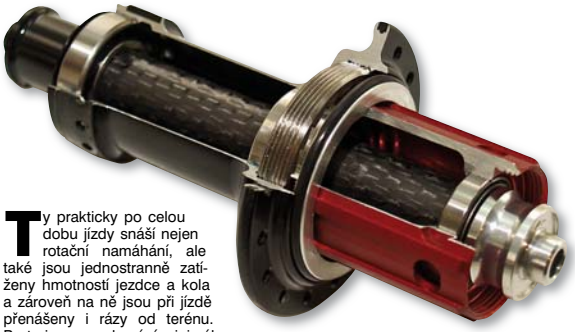
CYKLISTICKÝ ČTRNÁCTIDENÍK – Informace, Technika, Sport, Inzerce, Zajímavosti

CYKLOSERVIS

8
2009
Ročník XVII.
Cena 12 Kč

JAK NA NÁBOJE

Reprezentační mechanik Jan Přistoupil alias Dlouhán se s námi dělí o své poznatky a zkušenosti s údržbou kol našich předních závodníků. Jedním z nejnamáhanějších a nejopotřebovávanějších komponentů kola jsou náby.

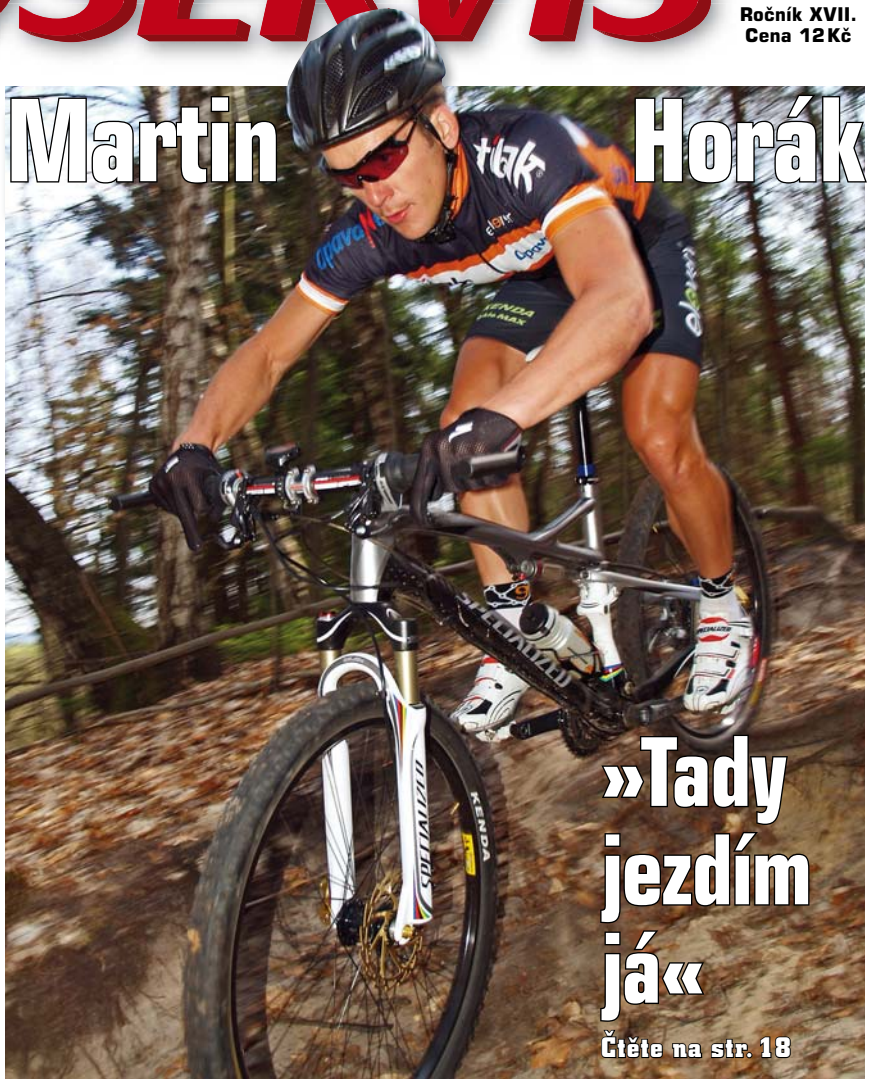


Ty prakticky po celou dobu jízdy snáší nejen rotační namáhání, ale také jsou jednostranně zatíženy hmotností jezdce a kola a zároveň na ně jsou při jízdě přenášeny i rázy od terénu. Proto je pro zachování minimálního valivého odporu velmi důležité se o ně dostatečně starat. Dlouhán nám poradí, jak.

Už při koupi kola je potřeba se ujistit, že je osazeno kvalitními náboji. Jak má ale nezasvěcený cyklista poznat, na co si dát pozor, když je na trhu tolik druhů a verzí nábojů?

Nabídka je opravdu široká, od nejlevnějších neutěsněných variant na levných kolech až po hi-tech výrobky firem jako Tune, Chris King, atp. V zásadě dnes dělíme náboje podle toho, zda jsou určeny pro kotoučové nebo ráfkové brzdy. Nejrozšířenější náboje se do vidlice a rámu upínají pomocí průchozího táhla s rychloupínákem, nejnověji se objevily přední náby pro pevnou osu průměru 15 mm, zavedený standard u freeridových a sjezdových kol používá přední osu průměru 20 mm, jiné náboje se používají na singlespeed a zcela jiné na dráhová kola. U zadních nábojů se ještě musí rozlišovat provedení ořechu podle počtu pastorků a výrobce komponentů.

➨ *Čtěte na str. 14*



SCHWINN Paramount Series 8

Tradiční americká značka s více než stoletou historií. Schwinn patří k těm výrobcům, kteří udávali tempo v překotném vývoji horských kol.

Jednak cruisery Schwinn z třicátých let 20. století posloužily jako základ pro první pokusy o horské kolo, a jednak tým Schwinn Toyota patřil v devadesátých letech mezi přední závodní formace. Rámy Schwinn Homegrown vždy byly těmi nejluxusnějšími a tak není divu, že majitelé horských kol si silničky patrioticky kupují od stejné značky. A mladá generace, která netíhne k odkazu starých italských rámařů, si klidně pořídí něco neotřelého a zároveň vysoce funkčního. Přesně takovým rámem je Paramount, jenž v sobě snoubí špičkové materiály, zpracování, neotřelý vzhled a hlavně příjemné jízdní vlastnosti.

