postupně dalších šest funkcí. Velikost číslic je dobře čitelná a zkratky jsou srozumitelné. Dvojice tlačítek krytých gumou vyžaduje výrazně silnější, nebo ostrý centrální stisk. Tedy nic pro zimní rukavice. Pravé tlačítko přepíná funkce, levé slouží k nastavení vstupních dat. Stiskem obou naráz se nulují hodnoty některých funkcí. Ovládání je tedy jednoduše pochopitelné, zadání vstupních dat vyžaduje návod.

Cena 490 korun je standard, majitel za ní získá dobře vyhlížející a spolehlivý tachometr, pouze musí počítat s tužším ovládáním tlačítek.

Celkové resumé

Během testu daly všechny tachometry najevo, že upevnění pásky je jednoznačně nejpraktičtější a nejpevnější. To platí i pro snímače na vidlici, kde byly dříve s objímkami na šrouby problémy vzhledem k průměrům kluzáků. Velikost budíku není až tak rozhodující, dvouřádkové displeje jsou dobře čitelné. Víceřádkový displej modelu Blackburn bohužel trpí díky malé velikosti číslic. Ovládání jedním tlačítkem sice obtěžuje nutností přejet postupně všechny funkce, ale je nejpraktičtější. Mnoho tlačítek občas působí zmatečně. Důležitá je ovšem citlivost spínačů, protože tlačit za jízdy na spínač a hledat správný úhel palce či nehtu v rukavici pro přepnutí je vážně nepříjemné a také ohrožuje kontrolu jezdce nad kolem.

Uchycení budíku v objímce ať už nasunutím nebo natočením přes bajonetový uzávěr není ani lepší ani horší, obojí funguje dobře. Určitá voděodolnost všech provedení vůči dešti je samozřejmostí, vodotěsnost už je výsadou, ovšem nikoli podstatnou. Síla kabeláže je rozhodující pro ty, kdo se pohybují s kolem často v křoví nebo při pádu protočí řídítka. Mnohem důležitější než silná kabeláž je ale její správné vedení, které leckdy dokáže poškození hodně zabránit. Rozdíly v cenách bychom nehledali na výsledné kvalitě, spíše je to o designu produktu. Většina tachometrů nabízí stejné funkce, které jsou zobrazeny v tabulce. Porovnání okamžité vůči průměrné rychlosti šipkou na displeji je ale rozhodně vítané.

Při testování jsme jako vstupní hodnoty nastavili obvod pláště 26 × 2,1 přesně podle tabulek v návodech jednotlivých tachometrů. Někteří výrobci udávají hodnoty v palcích, jiní v milimetrech. Výsledek během testů byl, že sedmička displejů se za jízdy lišila maximálně o hodnotu 0,5 km/h, což není zase tak moc.

I přes vedení několika kabeláží přes sebe nedošlo ke ztrátě nebo křížení signálu, nemoc bezdrátových provedení tedy nehrozí. Použití jednoho magnetu pro různé tachometry dokázalo, že neexistuje kompatibilita magnet-computer, ale lze to kombinovat.

Tolik tedy k cenově dostupným cyklocomputerům. Jejich funkce pokrývají většinu cyklistových potřeb. Kdo hledá kromě kadence šlapání a tepové frekvence víc, bude zřejmě trávit víc hodin u počítače vyhodnocováním dat než sledováním krajiny kolem sebe na vyjížďce.

(už)

Model	Cena	Rychlost			Hodiny	Stopky	Vzdálenost		Indikátor poměru rychlostí	Jiné funkce
		Okamžitá	Průměrná	Maximální			Denní	Celková		
Author Cat-8	440,–	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	Spotřeba kalorií
BBB BCP-02	449,–	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ne	
Blackburn Delphi 2.0	499,–	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	Dvě paměti
Cateye Velo 8	499,–	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	Spotřeba kalorií
Echowell Zone-7	369,–	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ne	
Sigma BC-800	390,–	ano	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	
VDO A8	490,–	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ne	

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

WHEELER 09

Stoprocentní záruka kvality díky výrobě na Tchaj-wanu, tradice daná čtvrt stoletím fungování značky a v neposlední řadě široká paleta kol od dámských či městských až po celoodpružené či karbonové závodní speciály. To je Wheeler pro příští rok, který své stroje jen lehce přetvořil více k obrazu cyklistovu, samozřejmě pod diktátem přísných měřítek kvality a designu.

Z nabídky celoodpružených kol jsou na našem trhu dostupné pouze XC speciály Falcon. Ty disponují vzadu 93 mm zdvihu a tomu odpovídajícím předním zdvihem 100 nebo 120 mm. Základní model Falcon 40 za 29 990 korun je osazen tlumičem Suntour Raidon s lockoutem a stejnojmennou přední vidlicí. Hydraulické brzdy Quad jsou novinkou zasahující celou řadu levnějších biků této značky. Osazení kombinuje řady Deore a SLX, nechybějí pro značku typické párové výplety.

Novinkou je zpracování rámů, protože všechny falcony dostaly namísto tradičních housenek svarů broušené provedení. Elegantní přechody masivních trubek jsou tedy naprosto hladké. Navíc výztuha pod hlavou je umně zabroušena, takže působí jako pouhá hydroformingem tvarovaná partie. Falcon 30 za 39 990 korun už spoléhá na tlumič X-Fusion O2 RL a vidlici Marzocchi 44 s lockoutem a zdvihem 120 mm. Osazení je kompletní řadou SLX.

Závodní karbon

Pevné biky Eagle už jsou všechny na karbonovém rámu a mají jiná označení, takže levnější verze už konečně opustily dural a nabízejí vyšší komfort. Eagle 20 za 39 990 korun má tedy celokarbonový monokokový rám, vpředu vidlici Rock Shox Tora, kompletní osazení SLX a párové výplety. Nechybí mu možnost nastavení výšky představce klasickou wheelerovskou možností posunutí po redukci sloupku vidlice. Dražší Eagle 10 za 59 990 korun s vidlicí Rock Shox Reba je na sadě Deore XT.

Nejlepší Eagle LTD má odlehčený karbonový rám a vidlici Manitou R7. Za cenu 109 990 korun získá jezdec brzdy Magura Marta SL a osazení Sram X.0 nebo výplety DT Swiss.

Sport pro všechny

Závodní biky doplňuje řada deseti sportovních až rekreačních modelů Pro. Ty jsou postaveny na duralovém rámu ze slitiny 6061 s kruhovým profilem trubek, ctícím designovou jednoduchost. U všech modelů bylo sjednoceno logo na spodní trubce. Výrazný nápis bez překroucení či přidaných linek je pro novou sezonu stejný jak pro nejdražší typ Pro 79 za 29 990 korun, tak pro nejlevnější Pro Teen za 7990 korun. Stejně jako u modelů Falcon nechybí kombinace módní bílé barvy na rámech nebo alespoň na pozici vidlice. V odpružení spoléhají na značky Marzocchi a Suntour, osazení začíná na řadě XT a končí sadou Altus, níže už značka s ohledem na kvalitu jít nechce.

Dámské okénko

Dámská řada Passera sází na bílou v kombinaci s podkladem loga v různých barvách. Samozřejmostí jsou bílá sedla či vidlice. Profilace rámů zůstala zachována, pouze se zkrátila spodní výztuha u hlavy. Levnější Passera 65 za 12 990 má vidlici Suntour a osazení komponenty Acera a Deore. Dražší Passera 55 za 18 990 korun nabízí vyšší řadu vidlice téhož výrobce a osazení Deore v kombinaci s kotoučovkami Quad. Nechybí jemnější vzorek pláštů či stavitelný představec.

Horská kola doplňuje dvojice odolných strojů Buddy s masivním rámem a kotoučovými brzdami Quad u dražšího Buddy 01 za 13 990 korun.

Široká je nabídka krosových kol, která jsou na duralovém rámu, přičemž nejlepší verze Cross 6.7 má kompletní osazení Deore XT, vidlici Suntour a hydraulické kotoučovky. Na kotouče spoléhají i dva levnější modely s osazením SLX za 26 990 korun či Deore/XT za 19 990 korun. Odolný rám, širší pláště a odpružení je všechny předurčují k nasazení i mimo asfaltový povrch. Levnější verze spoléhají v brzdách na klasiku. V nabídce je i trekingový model Ecorider s kompletním vybavením.

Celou nabídku pak uzavírá čtveřice dětských kol, samozřejmě na duralovém rámu, dokonce i u nejmenší šestnáctky.

(už)

Apache® Bicycles Mountain Bikes 2009

NOVÁ KOLEKCE

Hawk jestřáb Kč 25.990,-

rám Alloy U6 Ultralight – vidlice Marzocchi 33 LO 100 mm Al steer tube – velikost 16,5" · 19" · 21,5"

Hitem nové sezony je bílá barva, a proto nemůže být nejlepší bike na duralovém rámu jiný. Duralová slitina U6 Ultralight je tvarována hydroformingem pro dosažení výrazné tuhosti rámu a zachování dostatečného komfortu. Vejčitý profil spodní trubky přechází směrem ke středovému pouzdru ve výrazné zploštění pro navýšení tuhosti. Zadní patky vyznávají minimalistické provedení a řetězové vzpěry samozřejmě nemohou postrádat zploštění za partií převodníků. Osazení vidlicí Marzocchi 33 s lockoutem a zdvihem 100 mm je dobrou volbou pro dlouhé trate. Komponenty řady SLX jen dokreslují designovou vyzrálost tohoto kousku o hmotnosti 11,5 kg.

www.apache-bike.cz

Spirit Of The Victory

Tune King Kong

➨ *Dokončení ze str. 1*

Na kole

Zapletená kola byla osazena na 10,6 kg vážícím celoodpruženém stroji se 140 mm zdvihu a velmi výrazně přispěla k celkové nízké váze kola. Oproti redakčnímu stroji, postaveném na totožném rámu, ale osazeném mnohem lidovějšími koly na nábách Deore XT a ráfcích Mavic X317, se projevil obrovský rozdíl v akceleraci stroje i jeho ovladatelnosti v terénu. Odlehčení zapletených kol a plášťů má značný význam na kvalitu jízdy a na testovaném all mountain biku se jelo skoro jako na superlehkém XC stroji. Samozřejmě je třeba brát ohled také na to, že o dost lehčí ráfky by nemusely přežít hrubé zacházení, jakého se jim běžně dostává s odolnějšími a také těžšími ráfky Mavic. Tuhost výpletu je však díky použití tradičních 32 drátů s trojím křížením na vysoké úrovni a tak hrozí mnohem menší nebezpečí újmy, než třeba u kol s menším počtem drátů.

Zároveň musíme vyzdvihnout klasické provedení výpletu bez jakýchkoli designových a technologických vychytávek, které v případě problému v terénu máme šanci buď sami opravit, či alespoň sehnat náhradní drát nebo nipl.

Pokud srovnáme ceny zapletených kol s konkurencí, pak si náby Tune s ráfky No Tubes nestojí vůbec špatně a investice necelých dvaceti tisíc tak patří k těm, které jsou na kole opravdu poznat. A ten, kdo to s cyklistikou myslí hodně vážně, by zrovna na tomto komponentu šetřit neměl.

(mig)

⊕ nízká váha, údržba, tuhost

⊖ tenké drážky ořechu

Fi'zi:k Tundra k:1

Rodina sedel italské značky Fi'zi:k se neustále rozšiřuje a posledním přírůstkem je MTB model Tundra, určený především pro jezdce cross-country. Jeho celková koncepce vychází z oblíbeného silničního typu Arione, charakterizuje jej tedy nízký dlouhý skelet a plochá sedací část. Sedlo Tundra je nabízeno ve dvou různých specifikacích. Superlehké provedení s dodatkem Carbon, tedy s karbonovými ližinami, stojí 3490 korun a podle údajů výrobce váží 199 gramů. Jedná se tedy o absolutně nejlehčí sedlo v nabídce značky. Druhou, dostupnější verzí je varianta Tundra k:1, která prošla naším dlouhodobým testem. Cena tohoto modelu je 2690 korun a hmotnost se vyšplhala na 235 gramů.

Skořepina sedla je vyrobena z Nylonu zpevněného karbonem. Celý skelet je podélně vyztužen také dvojicí paralelních žeber. Potah je již tradičně kožený se semišovým středovým pásem. Ližiny jsou vyrobeny ze slitiny s označením K:ium. Bočnice sedla jsou vybaveny plastovým krytem. Ten však nepřesahuje vnější okraj polstrování, takže jej neochrání před odřením například při opírání kola o zeď. Již klasickým detailem je jakési přemostění dvou zadních nosníků ližin, do nějž se po vycvaknutí krytky s logem značky dá jednoduše zasunout miniaturní blikačka, kterou nabízí Fi'zi:k ve svém příslušenství.

Celkovému tvaru není co vytknout, zajistí vhodné rozložení tlaku a umožní i částečný předozadní posun jezdce pro změnu těžiště. Nikde nejsou ani při delší jízdě patrné ostřejší hrany, bočnice jsou dostatečně vysoké i vhodně zahnuté. Bohužel polstrování, kterého navíc není příliš silná vrstva, je podle našeho názoru zbytečně tvrdé. Oproti typům Arione či Gobi zde také chybí technologie Wing-Flex, tedy jakési nařezání krajů bočnic pro jejich lepší poddajnost. Doslova extrémní tvrdost pak nabízí samotný skelet, který dovoluje pouze minimální prosednutí. Schopnost pružit je zde tedy velmi omezena, na čemž se pravděpodobně podílí především zmiňovaná spodní podélná žebra. Náš pocit z tohoto sedla tedy nebyl právě pozitivní. Již při prvním nasednutí jsme cítili tvrdost skeletu a minimální poddajnost polstrování. S přibývajícími kilometry se pocit pohodlí nezlepšoval, spíše naopak. Překvapilo nás také vrzání sedla při přejezdu nerovností, k němuž docházelo v zadním uložení ližin. To ale napravilo lehké prostříknutí tekutým mazivem a vícekrát už k vrzání nedošlo.

Sedlo Fi'zi:k Tundra bude tedy vyhovovat těm jezdcům, kteří nevyhledávají přílišný komfort. Tvar sedla je optimální, ale po stránce pohodlí je většina modelů tohoto výrobce k jezdci mnohem štědřejší. Váhově není tundra také nijak výjimečná, ve srovnání s konkurencí patří k průměru. Je zajímavé, že zrovna Fi'zi:k, jenž vždy dbal především na pohodlí, přišel s takto tvrdým sedlem. My bychom dali přednost vyzkoušeným, a hlavně pohodlným modelům Gobi, Nisene či Arione.

(kad)

⊕ tvar sedla, zpracování

⊖ tvrdý skelet, minimum polstrování

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Výměna oleje u vidlic

Zima je tady a s ní přichází i nutná údržba kola. Očista, promazání a případná výměna opotřebovaných částí kola je samozřejmostí, mnozí začínající jezdci však netuší, jakou by měli věnovat pozornost odpružené vidlici.

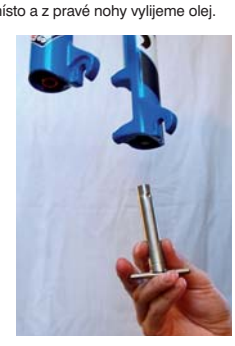
Péči by měly dostat nejen služebně starší modely, ale i u nových vidlic by se měl zkontrolovat a případně vyměnit olej. Každý výrobce na svých stránkách uvádí, po jak dlouhé době by se měl olej měnit. Třeba u značky Rock Shox je to padesát jízdních hodin. Nejlepší je vždy vidlici svěřit autorizovanému servisu, jenž se postará o výměnu všech těsnění a použije originální olej. Pokud však jezdíme hodně často a na výměnu si troufneme sami, stačí si objednat originální olej a sadu těsnění a proceduru provést v domácí dílně. Pokud je ale vidlice v záruce, můžeme tímto zásahem o ni přijít, protože samozřejmě nejsme autorizovaný servis. S tímto rizikem je třeba počítat.

Na příkladu vzduchového modelu Rock Shox Sid Team 2008 si ukážeme, jak taková rozborka probíhá a na co si dát pozor.

Vidlici si upneme nejlépe do montážního stojanu či svěráku a připravíme si sadu imbusů, stranový klíč č. 24 pro povolení vzduchové patrony a olejového tlumiče, trubicový klíč č. 10 na povolení matky ventilku negativní komory a pinzetu. Dále budeme potřebovat dvě misky na starý olej, nový olej odpovídajícího složení a injekční stříkačku.

Nejprve se budeme věnovat pravé noze, ukrývající tlumení a systém komprese a lockoutu Motion Control. Imbusovými klíči sejmeme zlatavou zátku floodgate a ovládání lockoutu, abychom se dostali k šestihranné zátce olejové patrony. Tu povolíme plochým klíčem č. 24. Zde se nemusíme bát, že by se vidlice rozletěla, tlak vzduchu je v druhé noze, která zatím zůstává uzavřena.