Black Label Carbon

Není kompozit jako kompozit. Pro výrobu rámů Paramount se používají špičková vlákna vysokého modulu pevnosti z Japonska, kde je výroba karbonových vláken nejvyspělejší na světě. Vlákna jsou použita na nejnamáhanějších místech, jako je hlavová a středová část, v méně zatěžovaných partiích uprostřed trubek jsou použita vlákna střední pevnosti, která zvyšují absorpci vibrací a rázů.

➨ *Čtěte na str. 6*

www.specialized.cz
SPECIALIZED

Chrániče bez plastu

Chrániče 661, využívající unikátních vlastností inteligentního materiálu d3o, jsme již představili a také jsme slíbili, že jakmile dorazí na český trh, přineseme poznatky z jejich testování.

Přínosem chráničů je to, že na rozdíl od běžných plastových „bakulí“ tyto nejsou o moc větší, než klasické návleky na kolena, a tak jejich výhod mohou využívat i běžní cyklisté. Klíčem k rozumné velikosti je právě revoluční pěna d3o tloušťky 7 mm, která obklopuje koleno a v klidovém stavu je měkká jako nejměkčí pryž. Inteligence hmoty se však skrývá na úrovni molekul, které v klidovém stavu volně plynou hmotou, ale jakmile dojde k nárazu, molekuly se semknou do pevné mřížky, a tudíž koleno ochrání.

Při pohledu dovnitř zjistíme, že v bodě kontaktu chrániče s čéškou kolene není hmota ničím kryta. Z toho jsme původně měli obavu, zda hmota d3o nebude dřít kůži na koleni, ale po nasazení a zhruba 30km jízdě jsme žádný nepříjemný nebo lepivý pocit nezaznamenali.

Ke koleni se chránič připevňuje dvěma stahovacími pásky na suchý zip, které chránič ideálně umístí a zafixují. Ačkoliv jsou chrániče mohutnější než pouhé návleky, s klasickými chrániči se to nedá srovnat. Měkké provedení přináší dostatek pohodlí při šlapání, nohu ideálně obepne a koleno navíc zahřeje. Otvor v zadní části přímo v ohybu kolene umožní pohodlné šlapání bez omezení, takže na ně jezdec po chvíli zapomene. Zadní část je navíc slušně odvětrána síťovinou. Líbilo se nám i pěnové vyztužení na bocích kolen, kam si občas najde cestičku klacík či kámen.

Pro jízdu na kole v režimu XC či all mountain jsou tyto chrániče zcela bezproblémové. Pouze nám chyběla možnost chrániče sundat, aniž bychom museli vyzout tretru, neboť chrániče se navlékají jako nohavice.

Pokud si v nich klekneme, polymer dotyk s terénem odměkčí. Kvůli testu hmoty jsme sice schválně neskákali do kamení, ale nechali jsme si do nohou mlátit klackem. Při středně velkém rázu hmota ránu rozloží do větší plochy, takže ostrý náraz úzkého klacku je cítit jako dotyk mnohem širšího předmětu. Funkci hmoty – její ztvrdnutí – jsme pocítili až při velké ráně, a nutno uznat, že to sice byla dost zřetelná bolest, neboť mezi kolenem a klackem se vytvořila tvrdá hmota, nicméně pokud si můžeme vybrat pád v lese do kamení holým kolenem, nebo v chráničích, pak jistě sáhneme po menším komfortu v nich, ale s nezkrvaveným dokončením vyjížďky.

Podle stránek dovozce má materiál d3o mnohem vyšší schopnost absorbce energie nárazu, než běžně používaný PU materiál, a to i při poloviční tloušťce. Nám se zatím, a nechceme to zakřiknout, nepodařilo se v chráničích na kole vyložené vybourat s pádem na kolena, takže jejich chování při rychlém nárazu nejsme schopni – a ani nechceme – posuzovat. Logika věci však říká, že jejich přítomnost při vyjížďce do rozbitého terénu, kde to zavání pádem na nestabilních kamenech či kluzkém povrchu, bude jistě příjemnější. Otázkou pouze zůstává fakt, zda si třeba při pádu na špičatý kámen jeho špička nenajde cestičku mezi jednotlivými spárami v materiálu.

Nám v tuto chvíli budou chrániče d3o sloužit pouze jako návleky na kolena do nižších teplot a ochrana kolen při vyjížďkách do těžšího terénu. Na freeride však raději sáhneme po klasických chráničích kolen a holení Race Pads, které jsou kryty plastovým chráničem a zajistí tak stoprocentní ochranu i ve velké rychlosti.

(mig)

⊕ pohodlné šlapání, vhodné pro XC a allmountain, tepelná ochrana

⊖ nutnost sundat tretru při navlékání chrániče

Haven Rascal

XC přilby Haven upoutávají většinou svým nezvyklým designem, ovšem model **Rascal** je výjimka a patří spíše mezi klasiku.

Základem přilby je tvrzené jádro se skořepinou v provedení In-Mold. Zadní partie je více protažená a díky větracím otvorům je rozdělena do tří „poschodí“. Sportovní vzhled ji předurčuje jak na XC, tak na silnici. Plastový štítek lze totiž díky tvarovaným čepům ve speciálních úchytech ve skeletu snadno demontovat. Odvětrání zajišťuje celkem dvacet čtyři otvorů, přičemž na čele jsou poměrně rozměrné a na bocích protažené. Zadní partie sice disponuje výraznou tvarovou profilací, ale otvory v ní jsou menší. Skořepina pokrývá vrchní část přilby a vzadu je přetažena až na vnitřní stěnu, takže dostatečné zabezpečení.

O usazení na hlavě se stará celoobvodová čelenka se stahováním Detox. Na čele není vůbec výrazná, takže jezdce na hlavě nic netlačí, na spáncích pak také přiléhá ke stěně přilby, jediný kontakt je až na týlu, kde jsou dostatečně silné vycpávky. Výstelky uvnitř jsou tvořeny jediným dílem, který je tvořen jak množstvím polštářků, tak ochrannou síťkou proti hmyzu. Celou tuto „čepici“ lze jednoduše vyndat a vyprat. Její celistvost je výhodou v neposouvání výstelek, což má někdy za následek kontakt vlasů se suchým zipem.

Čelenka se dotahuje oběma rukama, mechanismus lze ovládat i jednou rukou, ale není to ono. Usazení na hlavě je ale velmi jisté, přilba patří ke středně hlubokým modelům s kulatějším profilem, takže bude vyhovovat i jezdcům s větší hlavou. Po dotažení ale padne naprosto perfektně a jezdec o ní za chvíli ani neví. Čelenka nikde netlačí, polstrování je poměrně komfortní. Odvětrání je na slušné úrovni, hlavně čelní průduchy umožňují kvalitní ventilaci. Výhled není díky rozumné délce a sklonu štítku nijak omezený, silničáři uvítají snadnou demontáž. Seřízení popruhů je klasikou se dvěma přezkami s pojistkou na spáncích a jednoduchou přezkou bez polstrování pod bradou. Pásky jsou příjemné a nikde nedřou, absence polstrování na přezce rozhodně nevadí.