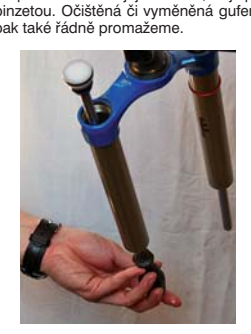
Z pravé nohy vyjmeme titanový labyrint Motion Control, který je použit pouze u modelu Team a Black Box. U ostatních vidlic je tubus z plastu. Tento válec se stará o regulaci průtoku oleje a tím je možné zvýšit kompresi či vidlici plně zablokovat. Tubus Motion Controlu odložíme na čisté místo a z pravé nohy vylijeme olej.



Zespodu pravé nohy vyjmeme tahem rukou červený ovladač odskoku, který je do tlumiče pouze zacvaknutý. Pod ním se ukrývá šroub na imbus č. 5, takže jej povolíme, ale zatím nevyjmeme úplně. Vzhledem k tomu, že vidlice SID mají zespodu delší prostor, budeme potřebovat nejen dlouhý imbusový klíč, ale do levé nohy také dlouhý trubkový klíč č. 10. Jím vyšroubujeme na dlouhém těle ventilku negativní komory namontovanou matku, která zároveň drží vnější a vnitřní nohy pohromadě. Negativní komoru vypustíme, ale pozitivní shora ještě necháme nafouknutou.

Gumovou palicí přes dřevěný nebo plastový váleček opatrně klepneme do napůl vyšroubovaného šroubu v pravé noze a do ventilku, abychom odrazili vnitřní nohy od kluzáků. Musíme však dát pozor, abychom nezničili závit. Po povolení těchto šroubů z vidlice vyteče olej. V pravé noze ho bude minimum, neboť většinu jsme již vylili, v levé noze je pak mazací olej vzduchových komor. Poté můžeme stáhnout kluzáky z vnitřních nohou. Z nich budou vystupovat dvě trubičky – z pravé nohy pístnice tlumiče a z levé pístnice vzduchových komor. Z pravé nohy vytlačíme trubičku tlumiče horem ven a očistíme píst.

Z gumových pouzder, tzv. gufer, která zabraňují vniku nečistot do vidlice, stáhneme vnější pružinku a gufera zkontrolujeme. Zevnitř vyjmeme molitanové kroužky, které podle stavu opotřebení buď vyměníme, nebo jen ručně vypereme, nejlépe v odmašťovadle či klasickém jaru. Čisté kroužky opět promažeme odpovídajícím mazivem (u každé značky se může složení lišit a nesprávné mazadlo by mohlo těsnění poškodit) a opět vrátíme na jejich místo, nejlépe pinzetou. Očištěná či vyměněná gufera pak také řádně promažeme.



Na levé straně korunky vypustíme vzduch z pozitivní komory a poté můžeme stranovým klíčem č. 24 vyšroubovat zátku. Pod ní najdeme bílý plastový váleček s těsněním – píst oddělující obě komory. Ten je připevněn na dlouhé pístnici, zakončené spodním ventilkem, která vychází ven z vnitřních nohou. Zatlačíme ji tedy dovnitř a vysuneme píst skrz korunku ven. Zkontrolujeme O-kroužky těsnění a případně je nahradíme novými. Pokud bychom opět použili poškozené těsnící kroužky, mohlo by docházet k úniku vzduchu či spojení komor, které se může projevit staženým vidlice a zkrácením zdvihu. Vnitřek komor vyčistíme a vysušíme čistým hadříkem a poté lehce namázneme píst, který opět zasuneme zpět.

Do stříkačky nabereme doporučené množství oleje a stříkneme jej do prostoru vzduchových komor. Pístem uvnitř několikrát zahýbeme nahoru a dolů, aby se olej dobře rozprostřel po vnitřní stěně. Pozor však na jeho případný únik. Levou nohu pak můžeme opět uzavřít zátkou s ventilkem, kterou zašroubujeme do korunky. Musíme dodržet momenty utahování, aby nedošlo ke stržení závitu.

Na tlumícím pístu případně vyměníme těsnění a očistíme jej. Pak jej namočíme do oleje a celou pístnici opět vsuneme do pravé nohy. Ovladačem odskoku nastavíme minimální útlum, aby mohl olej volněji protékat skrz píst. Odměříme potřebné množství čistého oleje, u našeho Sida Team to bylo 90 ml oleje Pit Stop a z horní strany jím vnitřní nohu naplníme. Tlumení uvnitř funguje na bázi otevřené olejové lázně, takže několikrát lehce zapružíme, aby se olej dostal do celého systému.

Poté vrátíme dovnitř válec Motion Controlu a utáhneme. Vnitřní nohy jsou zkompletované a můžeme přistoupit k sestavení vidlice.

Na vnitřní nohy nejprve natáhneme pružné kroužky, které jsme stáhli z gufer. Ty na ně vrátíme až po sesazení vidlice. Poté nasuneme kluzáky zhruba do poloviny, aby se pístnice ještě dotkly otvorů v kluzácích. Stříkačkou těmito otvory vpravíme do kluzáků zhruba 15–20 ml oleje, jenž bude mít za úkol promazávat pouzdra.

Vidlici vzhůru nohama stlačíme tak, aby vnitřní pístnice prošly otvory v kluzácích. Pokud se vzduchovému ventilku nebude chtít vylézt, dofoukneme pozitivní komoru, jejíž tlak jej vytlačí. Poté na něj opět našroubujeme upevňující matku. Pravou nohu spojíme s kluzákem původním šroubkem na imbus pětku a poté do šroubku vrátíme ovladač odskoku. Vidlici celou otřeme od přebytečného oleje, na gumová pouzdra kluzáků přetáhneme pružné kroužky a namontujeme zpět ovládání komprese a lockoutu. Tlakem na vidlici zjistíme, zda jsme dovnitř nedali příliš mnoho oleje, to by pak kompresní tlumič narážel na hladinu oleje a vidlice by nechodila v celém zdvihu. Pokud je vše v pořádku, můžeme vidlici nasadit zpět na kolo a nafouknout obě komory na požadované tlaky. Výměna oleje je hotova.

(mig)

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 Mihalečko, Jiří Uždil ● Grafika: Soňa Žertová ● Zlom: Typostudio Pavel Amler ● Spolupracovníci: Lukáš Staněk, Jaroslav Ševčík (webmaster) ● Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový priečinok 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719–12 ● Registrováno MK ČR ● Evidenční číslo MK ČRE 6596 ● ISSN 1210-700x ● Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. ● Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

HLEDÁME PRODAVAČE
do „butiku“!

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

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

PAVLAČ

Novým českým cyklovládcem se stal Roman Kreuziger. Ačkoliv nezískal nejcennější kovy na žádných mistrovstvích planety či kontinentů, jeho třináctá příčka z první účasti na Tour de France se cení velmi vysoko a tak není divu, že vyhrál v anketě o Krále české cyklistiky. S tímto jistě nemohou ani zarytí bikeři nesouhlasit, protože Křížák je opravdu „king“.

Díky paparazzi fotografům na Crocodile Trophy jsme zjistili, že naši cyklisté měli slitování i se soupeři, kteří nedisponovali tak skvělým zázemím. Na naše závodníky totiž

hned po dojezdu etapy čekal osobní kuchař s makrobiotickou stravou, zatímco ostatní museli čekat na společnou večeři až do večera. A právě podle fotky to vypadá, že bronzový medailista Trunda se ze soucitu s kolegy vydal popostrčit auto místního kuchaře, aby přijel co nejdříve…

Husarský kousek se povedl několikanásobnému mistru světa v dualu a fourcrossu Brianu Lopesovi, když se v domovské Kalifornii postavil na start cyklokrosového závodu v Irvine a vyhrál ho! A jeho taktika? Po shlédnutí videa na jeho stránkách http://www.brianlopes.com/ je výborně vidět, že jeho největší devizou bylo umění vyskočit do vzduchu a tak skokem překonat příčné desky, které ostatní závodníci přeskakovali při běhu vedle kola. Zde si Brian vždy vydobyl významný náskok. Otázkou by však bylo, jak by si vedl na evropských závodech tváří v tvář světové špičce.

Na brněnském veletrhu bylo představeno Občanské sdružení Černí koně, které bude podporovat tělesně postižené cyklisty. Prezentací projektu sdružení ihned získalo širokou podporu různých cyklo-odborníků. Hlavním cílem by totiž mělo být bezplatné půjčování speciálních závodních handbiků, tedy kol poháněných pouze rukama. Cena takového stroje se dá srovnat s hodnotou malého automobilu, a tak je pro většinu hendikepované populace zcela nedostupný. V týmu Černých koní sdružení jezdci pak budou moci využívat podpory na trénincích i závodech.