Testovaná velikost L/XL přísluší obvodu hlavy 58–61 cm a její hmotnost je 338 gramů. Za cenu 1290 korun je to spolehlivý ochránce silničáře i bikera.

(už)

⊕ tvar, odvětrání, výstelka

⊖ nenalezli jsme

Author X-Bow

Jaro je sice tady, skvělé počasí a vyschlý terén vám ale nikdo nezaručí. Blatníky všech možných i nemožných podob proto zdaleka nejsou jen zimní záležitostí, ale jejich služeb využije řada bikerů celoročně. Zvlášť v případě, že jsou jednoduše demontovatelné, pokud možno bez pomoci nářadí. A přesně to umožňují blatníky X-Bow domácí značky Author.

Na použité plastové konstrukci není na první pohled nic atypického. Přední byl navržen pro uchycení pod korunku vidlice, do jejího sloupku, zadní pak za sedlovku, tedy klasika. Pokud však chceme blatníky z kola odepnout, nezabere nám to ani minutu. Ten na sedlovce je totiž uchycen plastovou objímkou s jakýmsi rychloupínákem na konci, stačí je povolit a blatník je dole. Stejně rychlá je i jeho montáž. U předního blatníku je nutné zespodu do sloupku vidlice nasunout malý nosník s roztažným klínem a dotáhnout jej 4mm imbusovým klíčem, tím ale můžete na veškeré nářadí zapomenout. Nosník je totiž možné ve vidlici nechat na stálo, skoro není vidět a i jeho hmotnost je zanedbatelná. Do nosníku se pak nasune středový díl blatníku, který se dá posunovat v rozmezí několika centimetrů, a docílí se tak ideální polohy blatníku vůči podkově vidlice. Na středový díl jsou teprve následně upnuty obě zbylé části, tedy přední a zadní díl blatníku. Díky tomu si můžete blatník upravovat podle potřeby, vozit například pouze zadní díl a podobně. I když to může někomu připomínat stavebnici Lego, po zacvaknutí drží všechno skvěle na svém místě, nic nerachotí a nehrozí ztracení některého dílu. Popravdě řečeno, řešení blatníků Author se nám líbí. Zcela dostatečná je i jejich šířka a délka. Příjemně nás překvapilo také uchycení zadního blatníku k sedlovce. K plastové posuvné objímce jsme zpočátku neměli příliš důvěru, v praxi však držel blatník výborně a neměl tendence se v terénu samovolně natáčet do boku. A nezapomnělo se ani na takové detaily, jako jsou odrazky – vpředu bílá, vzadu pak červená.

Cena blatníků Author X-Bow je od 199 korun za kus.

(kad)

⊕ rychlost montáže i demontáže, dostatečná ochrana před blátem

⊖ nenalezli jsme

TEST
JEZDILI JSME PRO VÁS

Rock Machine
Torrent

Model Torrent je druhým nejvýše postaveným kolem v kategorii XC Fun, tedy kol pro sportovní XC.

Rám vyhlížející poměrně masivně je z duralu označeného U6 Alloy Superlight. Profily trubek sází na výraznost a změnu pro dosažení potřebné tuhosti. Spodní trubka má u hlavy vysoký zaoblený průřez se spodní tvarovanou výztuhou, ve střední části přechází přes obdélník s oblými horními hranami až po hodně široký obdélník u středového pouzdra. Horní trubka sází na vejčitý profil u hlavy a výrazné obdélníkové zploštění u sedlové trubky. **Na první pohled ale zaujme zadní stavba hodně vysokými řetězovými vzpěrami s esovitým prohnutím, které je výraznější než u sedlových vzpěr.** Ty nenesou návarky na ráfkové brzdy. Celistvost rámu lehce narušuje vedení bowdenů po horní trubce, ale to je jen detail.

XC zábava

Jestliže kolo patří do kategorie XC Fun, určitě právem. Posed totiž odpovídá sportovnímu standardu, takže jezdec má ruce lehce natažené před sebe, i když ne výrazně dole jako v závodním XC nastavení. Na první „ochutnání" posed celkem sedne a není třeba nic měnit, jezdec si brzy zvykne. Sedlo XR je sice klasika s trochu tvrdším projevem na začátku, ovšem po chvíli jsme o něm ani nevěděli. Vhodný tvar je tady určitě přínosem.

Záběr do pedálů se projevil solidní akcelerací, rám patří rozhodně mezi tužší. Ovšem nelze tvrdit, že by to byl nějaký extrém, slušná tuhost není na úkor schopnosti alespoň nějaké rázy absorbovat. Zadní stavba má pak proti přednímu trojúhelníku v tuhosti trochu navrch. Kolem středového pouzdra se rám nekroutí, nepatrná výchylka je znát jen ve střední části, ovšem testovaná velikost 21 palců si to může dovolit.

Jízdní projev je od začátku poměrně stabilní. Bike neoplývá chutí okamžitě akcelerovat a chovat se výbušně. Chuť ke zrychlení mu sice nechybí, ale vše je plynulé a rozumné. Jízda po rovině je tedy lehká a svižná, ve stoupáních potom přijde ke slovu lockout vidlice, která má díky ocelové pružině tendenci se pohupovat. I přes celkem rozumně natažený posed má jezdec pocit, že zadní stavba je trochu delší. Je to ale jen pocitové, protože postavit kolo na zadní není takový problém. To ale neplatí ve stoupáních, kde se bike drží celkem slušně a až ostřejší stojky jej omezí. Dlouhé táhlé výjezdy mu ale vyloženě svědčí, tam je jako doma.

Ve sjezdech je to spíše o stabilitě a slušném držení směru, i když občas není problém si trochu povyskočit. Sjet ale hranu jen přitažením řídítek zde nefunguje. Jezdec prostě cítí, že zadní partie nechce tolik ustoupit. Prudší pasáže ale nepředstavují problém, stačí jít lehce za sedlo a bike už si stopu najde. Technické pasáže s ostrými zatáčkami nejsou zase tak ideální, bike neoplývá extrémní hravostí. Je to spolehlivý průvodce začátečníka i ostřileného jezdce. Táhlé sjezdy v rozbitém terénu sice tvrdší rám dá pocítit, ale v sedle jezdci pomůže jak sedlovka průměru 27,2 mm, tak dobré tlumicí vlastnosti pláště.

Osazení vidlicí Marzocchi 33 je rozumnou volbou pro dostatek komfortu, tento model nabídl velmi citlivý projev a výrazný nárůst progresivity na konci zdvihu. Ocelová pružina je prostě stále zárukou citlivosti vůči malým nerovnostem. Přítvrzení je možné páčkou lockoutu, která postupně přitvrzuje kompresi, a vidlice je tak méně citlivá.

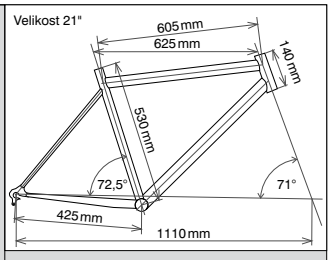
Vynikající výkon předvedly kotoučovky Hayes, které už po dvou kilometrech ukázaly slušný výkon, a nakonec nebyl problém postavit kolo jedním prstem na přední. Jezdec si ale musí chvilku zvykat na ostřejší nástup maximálního výkonu. To platí hlavně na mokrém terénu, kde se pláště Kenda s nízkým vzorkem neumí při agresivním brzdění zachytit. Jejich minimální valivý odpor a slušné tlumení jsou ale pro ostřejší tempo tím pravým. Na suchu rozhodně nezklamou, jen za mokra je třeba si v zatáčce s prstem na brzdě dát trochu pozor. Kombinace komponentů Deore, Truvativ a Deore XT ukázala slušnou funkčnost, takže také bez chyby.

Jezdcům

Torrent bude určitě sedět všem jezdcům dlouhých tratí, kteří si prostě dlouhé vyjížďky ve sportovním tempu užívají. Nenadchne technicky zaměřené bikery, ale spíše vyznavače čistého XC. ■

Technická specifikace:

Rám: Alloy U6 Superlight
Vidlice: Marzocchi 33 100mm
Kliky: Truvativ Firex
Brzdy: Hayes Stroker Trail
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano SLX
Náboje: Shimano M475
Ráfky: Mach 1 MX Disc
Pláště: Kenda Karma 2,0"
Sedlo: Selle Italia XR
Sedlovka: Ritchey
Řidítka: Ritchey
Představec: Ritchey
Hmotnost: 13,25 kg
Cena: 27 490 Kč



⊕ tuhost, výkon brzd, posed
⊖ výkon pláště v blátě

APACHE BICYCLES

Václav Hlaváč, 23 let
čs. reprezentant v XC
2× 4. místo v kategorii Elite XC
2× účastník ME v XC

Profesionál
Momentálně vše podřizuji cyklistické kariéře. Půl roku jsem strávil v Itálii v Toskánsku, kde jsem kvalitně natrénoval. Mám špičkové materiálové zabezpečení a spolupracuji se správnými lidmi. Věřím, že úspěchy přijdou.

Shaman X.0 indiánský čaroděj
Velikost 16" · 18" · 20,5" · Cena 54.990,–
Kdo hledá stejné výhody v chování, tuhosti a celkovém komfortu rámu, jako u topmodelu, ale chce se diametrálně lišit designem a vybavením, pak přesně pro něho je náš indiánský kouzelník. Výraznější design rozhodně nikdo nepřehlédne, stejně jako osazení komponenty z rodiny Sram. Všichni, kdo nevyznávají kult Shimano komponentů ze Země vycházejícího slunce, ale chtějí něco jiného, v tomto případě dostanou maximum. Pro náročnější terén a vyšší míru komfortu je vpředu vidlice Marzocchi XC Corsa se zdvihem 100 mm a možností uzamčení zdvihu na korunce. Celková hmotnost se dostává na 10,5 kg, což je pro maratony a ostré XC vynikající hodnota.

Apache® Bicycles — Duch vítězství

www.apache-bike.cz

Budoucnost kol je v duralu

Naším testováním právě prochází novinka firmy Remerx, zapletená kola Viking se čtyřiadvaceti duralovými paprsky.

Náboje vlastní konstrukce na průmyslových ložiscích využívají přímého uchycení paprsků a jsou určeny pro kotouče se šestiděrovým upevněním. Konstrukce náboje je plně v režii firmy Remerx, i osa je vlastní produkce. Stávající ořech bude brzy nahrazen taktéž vlastním modelem. Dráty s proměnným profilem jsou utaženy duralovými niply, jejichž centrování se provádí klíčem č. 5,5. Ráfek profilu 20×20 mm je pouze na galuskový ventilek a diskovou brzdu.

Hmotnost páru kol je 1680 gramů, ovšem záleží na povrchové úpravě ráfků. Lze totiž vybírat z černého eloxu nebo bílého lakovaného provedení. Elox je přitom o 20 gramů lehčí. Stejně tak je tomu u drátů, které můžou být v bílém nebo černém provedení a po chystaném odlehčení bude i na drátech ušetřeno 20 gramů. **Gramaři tedy mají o čem spekulovat, nehledě na to, že design kol vypadá opravdu lahodně a navíc cena 7500 korun za pár není zase tak závratná.** Rozšíření těchto kol v budoucnu a nárůst výroby by podle slov majitele značky měl přispět k výraznému snížení jejich ceny. To ale předbíháme, protože toto je jen malá ochutnávka nového modelu, který už úspěšně testují někteří závodníci, a my výsledek našeho vlastního testu zveřejníme v některém z příštích čísel.

Hlavní důvod tohoto představení jsou ale pohnutky, které firmu Remerx k produkci kol s duralovými paprsky vedly, ty jsou totiž mnohem zajímavější než hmotnost, cena a design. Jde v nich totiž o ekologický dopad výroby, odbouratelnost a samozřejmě sledování nových trendů. Jedno zapletené kolo s duralovými paprsky by totiž mělo být vyrobeno za dvě minuty, což výrazně sníží náklady na výrobu a energie. Jediný druh materiálu pak usnadní recyklaci a samozřejmě tu je ještě vyšší výkon proti kolům s ocelovými paprsky. Co na tohle všechno říká tvůrce těchto kol, firma Remerx?

Klasické provedení výpletů je na technologickém vrcholu. Další nárůst výkonu umožní speciální materiály.

Doba železná

Jízdní kola byla v minulosti vyráběna téměř celá z oceli. Až na kožené sedlo a gumové „obutí“, bylo téměř vše ocelové. Rámy, řidítka, řetěz, ráfky, výplet kol, kliky, pedály. Kvalitu kol rozlišovala jen kvalita a zpracování použité oceli. S příchodem nových materiálů a nových náročných cyklistických disciplín, začaly závody v gramaření a hledání nového odlišného image včetně MTB. Cyklistika se vrhla na nové materiály kosmického a leteckého průmyslu. Letecký dural, titan, hořčík, uhlíkové kompozity, scandium. Nové materiály přinesly s sebou i nové technologie a možnosti konstrukce jízdních kol. Použití odpružených vidlic a kotoučových brzd zcela změnilo i konstrukci ráfků, nábojů a kol.