Jako přestup roku by se ve sjezdovém kolotoči mohl označit vstup australského zabijáka Sama Hilla do týmu Specialized. Sam vyhrál dvakrát titul mistra světa a zatápí i ostřílenějším jezdcům, jako jsou Steve Peat či Greg Minnaar. Do týmu Specialized s ním vstupuje i mladý Brit Brendan Fairclough, jenž se stejně jako Sam před lety stal letos juniorským mistrem světa. Uvidíme, jak mu trénink s nejlepším jezdcem planety půjde k duhu.

Že vám obrázek celoodpruženého stroje připomíná spíše supermarketové počiny než nějaký kultovní bike? I přes podobnost s levnými celoodpruženými koly italské produkce, známými hlavně v půlce devadesátých let kromě podobného systému

odpružení také svojí fialovou, či doslova papouškovskou barevnou variací, jde o kultovku Intense Spyder. Je to první rám zakladatele značky Jeffa Sebbera, který vytvořil ještě předtím, než v roce 1993 začal oficiálně vyrábět rámy pod značkou Intense. Rám kombinuje vzadu čep Horst Link před osou zadního kola a vzpěru Mc Pherson Strut s napevno usazeným tlumičem. Toto řešení se v menších obměnách začíná opět objevovat u novinek na cyklistickém trhu.

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

Pinarello Prince

Topmodel značky Pinarello je jednoznačně jedním z nejlepších silničních kol, která jsme kdy testovali. Co chcete slyšet více? První věta celého testu je dostatečně vypovídající a nic dalšího vlastně není třeba vědět. Konec testu.

Pinarello Prince je skutečně špičkovým závodním materiálem, na němž snad nelze hledat nějaké nedostatky. Po konstrukční stránce představuje jeho rám v současnosti absolutní vrchol. Jeden nedostatek zde ale je, a to pro mnohé z nás docela zásadní. Je jím pochopitelně cena. Samotný rámový set totiž stojí necelých sto tisíc a v případě námi testované verze se sadou Sram Red a koly Mavic R-Sys se cena vyšplhala na částku 189 990 korun. Tedy sumu, kterou je běžná česká rodina ochotna obětovat třeba za novou Dacii Logan ve výbavě „social edition". Ovšem toto srovnání není vůči Pinarellu tak úplně fér. Zatímco zmiňovaná dacia je skutečně tím úplným základem, prince je naopak vrcholem ve své třídě. Být nedoveze celou rodinu na chalupu a do kufru mu nenacpete sekačku na trávu i dětský kočárek. Pinarello Prince je zkrátka kolem, jehož cenu budete muset doma pečlivě tajit…

Výsledek vývoje

Popis kola si tentokrát nechme až na závěr, mnohem důležitější jsou jeho dovednosti. A ty jsou výkladní skříní legendární italské značky. Pro Pinarello typicky kratší přední trojúhelník ze své podstaty nenutí jezdce k přílišnému natažení k řidítkům, což ovšem zdárně dohání představec a lehce vzad vyosený zámek sedlovky. Výsledek? Kratší rozvor kola dělá z prince mistra zatáček. **Reakce kola jsou okamžité a proplétání se v balíku je jednou z princových oblíbených činností. Pokud byste ale očekávali nadměrnou živost až neposednost, byli byste na omylu.** Kolo vede ochotně přímý směr, což je do jisté míry způsobeno zmiňovaným delším představcem. Stačí ovšem sebemenší podnět a reakce kola může být pro méně zkušeného jezdce nečekaně výrazná. Je to podobné, jako byste si přesedli z klasického auta do závodní motokáry, v níž stačí menší pohyb volantem, a už se skoro točíte o 180 stupňů. Hranice mezi vyloženě stabilní jízdou a co nejlepší ovladatelností je velice tenká, ovšem právě ji se snaží většina výrobců nalézt. Při jejím odhalení už lze celkem jednoduše laborovat s mírným posunem k jedné či druhé straně, tedy k převaze stability či k požadavku na co nejlepší ovladatelnost. Prince je skutečně na samotné hranici obojího, ovšem přece jen s větší prioritou v ovladatelnosti.

Přenos síly si dovolíme ohodnotit absolutními superlativy. Přestože by přesné laboratorní měření jistě ukázalo určitý úhyb rámu při silném záběru, v praxi má jezdec pocit, že je tuhost rámu absolutní. Když se k tomu přičte jeho fantasticky nízká hmotnost, kterou výrobce udává okolo 900 gramů, je jasné, že prince nabídne neskutečnou akceleraci. Ta byla v případě testovaného kousku podpořena i vysoce pevnými koly Mavic R-Sys. Celková hmotnost námi zkoušeného kola ve velikosti 575 mm byla 6,8 kilogramu.

První silnější záběr do pedálů a Pinarello vyráží dopředu jako střela. Totéž se opakuje při dalším a dalším záběru. Prince nutí jezdce ze sebe dostat maximum, kolo jakoby ani nedokázalo jet pomaleji a v klidu. Dokonalá odezva na každé šlápnutí probouzí v jezdci zvědavost, jak rychle dokáže jet. A jestliže prince svým lákáním k rychlosti zvítězí, může to jezdce docela bolet.

Pokud jste ale byli doposud přesvědčeni, že s dokonalým přenosem energie musí chtě nechtě souviset minimální komfort jezdce, prince to vyvrací. Jeho konstrukce má logicky prioritu v přenosu síly, rozhodně z vás ale tento závodák nevytřese duši. **Po stránce pohlcování otřesů je podle našeho názoru testované Pinarello až nebývale štědré, samozřejmě ve vztahu k nabízené skvělé tuhosti.** Jistě že jsou na trhu podstatně pohodlnější karbonová kola, ta ale v drtivé většině případů nedokáží nabídnout takovou porci skvělé akcelerace. Vždy je něco za něco a v tomto případě je obět minimální části pohodlí pro maximální přenos síly takřka zanedbatelná. Prince je navíc po stránce komfortu vyvážený. Přestože celá hlavová partie rámu působí hodně mohutně, profilace Onda na vidlici i zadní stavbě rozhodně nejsou samoúčelné a jejich úkolem není zatraktivnění designu. Rám je sice na pohled svými křivkami atraktivní, většina konstrukčních prvků zde ale má své jasné opodstatnění.

Vzor pro ostatní

Karbon 50HM1K je použit nejen na rámu, ale i na přední vidlici. Samotný materiál dovoluje díky své vysoké pevnosti použití tenké stěny. Nejvíce namáhané partie jsou ale vyztuženy žebrováním, to se týká jak oblasti hlavy, tak partie okolo středového složení. Orientace žeber zde dokáže výrazně navýšit boční tuhost, aniž by byla narušena schopnost ve vertikálním směru pružit.

Zatímco základní rámy značky pocházejí z Asie, Prince se hrdě chlubí štítkem Made in Italy. Tvar modelu Prince se pro příští sezonu stal předlohou i pro nižší model Pinarello FP3. Ten využívá tutéž formu, je tedy tvarově i použitou geometrií shodný. Rozdíl je pouze v použitém materiálu, levnější typ využívá vlákno 30HM12K s odlišnou pohledovou strukturou.

K sadě Sram Red není co dodat. Funguje bezchybně a její o něco tvrdší odezva při řazení se k celkovému závodnímu duchu kola výborně hodí. Příjemným překvapením byly karbonové kliky Pinarello Tank s integrovanou osou, jejichž tuhost byla perfektní. Zajímavostí jsou pláště pocházející od Continentalu, zdobí je ale logo Pinarello Prince. Jejich směs se ale ukázala jako skvělý společník i na mokro. Sedlo, ačkoli nese logo Most a název XLR XP, je starým dobrým SLR od Selle Italia. K jeho kladům patří nízká hmotnost, ne ale každému jezdci budou jeho nízké bočnice vyhovovat.