Poté, co nové materiály při výrobě rámů zcela vytlačily tradiční ocel a slitiny hliníku ovládly všechny kategorie kol, zaměřila se pozornost na ráfky a výplety. **Kola na kole jsou tím, co dělá kolo kolem, a tak není divu, že je to v posledních letech nejvíce inovovaná část jízdního kola.** Když k tomu přidáme „gumařinu“ s novými systémy těsnicích tmelů, bezdušových pláštů a MTB galuskami, a značné rozšíření odpružení a kotoučových brzd u MTB kol, tak zde máme potřebu řešit nový fenomén cyklistiky – zapletená kola.

Tradiční český výrobce ráfků a zapletených kol Remerx v rámci programu IMPULS Ministerstva průmyslu a obchodu se zabývá již více jak tři roky výzkumem a vývojem nové konstrukce ráfků a zapletených kol s využitím nových progresivních hliníkových materiálů a moderních technologií. **Nové řešení bude splňovat nároky z hlediska užitných vlastností (pevnost, jízdní stabilitu, atd.), ale také bude umožňovat zvýšit přenos energie v zapleteném kole, a tím umožní zvýšit efektivnost vynaložené energie.** Zapletená kola kombinují a optimalizují jízdní vlastnosti. Použití odpružených vidlic a rámů a nižších tlaků u UST pláštů a galusek, zajišťuje jízdní komfort a dobrou přilnavost vzorku běhounu pláště k terénu. Díky tomu může být zapletené kolo mnohem pevnější a tužší než v minulosti. Použití kotoučových brzd, kdy ráfek již neslouží jako brzdná plocha, umožnilo výrobu nových profilů ráfků z nových materiálů. Lze tak na výrobu ráfku použít kompozitů a vysoce pevných tepelně zpracovaných slitin hliníku. Rovněž se musely změnit náboje a výplety kol s ohledem na montáž kotoučů. Cílem je dosáhnout minimální hmotnosti obvodových částí kola a celých zapletených kol, při lepší efektivitě přenosu sil. S tím souvisí i použití nových materiálů na paprsky a nové druhy výpletů s menším počtem paprsků. Rovněž optimalizace křížení výpletu a použití přímých paprsků umožňují zlepšení efektivity přenosu sil a zároveň řeší i změnu zatížení výpletu zapleteného kola od brzdy. Všechny tyto trendy vyžadují kvalitní vybavení zkušeben a laboratoří měřicí technikou, která umožní měřit pevnost ráfků a zapletených kol, pevnost paprsků v tahu a schopnost kola přenášet sílu.

Kromě lepších pevnostních parametrů je důležitá i ekologičnost výroby a recyklace.

Hlavním problémem současných kol je nízká mechanická pevnost ocelových paprsků, která obvykle vyhovuje pro výplety 32 a 36 otvorů. Pro menší počet paprsků jsou paprsky nejkritičtějším místem zapletených kol. Často praskají v ohybu u hlavičky nebo u závitu. Jejich mechanická pevnost se pohybuje v rozmezí 2700–3000 N, což je nedostatečné pro výplety 20 a 24 paprsků. Další nevýhodou ocelových paprsků je malá plocha niplu a malá plocha hlavičky paprsku, což může při přetížení způsobit vytržení niplu z ráfku. Kvalitnější ráfky jsou proto kališkované, což ale zvyšuje hmotnost ráfku a zvyšuje i výrobní náklady. Nové Al paprsky vynikají vyšší pevností, která dosahuje 4300–4600 N, hlavičky a niple jsou výrazně větší, čímž se zvyšuje dosedací plocha a pevnost spojení. Vypletená kola Al paprsky jsou mechanicky velmi pevná a tuhá, vzhledově zajímavá. Jízda je dynamičtější a živější. Hliníkové paprsky lépe přenášejí tažné síly z náboje na ráfek a tím dosahují vyšší účinnosti kol. Jejich výhodou jsou i lepší mechanické vlastnosti, které jsou patrné z porovnání tahové zkoušky paprsku z CrNi nerezové oceli a paprsku ze slitiny hliníku. Paprsek z nerez oceli po překročení limitujícího zatížení má malou tažnost a praskne, zatímco paprsek ze slitiny hliníku má výrazně vyšší tažnost (mez kluzu), než dojde k jeho prasknutí. V praxi to znamená, že takovýto paprsek se při přetížení natáhne, ale nepraskne. Výplet Al paprsky by tak měl být i odolnější v náročném terénu, kde by měl vydržet i mírnou deformaci od kamenů a větví, aniž by paprsky praskly.

Ekologický Remerx

Ekologický pohled bude pro mnohé asi moc zelený a kacířský. Ale jednou každá věc dosloužil a nastane problém kam s ní. V minulosti v „době železné“ skoro celé kolo i s ráfky bylo z oceli, a skončilo v kovošrotu. Dnes je recyklovatelnost velkým problémem stávajících vypletených kol, neboť jsou složeny ze třech materiálů, které jsou nemagnetické a těžko od sebe oddělitelné. Kombinují se různé materiály – ráfek z hliníku nebo karbonu, paprsky z oceli (kvalitnější jsou z nemagnetické CrNi oceli) a niply z mosazi či hliníku. Případně i použití kališků z oceli a mosazi u více namáhaných ráfků, recyklaci komplikuje. Mechanická demontáž je náročná a neekonomická. Nejmodernější materiály jako karbon a jiné kompozity jsou černou můrou recyklace a ekologie pracovního a životního prostředí.

Z ekologického pohledu se jeví optimálním řešením zapletené kolo vyrobené celé z hliníku. Po opotřebení je snadno recyklovatelné, protože je vyrobeno téměř celé z jednoho druhu materiálu. Po vyjmutí ocelových ložisek a RÚ táhel jsou vysloužilá zapletená kola snadno recyklovatelná pro výrobu hliníku. Budoucnost vyžaduje po výrobcích komplexní řešení a náklady na recyklaci budou chtě nechtě mluvit i do ekonomiky a konečné ceny výrobku. Hliník a jeho slitiny mají předpoklad stát se optimální střední cestou v masové výrobě zapletených kol všech kategorií.

Z tohoto pohledu se jeví, že „doba železná“ bude nahrazena „dobou hliníkovou“. **(už)**

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: Petra Tlamková, 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.

www.cykl.cz – katalog jízdních kol

Hutchinson Cobra Air Light

Francouzský gumárenský gigant Hutchinson bikerům nabízí širokou škálu obutí do různého terénu, takže závodníci nemohou své případné neúspěchy svalovat na pláště. Vždyť v tak širokém výběru si lze pro každý povrch a počasí najít tu správnou pneumatiku.

Pro suchý rychlý terén je tu Python, pro tvrdý kamenitý terén Piranha, pro mokro a blátivo Toro, Bulldog či Alligator, a někde mezi leží nový plášť Cobra.

Ten se, stejně jako ostatní pláště, vyrábí ve více verzích, lišících se tvrdostí směsi, odolností proti průrazu či bezdušovým provedením. Testovaná verze Cobra Air Light míří hmotností 550 gramů v šíři 2,1 palce do segmentu tvrdého XC a maratonu, kdy se svým vzorkem hodí do rychlého suchého terénu, plného kamenných ploten. Přesně takový povrch najdeme například v Českém ráji, kde se v písečném podloží ukrývá spousta hladkých balvanů. Celkem hustý vzorek zajistí, že si i mezi zrnky písku v sypkém terénu najde prostor pro záběr a ke kamenným plotnám přilne širokou plochou výstupků. Díky tomu jsme měli mnohem lepší trakci při výjezdu kamenitým terénem, kde plášť tolik neprokluzoval na hladkých hranách kamení a dobře držel i v náklonu na sypkém povrchu. Zároveň kruhový průřez vzorku pláště nabídne vynikající odvalování. Problémy nedělalo ani jehličí či hlína, pouze blátivé pasáže bylo třeba projíždět s vyšší opatrností, protože hustý vzorek nenabízí dostatek prostoru pro čištění dezénu. Plášť Cobra vzadu jsme doplnili modelem Toro vepředu, jenž svými hranatými výstupky zajistil dokonalé vedení směru a právě ani v blátivém terénu nás nenechal na holičkách, takže tato kombinace se nám pro české svezení za relativního sucha jevila jako ideální.

Hmotnost pláště Cobra 550 gramů je zcela v mezích náročného cross-country a maratonu, neboť plášť poskytne rozumné odvalování a dostatek absorpce rázů i pohodlí jezdce. Kevlarová patka je samozřejmostí, nasazení a sejmutí pláště nám nečinilo žádné problémy. Testovali jsme je s ráfky zapletených kol Mavic CrossTrail a na ráfcích Sun Rims Ufo, pláště neprokluzovaly ani nedělaly boule. Za dva měsíce jarního testování v tréninkovém a závodním režimu jsme nezaznamenali jediný defekt. Není tedy divu, že i Cobru si oblíbil olympijský vítěz Julien Absalon.

Cena pláště ve verzi Air Light je u Hutchinsonu běžných 990 Kč, stejně stojí i odolnější verze Cobra Hardskin, jejíž hmotnost poskočí díky zesílení o 60 gramů. Bezdušová verze pak při hmotnosti 660 gramů stojí 1190 Kč.

(mig)

⊕ odvalování, přilnavost v kamenitém terénu, slušná odolnost

⊖ v blátě se hůře čistí

Anatomická inteligence

Závodní sedlo Pell's A.I.eR má sice složitý název, který jsme si pracovně vyložili jako Anatomical Intelligence Rulez!, ale ve skutečnosti se jedná o mnohem banálnější přepis slova Air, čili vzduch.

Sedlo je určeno hlavně pro silniční závody, kde se hodí jeho plochý tvar bez výrazné profilace. Aby nedocházelo k přesezení nejchoulostivější části mužských sedacích partií, má sedlo uprostřed anatomický otvor. Polstrování Ultralight není nijak výrazně hutné, což osezená pozadí silničářů uvítají, zároveň však dražší verze s titanovými pery na velké rázy od silnice propruží, a tak zmírní přenos do jezdce.

Na sedle se dá podle režimu jízdy celkem snadno posouvat ze špičky až na zadní část, která je lehce vyvýšená. Každý jezdec si tak může najít ideální polohu. V zadní části jezdec sedí pouze na sedacích kostech a ke kontaktu s nervy, vedoucími ke genitáliím, prakticky nedochází. Za dobu testování jsme nepociťovali nepříjemné mravenčení v rozkroku, ke kterému někdy dochází u zcela plochých sedel. Při první vyjížďce se sedlo zdálo poněkud tvrdší, ale po dvou třech tréninkách si na něj pozadí zvyklo a po delší době už jej ani nevnímalo.

Délka sedla 270 mm a jeho šířka 130 mm patří ke standardu, váha 220 g s titanovými pery ze slitiny ***CrN / Ti*** pak k tomu lepšímu standardu. Cena 1090 Kč je pak nadstandardně příznivá.

(mig)

⊕ anatomický posed, pružnost, hmotnost, cena

⊖ nenalezli jsme

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

ZAPOMEŇTE na staré časy!
Do nové sezóny na novém kole
z NOVÉ PRODEJNY!
PRODEJNA
kola, komponenty, nářadí ...
Sezimova 10, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz
ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

Image není na nic!

Nechcete, aby na vás v civilu někdo poznal, že jste cyklista? Proč, když civil od vaší oblíbené kolařské značky může vypadat vyloženě luxusně? Přesně na tohle vsadil **Specialized** u svých bot v retro-sportovním designu, nazvaných **Stumpy Trainer**.

Charakterizuje je použití kvalitní kůže a některých designových prvků vycházejících z treter. Jedná se například o jakýsi boční půlměsíc, který zde ale na rozdíl od treter není barevně zvýrazněný, a naopak je co nejdecentnější. Vyšité esko na patě a na boku nenechá nikoho na pochybách, že máte boty od spešla.

Podrážka zaručuje výbornou stabilitu při chůzi. Optimální rozložení tlaku chodidla a správnou nožní klenbu podporuje vložka Body Geometry, totožná jaká se nachází i v závodních tretrách značky. Pohodlí navyšuje také lehce polstrovaný jazyk a měkčený lem pod kotníkem. Dlouhou životnost zaručuje přetažení podrážky přes špičku a patu. No uznejte sami, nejsou tyhle boty prostě nádherný.

Cena 2290 korun se navíc vzhledem ke kvalitě nezdá nijak vysoká. Takže pokud tu a tam lezete na stupně vítězů, určitě by nebylo od věci mít na parádu takovéhle botky. A na cyklistickém plese by je mohli nadšenci také skousnout namísto černých lakýrek. Logo je prostě logo a image rozhodně není na nic!