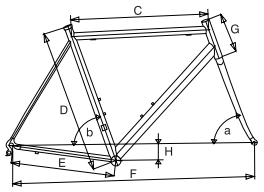
Přestože stačila k vystižení celé povahy kola jedna věta na začátku testu, bylo těch charakteristických rysů nakonec celkem dost. Prince je zkrátka šlechtic s vybraným chováním. Pokud se s ním ale chcete kamarádit, bude vás to něco stát… ■

⊕ tuhost, nízká hmotnost, ovladatelnost, design

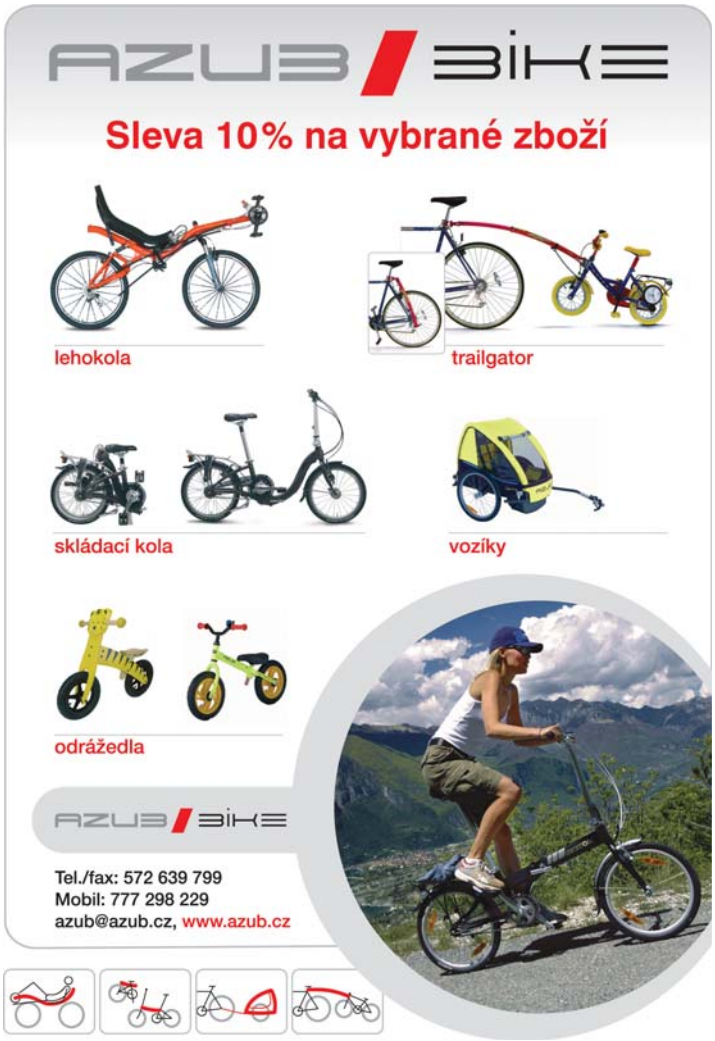
⊖ cena

Technická specifikace:

Rám: Karbon Torayca 50HM1K
Vidlice: ONDA Torayca 50HM1K
Kliky: Sram Red 39/53, 175 mm
Přehazovačka: Sram Red
Přesmykač: Sram Red
Řazení: Sram Red Double Tap
Brzdy: Sram Red
Zapletená kola: Mavic R-Sys
Kazeta: Sram OG-1070 12–23 z.
Představec: Most TigerLite
Řidítka: Most LionAir carbon
Sedlovka: Most Tail C-Max
Sedlo: Most XLR XP carbon
Pláště: Pinarello – Continental 23
Pedály: Look KéO Carbon Titanio
Váha: 6,8 kg (vel. 575 mm, bez pedálů)
Cena: 189 990 Kč
Cena rámového setu: 96 990 Kč



	Velikost	575 mm
a	Úhel hlavy	73°70'
b	Úhel sedlové trubky	73°
C	Horní rámová trubka	575 mm
D	Délka sedlové trubky	608 mm
E	Délka zadní stavby	408 mm
G	Hlavová trubka	184 mm



Twiggy mezi brzdami

➨ *Dokončení ze str. 1*

Nebylo problémem ani přibrzdit a jet po předním kole, nebo dokonale zablokovat kola a zastavit „na fleku". Citlivost tedy byla vynikající a upřímně jsme tak silný výkon neočekávali. Jistě, lze podotknout, že větší přední kotouč na výkonu přidá, ale zadní brzda s „formulákým" diskem vykazovala stejně vysokou brzdnou sílu. Takže v otázce výkonu problém hledat netřeba, pro cross country je zcela dostatečný.

Brzdy jsme testovali na trati maratonu Sudety a v jeho okolí, takže jsme zdolali i několik prudkých sjezdů. Krátké sjezdy byly v pohodě, brzdy se nestačily zahřát, takže žádná změna ve výkonu neproběhla. Ale když jsme zdolávali asi dvoukilometrový sjezd mezi skalami a volně posetými kameny, často jsme museli brzdit před překážkami či dřevěnými můstky. Ačkoliv má být v těle brzdy zabudována vyrovnávací nádržka pro pohlcení rozpínající se brzdové kapaliny TaperWall, při dlouhodobějším brzdění docházelo k oddalování brzdové páčky od řídítek. To může být velmi nepříjemné na konci dlouhého závodu či vyjížďky, kdy je jezdec již unaven a brzdy mu ještě užírají sílu tím, že musí na brzdění vyvinout větší sílu. Proto bychom brzdy Formula R1 po vlastním otestování doporučili pouze pro kola na XC, kde je dlouhých sjezdů minimum, maratonci by se však měli připravit na to, že

na dlouhé alpské sjezdy brzda díky své muší váze připravena není.

V představení jsme se také zmiňovali o odlehčovacím otvoru v brzdové páce, který je umístěn v bodu kontaktu bříška prstu. V celoprstových rukavicích hrany otvoru nijak do prstů netlačily a dokonce se zasloužily o větší jistotu bez sklouznutí, protože bříško prstu do otvoru akorát zapadne. V nabídce však mají vedle magnéziových páček být i karbonové.

Cena jedné brzdy bez kotouče je dovozcem stanovena na 5783 Kč. Zda je to hodně nebo málo, je třeba posoudit podle toho, jestli se jezdci vyplatí taková hmotnostní úspora, která oproti nejlehčím brzdám konkurence u kompletu činí klidně i přes sto gramů. **(mig)**

⊕ nízká váha, dostatečný výkon, design

⊖ přehřívání v delších sjezdech

Držák řetězu Pedro's

Při cestování s kolem v dopravních prostředcích, vyžadujících vyjmutí zadního kola, se hodí praktická pomůcka americké firmy Pedro's – držák řetězu Chain Keeper. Na krátkém rychloupínáčku je připevněna jednoduchá plastová kolejnička, která supluje zuby kazety. Řetěz, jenž by jinak plandal volně v éteru a při každém otřesu by mlátil do řetězových vzpěr, tak nedostane šanci a zůstává na témže místě, navíc v napnutém stavu. Na rozdíl od v minulém čísle testovaného modelu BBB Chain Grip však pedros postrádá dlouhý rychloupínák, jenž by bránil případnému nechtěnému stlačení zadní stavby. Tento se pouze nasazuje do pravé patky. Po stažení rychloupínáku však drží znamenitě a nemá tendenci vypadnout. Oválné tělo, které se na jednom konci zužuje, je dokonce možné pootočit v jakémkoli úhlu a tím řetěz více napnout. Přehazovačka však musí být při transportu zařazena k nejmenšímu pastorku. Cena tohoto užitečného pomocníka, jenž se dá využít i při opravách, je 239 Kč. **(mig)**

⊕ snadná montáž, ochrana rámu před řetězem

⊖ nenalezli jsme

KAM S HADIČKOU 2

Jak jsme si v úvodním dílu řekli, hadička brzd dokáže být kromě pomocníka v podobě přenosu síly z páky na třmen, díky kapalině uvnitř, také nepřítelem ve formě brusného nástroje. Příklad vedení hadičky od brzdové páky ke třmenu na vidlici jsme si ukázali a teď se podíváme, jak se postupem času vyrovnali s touto problematikou jednotliví výrobci předního odpružení.

Postupný vývoj přinesl u každého výrobce vidlic jiné řešení problému s uchycením hadičky. Nejdříve neexistovaly žádné úchyty hadiček, pouze dvojice montážních otvorů či závitů pro uchycení třmene a tím to končilo, takže, bikere, poraď si sám. Postupně se začaly objevovat speciální nalepovací objímky, například vidlice **Manitou** je měly na zadní straně kluzáku, samozřejmě v nutné návaznosti na zadní umístění spojovacího můstku, a hadička tak vedla od řídítek kolmo dolů a prohýbala se směrem dozadu. Bohužel toto řešení nebylo nejpraktičtější, protože hadička občas v zatáčce narážela na rám a nezřídka kdy se samolepicí úchyt odlepil. Zadní průhyb také způsobil tření hadičky o korunku vidlice a probroušené rýhy jsou dnes nemými svědky tohoto kompromisu. Nicméně s kvalitní ochrannou samolepkou na korunce a dostatečným zajištěním hadičky stahovacími pásky ke kluzáku je toto řešení funkční.

Takřka k dokonalosti dovedl vedení hadičky **Rock Shox**, který ji ponechal na kluzáku a spojovacím můstku, na který přidal výlisek pro snadné usazení hadičky na patřičném místě. Podle typu můstku mají některé modely tento výlisek buďto zezadu, nebo u freeride modelů zepředu, kde to připomíná starší klasiku. Obojí je určeno pro kombinaci se stahovací páskou. Zadní umístění umožňuje protažení hadičky mezi korunkou a můstkem, tam ale dochází ke kontaktu s korunkou, takže je lepší tento typ úchytu zvolit jako pojistku pro jistější usazení stahovací pásky a hadičku vést předem po můstku.

U levnějších vidlic bývá úchyt hadičky vyřešen jednoduchou plastovou sponou, bohužel se z ní hadička často vyvlékne. Navíc může drhnout o korunku, takže tento systém bez dalšího uchycení hadičky nic neřeší.

Magura díky dvojicí můstků také řeší kam s hadičkou, někdy je úchytka zezadu, kde následuje volný pohyb a tření o korunku. Polovina modelů této značky má úchyt vzadu a polovina vpředu, lepší je přední varianta.

Manitou aplikuje úchyt dozadu, bohužel zde je díky upevnění hadičky ke korunce její průhyb umožněn jen na malé části, takže dochází k výraznému lámání při propružení. Lepší je nechat hadičku na korunce volně v kombinaci s ochrannou samolepkou.

Starší provedení Manitou spoléhalo na lepicí úchyty nebo na tyto stahovací pásky. Hadička se sice nedotýká korunky, ovšem tře o vnitřní nohy, takže zbytečně ničí teflonový povrch.

Marzocchi nejprve situovalo plastový držák hadičky na zadní straně levého kluzáku do úrovně stíracích kroužků, ovšem hadička neměla přirozený průhyb, takže tření o stěnu vnitřních nohou nebo průhyb dozadu nebyly ideální. Současné modely využívají šroubovaného úchytu vpředu pod můstkem nebo v místě otvoru pro čep ráfkové brzdy. Obojí pak počítá s průhybem hadičky dopředu nebo do boku, pevné uchycení k můstku je jen další vylepšení proti pohybu hadičky a broušení materiálu.

Podobný systém vyznává i značka **Fox**, jejíž vidlice nesou nenápadný plastový úchyt na miniaturní imbus na přední straně kluzáků v místě první třetiny můstku. Toto provedení asi nejlépe využívá vedení hadičky od třmene vnitřkem a následně přirozeného bočního oblouku, ovšem nadměrné stažení může poškodit závit, takže je opět lepší pojistit hadičku navíc stahovací páskou.

SR Suntour má na svých modelech kombinace obojího provedení po vzoru Marzocchi. Nejlepší freeridové vidlice mají vpředu na kluzáku plastovou objímku pod můstkem, další využívají vzadu za můstkem našroubovaného plastového vodítka jako u staršího provedení italských vidlic.

Magura to víceméně ponechává na volbě jezdce, dva můstky jsou totiž dostatečným prostorem pro improvizaci. Nicméně plastová úchytka zepředu nebo zezadu, podle konkrétního modelu, je vlaštovkou jasně ukazující na správnost volby ostatních značek, a tudíž jasnou inspiraci.

RST si vzalo příklad z Manitou a na zadní stranu kluzáků situovalo výlisek pro hadičku. Je počítáno s vedením hadičky mezi korunkou a můstkem, ovšem v tomto případě může dojít ke kontaktu se spodní částí korunky nebo kluznou plochou vnitřní nohy. Obojí opět s možností otěru materiálu, takže raději vyzkoušet alternativní cestu.

DT Swiss to má se vzadu umístěným spojovacím můstkem podobně jako Manitou, takže hadička zezadu a její průhyb samozřejmě směrem k jezdci. Alternativou je neuchycení hadičky k můstku, ale její vyvedení těsně pod ním dopředu. Bohužel následný boční průhyb může vzhledem k výšce uchycení hadičky znamenat i její kontakt s pláštěm při výraznějším propružení. Toto riziko je třeba brát v potaz, i pokud by se někdo chtěl vydat touto cestou také u vidlic Manitou.

Samostatnou kapitolou jsou vidlice v provedení Upside Down, tedy s napevno uchycenými vnějšími nohami v korunkách a vnitřními nohami tvořícími kluzáky. Hadička buďto jezdí celá, a tedy dře, kde může, nebo je napevno uchycena v místě těsnicích kroužků nad nábojem a tam dochází k jejímu průhybu. Riziko zaseknutí se o klacek nebo větev je tady největší.

Vedení hadičky by tedy vždy mělo být co nejjednodušší a nejúčelnější, aby nehrozilo riziko poškození materiálu vidlice, potažmo i samotné hadičky. Pokud už tedy vlastníte vidlici nějakého výrobce, jehož systém se vám nezdá ideální, klidně se inspirujte tam, kde to dotáhli k jednoduché a funkční variantě.

(už)

ABUS Urban I

Název Urban jasně naznačuje primární určení testované přilby, která je novinkou v nabídce značky ABUS.

Její doménou má být především město, bude sloužit stejně dobře městským bikerům jako těm, kteří se na kole dopravují třeba do zaměstnání. Stejně tak tento model využijí například in-line bruslaři, zkrátka všichni, kteří u přilby vyžadují maximální odolnost.

Odolnost, to je slovo, které z modelu Urban I vyloženě vyzařuje. Jedná se o klasickou In-mold konstrukci s tvrzeným polystyrenovým základem, stěna skeletu ale již od pohledu nabízí dostatečné deformační zóny při případném nárazu. Celková nadprůměrná hloubka přilby výborně chrání i zadní partii hlavy jezdce až k zátylku. Celý vnější plášť navíc tvoří jednodílná skořepina, účinně zabraňující rozlomení přilby po nárazu. Skořepina i vzadu sahá až ke spodní hraně skeletu. Celková robustnost hrála při vývoji jednoznačně prim, a výsledná váha 325 gramů u velikosti M je proto zcela v mezích normy.

Celkem 21 ventilačních otvorů se stará o optimální přívod vzduchu. Trojice čelních průduchů je vybavena síťkou proti hmyzu, takže opět vše ve jménu pohodlí, a především bezpečí jezdce. Štítek je možné odepnout, což pravděpodobně učiní již zmiňovaní bruslaři. Decentní štítek ale přilbě sluší a díky svým menším rozměrům nezhoršuje výhled.

Vnitřní polstrování je sice tenčí, ale zásluhou vhodného tvaru a hloubky skeletu je usazení na hlavě velice pohodlné. Seřizování vnitřního obvodu se provádí klasickým otočným kolečkem na zátylku. Plastová čelenka, obepínající pouze zadní dvě třetiny hlavy, je rovněž doplněna o výstelky a totéž se týká zadního nastavovacího mechanismu a bajonetového zapínání pod bradou. Fakt, že bezpečí jezdce je pro ABUS na prvním místě, dokládá i velký zadní reflexní trojúhelník po obvodu centrálního průduchu, a především dvoudiodová blikačka integrovaná přímo do kolečka pro nastavení vnitřního obvodu přilby. I přes její menší rozměry je za tmy dostatečně výrazná. ABUS je zkrátka synonymem bezpečí.

Na přilbu ABUS Urban I v testované matné, olivově zelené barvě se nyní vztahuje akční cena od 1159 korun.

⊕ robustnost, hloubka skeletu, blikačka, cena

⊖ nenalezli jsme

Předplatné Cykloservisu na rok 2009

Časopis Cykloservis je nejlevnějším cyklistickým časopisem na našem trhu. Každých 14 dnů vám přináší nejčerstvější informace o velotechnice a cyklistických doplňcích. Cykloservis vychází 22× ročně s prázdninovou přestávkou (vydání na začátku července a další až v září).

Následující pokyny platí pouze pro předplatitele z ČR!

Adresa pro uhrazení předplatného na rok 2009 poštovní složenkou
Uhraďte částku **330,– Kč** nejpozději do 20. 12. 2008 (pokud chcete obdržet již první vydání 2009) na adresu:

PhDr. Miloš Kubánek, Cykloservis, Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10

Složenku vyplňte čitelně hůlkovým písmem, neboť údaje v ní obsažené slouží jako podklad pro přepis vaší adresy do databáze předplatitelů.