(kad)

2009
TREKKING MODEL
DISTANCE
kenzel
www.kenzel.sk
velikost PÁNSKY 46/50/56 cm DÁMSKY 48 cm rám DURAL 6061 vidlice SR SUNTOUR NEX 4610 LOCK OUT převodník SHIMANO M311 (28-38-48) měnič SHIMANO ALIVIO řazení SHIMANO ACERA ST-EF60 kazeta SHIMANO HG-40-8 (11-32) brzdy SHIMANO M421 náboje SHIMANO HUB DYNAMO/RM 40 ráfky KENZEL AERO DOUBLE WALL 622x25C pláště RUBENA 700x35C sedlo VELO osvětlení BASTA PILOT CLASSIC/BASTA ZOOM počet rychlostí 24 hmotnost 16,0 kg
Cena: 415 € / 12.290 Kč
Novozámocká cesta 182, 947 01 Hurbanovo, Slovakia tel.: +421 35 7610165, fax: +421 35 7610085, e-mail: kenzel@kenzel.sk

www.marinbikes.cz
MARIN
BIKES CALIFORNIA

SCHWINN Paramount Series 8

➨ *Dokončení ze str. 1*

Rám je celkově vyladěn tak, aby poskytoval maximální tuhost v záběru a zároveň i pohodlí. Po svezení na tomto karbonovém rámu se i na nejhrbolatějších českých silnicích jede, jakoby jezdec sedlal celoodpružené kolo, a přitom po kroucení či plavání rámu není ani stopy.

Záběr ze sedla umocňuje masivní hranatý blok materiálu u středového pouzdra, jenž díky své mohutnosti neumožní prakticky žádný výkyv do stran. Zadní stavba je lehce esovitě prohnutá, což bylo právě jedním z přínosů značky Schwinn, která esovité prohnutí představila v době nástupu V-brzd u horských kol. Oproti přímému vedení mají prohnuté vzpěry trochu víc prostoru pro absorpci rázů, a tak se na kole jede o něco pohodlněji. Částečnou pružnost má také na svědomí dvojité vedení vzpěr k sedlové trubce nad úchytem zadní brzdy, na rozdíl od horských kol

Schwinn, kde se používá jediný blok materiálu, tzv. monostay. Mimochodem i tento zlepšovák tuhosti zadní stavby představil Schwinn jako první.

Samozřejmostí je vedení lanek vnitřkem trubek či aerodynamická profilace přední vidlice.

Osazení

O pohon kola se starají japonské komponenty Shimano Ultegra spolu s přehazovačkou z nejvyšší řady Dura-Ace. O stoprocentnosti chodu se ani není třeba rozepisovat, vše řadilo, šlapalo i brzdilo na jedničku. Zapletená kola dodal francouzský Mavic, a to levnější řadu Aksium, která patří spíše k odolnějším, ale také těžším modelům. Velmi kontroverzním komponentem je sedlo San Marco Zoncolan Power, které svým provedením rozdělilo cyklisty na dva tábory - přívržence a odpůrce. I v naší redakci to vřelo poté, co jezdci se silniční minulostí mu nemohli přijít na jméno, zatímco bikeři s ním neměli problém. Jak je vidět, výběr sedla je velmi individuální záležitost, kterou si musí vyřešit každý sám.

Na silnici

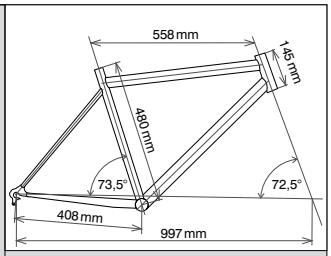
Model Paramount Series 8 jsme měli příležitost otestovat během jarního najíždění kilometrů v Chorvatsku. První seznámení s kolem hned odhalilo obrovskou ochotu ke zrychlení. Hmotnost kola ve velikosti 51 cm je totiž rovných 8 kg, a tak pro jezdce hmotnosti 75 kg nebyl problém si s těmito osmi kily pohrát jako s peříčkem. Akcelerace je v mezích cenové relace skvělá, i když by ji ještě více podpořila lehčí zapletená kola.

Ovladatelnost v táhlých i zavřených zatáčkách byla ideální, nikde jsme si neškrtali předním kolem o špičku tretry, jak tomu může být u superkrátkých kol a paramount okamžitě reagoval na všechny pokyny od řídítek. Tuhost rámu se projeví i v náklonu ve vracečce, neboť do rámu se dá snadno opřít a nástup výkonu po výjezdu ze zatáčky je okamžitý.

Posed je spíše nízký a natažený, což je ideální pro závodní nasazení kola. Ochota ke zrychlení, opora při jízdě ze sedla, odpovídající hmotnost a skvělá absorpce nerovností, činí z kola Schwinn Paramount ideální stroj pro amatérské závodní nasazení. Profi model Paramount Series 9, osazený kompletní sadou Dura Ace a koly Mavic R-Sys, již stojí 140 tisíc, ale přinese prakticky další kilo váhy dolů, což jej staví na samu hranici minimální povolené hmotnosti 6,8 kg. ■

Technická specifikace:

Rám: N'litened Black Label Carbon
Vidlice: N'Litened Black Label Carbon
Řazení: Shimano Ultegra
Přesmykač: Shimano Ultegra
Přehazovačka: Shimano Dura Ace
kazeta: Shimano Ultegra, 11–25
Řetěz: Shimano Ultegra
Kliky: Shimano Ultegra SL – 50, 34
Představec: FSA OS-150XTC
Řidítka: FSA Omega Compact, OS
Brzdy: Shimano Ultegra SL
Brzdové páky: Shimano Ultegra SL
Náboje: Mavic Aksium
Ráfky: Mavic Aksium
Pláště: Vittoria Zaffiro Pro
Sedlo: San Marco Zoncolan Power
Hmotnost: 7,9 kg
Cena: 74 990 Kč



⊕ akcelerace, tuhost, pohodlí, netradiční tvar rámu

⊖ těžší zapletená kola

ZLATÉ KOLO. TROFEJ, NA KTEROU PADÁ BLÁTO A NESEDÁ PRACH.