Bezhotovostní úhrada převodem z účtu
Předplatné Cykloservisu lze uhradit bezhotovostním převodem. Zašlete e-mailem jméno a adresu (Ulice, PSČ, město) pro zasílání výtisků na adresu: **miloskaspar@seznam.cz**. Do předmětu e-mailu napište **Předplatné Cykloservis.** Pokud jste měli Cykloservis předplacený i v roce 2008, uveďte to před adresu, na kterou vám budeme Cykloservis doručovat. Zašleme vám jako odpověď na váš e-mail **variabilní symbol**, pod kterým **částku 330,– Kč** uhradíte na číslo účtu **51-3617810277/0100** nejpozději do 20. 12. 2008 (pokud chcete obdržet již první vydání 2009)

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

FELT Q 920

Osazení

Komponentové osazení nabídne jezdci celkem pestrý mix. Vlastní řídítka a sedlo nabízejí dostatečně pohodlný posed i úchop. Vidlice Rock Shox Recon je i přes vzduchovou pružinu dostatečně citlivá k malým nerovnostem a nabízí solidní torzní tuhost. Dostat ji na dno zdvihu při velkém rázu se nám ale s vhodně nastaveným tlakem nepodařilo. Brzdy Avid Juicy 5 použitím předního kotouče 180 mm získaly na výkonu. Dávkování brzdného účinku je plynulé, zadní průměr 160 mm pro XC bohatě stačí. Trochu archaismem se zdá být použití klik Shimano v provedení Octalink, nicméně jde o léty prověřené spojení osy s klikou a jeho funkčnost a hlavně odolnost ložisek je leckdy vyšší než u některých novinek. Kombinace řazení Deore a přehazovačky Deore XT byla po všech stránkách funkční.

Zajímavé jsou vlastní pláště Felt Tartar, jejichž řidší vzorek byl poměrně spolehlivým vodičem v blátě. Díky kruhovému profilu dobře vedou do zatáčky, na suchu pak jsou vhodné do rozbitého terénu, na rychlých tratích budou lehce ztrácet.

Model Q 920 je kolem pro jezdce delších tratí, nevyhledávající technické pasáže, libující si spíše ve stabilním výkonu. ■

Německá značka Felt je známá hlavně díky svým cruiserům či celoodpruženým bikům s vlastním systémem zavěšení zadní stavby Equilink. Nabídka hardtailů ovšem za dvěma zmíněnými kategoriemi nijak nezaostává.

Našim službám

Nejvýše postavený model 920 řady Q sází na duralový rám ze slitiny 6061 s dvojitě zeslabovanou stěnou trubek. Výrazná profilace hydroformingem postihla hlavně horní rámovou trubku, která je u hlavy i u sedlovky výrazně tvarovaná. Spodní trubka využívá vertikální elipsovitý průřez u hlavy a v přesně opačném gardu položený tentýž průřez u středového pouzdra. Pod hlavou je navařena masivní výztuha. Zadní vzpěry mají elipsovitý průřez a chybí jim jakékoli prohnutí. Netradiční je spojovací můstek sedlových vzpěr tvořený duralovým plechem. Originální je i provedení patek, na něž jsou horní vzpěry navařeny naplocho a úchyt třmene kotoučovky je tvořen navařeným můstkem.

Jízdní dojmy

Na první pohled působí kolo poměrně dlouhým dojmem. Posed ale není extrémně natažený, spíše jde o pohodlnou modifikaci sportovního provedení. Jezdec je sice více v předklonu, ovšem nijak přehnaně. Vyvážený posed provází i vyvážený projev kola. Delší geometrie naznačuje stabilní vedení směru. Nicméně délka je daná hlavně delší horní trubkou a rozvorem, úhel vidlice patří mezi standardní, takže ačkoli bike drží směr, povely do řídítek a vidlice jdou velmi lehce. V malé rychlosti tedy není problém okamžitě zatočit do ostřejší vracečky, stopa předního kola totiž není příliš velká, horší je to ale už s následným protažením celého kola náročnějším úsekem. Obratnost je tedy slušná, ruku v ruce jí však jde omezovač v podobě délky rámu, takže je s tím třeba počítat.

Po rovině je tedy jízda klidná, rám díky profilacím nabízí velmi dobrou tuhost, takže nedochází ke kroucení a ztrátám energie. Zrychlení je na slušné úrovni, ovšem tuhost rámu, a hlavně zadní stavby s přímými vzpěrami, je trochu na úkor absorpce rázů. Ve vyšší rychlosti je změna směru spíše plynulá, bike nepůsobí moc hravým dojmem. Ve sjezdech je klidné vedení výhodou. Prudší pasáže ovšem nutí jezdce jít více za sedlo. Díky standardní délce zadní stavby není problém bike trochu přitáhnout do vzduchu a odskočit si hranu, ovšem je třeba počítat s těžištěm více vpředu.

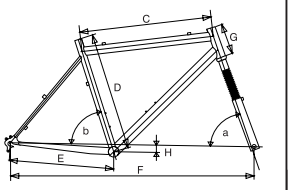
Dlouhá stoupání jsou hračkou, prudší stojky vyžadují mírné naklonění nad řídítka, tendence stavět se na zadní ale u tohoto kola není tak výrazná.

⊕ tuhost rámu, vedení směru, posed

⊖ tvrdší zadek

Technická specifikace:

Rám: Alu 6061 D.B.
Vidlice: Rock Shox Recon SL 100 mm
Kliky: Shimano – Octalink
Brzdy: Avid Juicy 5 180/160
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: Shimano M475
Ráfky: Mavic X 117
Pláště: Felt Tartar 2,1
Řídítka: Felt
Představec: Felt
Sedlo: Felt Facade
Sedlovka: Felt
Hmotnost: 12,75 kg
Cena: 26 990 Kč



a	Úhel hlavy	71°
b	Úhel sedlové trubky	73°
C	Horní rámová trubka	598 mm
	Horní trubka vodorovně	635 mm
D	Délka sedlové trubky	545 mm
E	Délka zadní stavby	422 mm
F	Rozvor	1108 mm
G	Hlavová trubka	150 mm

Rogelli Ferrara

Produkty Rogelli v sobě spojují kvalitní materiály, efektní vzhled a příznivou cenu, dlouhé elastické kalhoty Rogelli Ferrara nejsou výjimkou.

Sází na mnohopanelový střih a kombinaci lehce zateplené, matně černého superroubaix s výraznými plochými švy. Dostatečná elasticita použitého materiálu společně s jeho velice příjemným povrchem se podílejí na jezdcově pohodlí. Síla materiálu s jemným vnitřním česáním odpovídá využití především na podzim a na jaře, s venkovní teplotou okolo deseti stupňů Celsia. Nižší teploty blížící se bodu mrazu si vynutí použití alespoň ještě jedné spodní vrstvy.

Celkový střih kalhot Ferrara je spíše užší a je určen pro vyšivanější jezdce. Již zmiňovaná elasticita materiálu s gramáží 240 g/m² však dovolí slušnou velikostní přizpůsobivost. S tím souvisí i fakt, že kalhoty nikde netáhnou ani při výrazně pokrčeném koleni. Vhodně pružný je i lacl, obě jeho ramena jsou navíc dostatečně široká, takže je rozložení tlaku optimální. Lacl je vyroben ze stejného materiálu jako samotné kalhoty. Jeho zateplení tedy není nijak extra výrazné, použití elastické síťoviny by však ještě o něco zlepšilo ventilaci trupu jezdce. Vhodným doplňkem kalhot jsou elastické fixační pásky pod patami, které drží nohavice na správném místě. Celková délka střihu kalhot je výrazně naddimenzovaná, takže pásky nebudou problémem ani pro vyložené čahouny. Antibakteriální vložka z materiálu Coolmax 3D Silver má profilovanou konstrukci pro vhodnou tvarovou přizpůsobivost. Její střih je výrazně poddajný, i při delší jízdě je proto sezení pohodlné. Na tom má zásluhu také dostatečná vrstva polstrování. Přítomnost vláken stříbra by se navíc měla účinně promítnout do snížení rychlosti množení bakterií, takže slovo „antibakteriální" je zde tedy skutečně opodstatněné.

Cena kalhot Rogelli Ferrara je velice příznivých 1499 korun.

(kad)

⊕ střih, efektní vzhled, cena

⊖ plný lacl

NOVÉ www.cykl.cz

Největší cyklistický obchodní dům.

Vše na jednom místě, na přehledných, jednoduchých, uživatelsky přívětivých stránkách.

Několik kliknutí a víte vše!

Nové u KTM a jen 8.300 gramů.
MYROON.

KTM BIKE INDUSTRIES

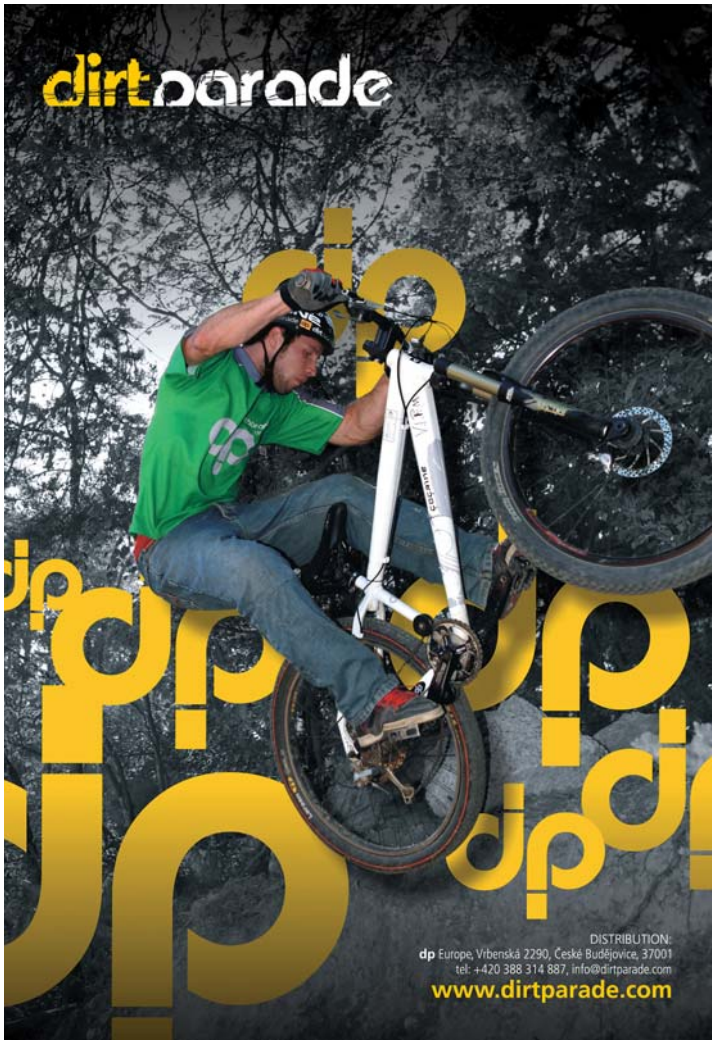
www.ktm-bikes.cz

Silnička do hor!

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

(při velikosti rámu 48, bez pedálu)

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



PREMIUM TIRES

KENDA
TIRES AND TUBES

Dovozce a distributor pro ČR: CykloMAX s.r.o.U Elektrárny 306, 530 02 Pardubice,Tel.: 466 944 023, fax:466 944 022, Email: info@cyklomax.cz www.CYKLOMAX.cz

Museeuw drží

Jméno Johan Museeuw je dobře známé všem fanouškům vrcholové silniční cyklistiky. Svoje zkušenosti se tento závodník rozhodl zúročit v produkci vlastních rámů, komponentů nebo zapletených kol.

Originalita jeho produktů spočívá ve výrobě v Evropě, konkrétně u italské rámařské firmy Billato. Na rámech Museeuw je použita kombinace karbonových a lněných vláken, ano opravdu lněných. Tento přírodní materiál by v pletenině měl suplovat kevlarová vlákna, která se přidávají pro svoji pružnost.

Krátkou historii, stejně jako ukázku kompletní produkce v opravdu lahodných designech, si necháme na důkladnější představení této značky. Nicméně už nyní jsme měli možnost se setkat se zástupcem této značky pro Polsko, který nám kromě speciálních technologií představil i nová zapletená kola.

Karbonové galuskové ráfky, duralové náboje švýcarské firmy Edco uložené na keramických ložiskách, duralový plášť ořechu a dráty s rovnou hlavičkou. To vše v moderní kombinaci karbonu a bílé barvy a s báječnou hmotností 989 gramů za komplet přední a zadní kolo. Tuto lahůdku jsme nakonec měli možnost vidět v zatěžkávacím testu, který ochotně provedl přímo sám zástupce značky ihned na koberci, když jednoduše na položené kolo stoupl a zatížil jej plnou vahou svého těla. Výplet bez problému vydržel a následné roztočení kola v jeho rukách neukázalo žádnou výchylku. Museeuw tedy drží, takže se můžete těšit na brzké představení této značky a možná i test nějakého produktu.

(už)

Ačkoli jsou ráfky konstruovány hlavně pro výrazné vertikální zatížení, tento test ukázal i vysokou horizontální odolnost.

Museeuw používá karbon v kombinaci se lnem, rozdíl v pleteninách je dobře patrný. „Kostkovaná" struktura karbonu na jedné straně trubky je doplněna naprosto jinou charakteristikou přírodní pleteniny na straně druhé.

Sněžné bariéry

TEST

Zimní bikové tretry **Pearl Izumi Barrier GTX** jsou novinkou v nabídce americké značky. Spojují v sobě sportovní provedení s velice tuhou podešví a maximální komfort.

Jejich konstrukce a míra zateplení je předurčuje i do minusových teplot a do sněhu či mokra. Ve všech těchto pro cyklistu nepříznivých podmínkách by měly tretry odolat, a nabídnout tak pohodlí a ochranu před dotěrným chladem či mokrem.

Podrážka treter Barrier GTX je shodná s ostatními sportovními modely značky, tedy s novými typy Attack a Quest MTB. Nabízí vynikající tuhost, a tedy i skvělý přenos energie. Její nylonový základ je doplněn o tvrzené pryžové inserty na koncích jednotlivých výstupků, čímž je zaručena kvalitnější adheze při chůzi po hladkém či přímo kluzkém povrchu. Tvarování vzorku podešve se zdá být vzhledem k určení i do sněhu a bláta ideální. Jeho více otevřená konstrukce s řidším rozmístěním výstupků se nadměrně nezanáší, tvar výstupků i samotný nylonový povrch k sobě bláto příliš nelepí. K tretrám se standardně dodávají i šroubovací čepy, jimiž lze vybavit špičku podešve. V případě předpokládaného pohybu v zimním terénu po svých rozhodně přijdou tyto čepy vhod.

Svrchní část treter je tvořená pevným a otěru odolným syntetickým materiálem, využívajícím goretexovou membránu. Ta zajišťuje vynikající odolnost proti promoknutí. Vniknutí vlhka účinně zabraňuje i systém zapínání se speciálním zipem a neoprenový komín kolem kotníku se stahováním na suchý zip. Celkový střih treter je užší a hodně sportovní, jeho pojetí má blízko k vyloženě závodním modelům. Přínosem je proto nejen vynikající obepnutí nohy i v oblasti nártu, ale i velice pěkný vzhled treter. Stažení kolem nohy má na starosti pružná tkanice s plastovým zdrhovadlem, utažení bot je otázkou okamžiku a plusem je i dobré rozložení tlaku přes polstrovaný jazyk. Životnost konstrukce navyšuje plastem zpevněná pata, na špičce bychom uvítali alespoň lehké přetažení podrážky či vyztužení například plátem gumy. Spokojeni jsme byli nejen s usazením na noze, tretry Barrier si nás získaly hlavně svým komfortem daným vhodnou mírou zateplení. Izolační duté vlákno 3M Thinsulate je použito na veškerých vnitřních stěnách a zcela optimálně je zateplená i špička.

Cena 5990 korun sice není nejnižší, ale za tyto peníze jsou boty Barrier GTX adekvátní hodnotou. Jejich životnost je nadprůměrná, na čemž mají zásluhu použité, velice odolné materiály i propracovaná podešev. Hmotnost páru ve velikosti 43 je 910 gramů. Nabízené velikosti jsou od 38 do 48.

(kad)

⊕ míra zateplení, usazení na noze, odolnost proti promoknutí

⊖ nenalezli jsme

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

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
Horská a krosová kola
Stavby silničních kol

KERN CYKLOSPORT
www.cyklo-kern.cz
HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE
Od r. 2001 motorizujeme kola el motorem,
24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu
= 5 LET PROVOZU
Naše tříkolky FREEDOM s maxi již mají najeto více než 8000 km!
AUTHOR
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 přileb
internetový prodej po celé ČR a SR
Kladská 1513, 547 01 Náchod, +420 491 426 020, axit@axit.cz
www.axit.cz

Kola Štorek Řevnice
jízdní kola
příslušenství ■ náhradní díly
KOLA
horská ■ silniční
trekingová ■ dětská
platební karty
splátkový prodej bez navýšení
po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-srpen)
e-mail: info@kola-sport.cz
www.kola-sport.cz
tel.: 257 721 313
Komenského 92, Řevnice

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