Seznamte se, tohle je Zlaté kolo GT. Je to nejrychlejší trail bike, jaký jsme kdy postavili. Zlaté kolo se však nedá nikde koupit. Chcete-li ho osedlat, musíte zvítězit v jednom z 21 závodů série GT Golden Race, které proběhnou v různých zemích na celém světě. Takže hodně štěstí. Budete ho potřebovat.
Zaregistrujte se na webu **GTisGolden.com.**

GT BICYCLES

KALENDÁŘ ZÁVODŮ GT GOLDEN

4/4	AUSTRÁLIE	THE MONT 24
19/4	KANADA	PARIS TO ANCASTER BIKE RACE
25/4	PORTUGALSKO	MARATONA D'ALTE
24/5	KOREA	SAMCHULY NATIONAL MOUNTAIN BIKE RACE
24/5	ŠPANĚLSKO	17A CABREREŠ BTT
14/6	NĚMECKO	BIKE FESTIVAL WILLINGEN
20/6	VELKÁ BRITÁNIE	MOUNTAIN MAYHEM
21/6	SLOVINSKO	NISSAN UCI WC RACE
12/7	ITÁLIE	SUDTIROL DOLOMITI SUPERBIKE
18/7	FRANCIE	MOUNTAIN OF HELL
18/7	TCHAJ-WAN	FONGSHAN RESERVOIR CROSS COUNTRY
2/8	MAĎARSKO	BÜKK MARATON XC RACE
8/8	NORSKO	SYKKELENER'N
18/8	KOLUMBIE	ANDEAN CROSS COUNTRY OPEN
22/8	ŠVÝCARSKO	RACER BIKE CUP MUTTENZ
12/9	ČESKÁ REPUBLIKA	GT ZASKAR 2009
12/9	ESTONSKO	ELJON CUP
20/9	JAPONSKO	TRY BIKE IN OTAKI
3/10	NOVÝ ZÉLAND	WHAKA 100
10/10	JIŽNÍ AFRIKA	THE RIDE MAG CRATER CRUISE
18/10	URUGUAY	AVENTURA GT

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

SAMODOMO

V jednom z vydání rubriky Luxus jsme představili systém bowdenů I-link, který využívá namísto kovového opletu kombinace teflonové hadičky a duralových článků. Lze jej mít samozřejmě v několika barevných anodizacích a cena přes patnáct set korun korun za sadu určitě patřila mezi luxus.

Nicméně při popisu montáže, která je poměrně zdlouhavá, jsme počítali pouze s klasickým provedením opěrek na bowden. Nyní se nám skoro po roce dostal ten samý produkt pod ruku v kombinaci s rámem Cannondale, který má opěrky řadicího

bowdenu na rámu otevřené a vybavené speciálními redukčními vložkami (obr. 1). A to je právě kámen úrazu, vložky do opěrek totiž nemají vnitřní průměr odpovídající zakončení dílů I-linku. Nemusí to být jen problém rámu této značky, může se to týkat i jiných kol, takže jsme neváhali a připravili návod, jak si prostě poradit, aniž by bylo třeba zadávat instalaci specialistům, nebo od záměru namontovat tento luxusní kousek nakonec ustoupit.

V první řadě můžeme začít s montáží lanek a teflonové hadičky. Následuje odměření potřebného množství duralových článků a pak už přicházejí ke slovu koncovky, které je potřeba upravit na odpovídající průměr podle vložky v opěrce na rámu.

Máme dvě možnosti, pokud nedisponujeme bruskou, potřebujeme jehlový pilník a svěrák, případně kleště. Koncovku I-link, která se nasazuje na širší konec dílku, musíme pevně uchytit a dokola ji zpilovat zhruba o 1,5 mm na průměru. Je to jednodušší, než se snažit odvrtat díru ve vložce rámové opěrky. Dural je poměrně měkký, takže to jde snadno, obzvlášť ve svěráku (obr. 2), důležité je pilovat rovnoměrně dokola, abychom nevytvořili paskvil. Koncovku musíme opilovat až k osazení, aby se jím zapřela o hranu vložky, kónický tvar a zapření se někde v půlce může znamenat potíže s postupným zajížděním a vznikem nepřesnosti v řazení. Jestliže jsme pilovali přesně, koncovka si do opěrky sedne volně, takže příště lze celek jednoduše rozebrat (obr. 3).

Druhou možností je zjednodušení práce díky brusce. Stačí prostrčit skrz koncovku klasický drát do výpletu a tu pak přitlačit k brusnému kotouči. Při broušení se nám koncovka bude točit a my ji lehkým tlakem prstu můžeme přibrzdit, aby materiál ubýval rychleji (obr. 4). Pozor na ohřátí koncovky, musíme ji občas namočit a zchladit nebo použít rukavice. Díky oblým hranám kotouče sice nedosáhneme přesnosti u osazení, takže toto místo budeme muset doladit pilníčkem. Tento postup je ale výrazně rychlejší než ruční pilování celé koncovky.

Kdo tedy váhá, jak nasadit I-link na svůj rám s vložkami, nemusí se obávat, vše lze vyřešit takto jednoduše.

(už)

Ultrasport v novém

Švitavská firma Ultrasport rozhodně nepatří mezi ty, které dováží na náš trh tuctové cyklistické zboží. Do jejího portfolia značek patří kola Rocky Mountain, Yeti nebo devětadvacítkové Ninery. Vedle této exkluzivní trojice značek kol najdeme v její nové prodejně i doplňky Knog, které svým neotřelým vzhledem zaujmou každého, kdo chce mít na kole opravdu něco netradičního. Přilby MET jsou na našem trhu už nějaký ten pátek a Spinergy jistě osloví zájemce o kvalitní zapletená kola. A komponenty Race Face není snad ani třeba představovat. Můžete si zde nakoupit, mimo jiné, i energetické tyčinky Chimpanzee, abyste neměli na své vyjížďce hlad. A když se řekne Ultrasport, tak každý znalec si tuto firmu spojí především se značkou Sensor, která nabízí v zajímavých designech oblečení na kolo do každého počasí a opět v zajímavých barvách a střizích. Sensor je opravdu nezaměnitelný. Mimo značek, které firma dováží, zde naleznete samozřejmě i jiné.

Nová dvoupodlažní prodejna nabízí v přízemí kola a další hardwarové vybavení pro kola. Velký prostor vám dá dost příležitosti kochat se zajímavými produkty a posléze i sáhnout do peněženky a něco si koupit. Prvé patro je věnováno oblečení Sensor, kde naleznete kompletní nabídku a také odpočinkový retro koutek, kde si můžete dát třeba i kávičku, zatímco vám je připravováno zboží, které jste si vybrali. A při kávičce můžete sledovat na velkoplošné obrazovce zajímavé kousky lidí na kole, kteří mají práh bolestivosti posunutý jinam, než normální smrtelník.

Nová prodejna Ultrasportu je zajímavá nejen svým neotřelým zbožím, ale i příjemným personálem, který své práci rozumí.

Adresa prodejny: Svitavy, Brněnská 24, tel.: 461 530 614

Otevírací doba: po–pá 9–17 hod, so 9–12 hod

(PR)

Ponožky navždy?

Značka 4ever nabízí ke kolům i celou řadu doplňků se svým logem. Na jarní dny jsme tedy otestovali sportovní ponožky s příměsí iontů stříbra.

Jde o sportovní ponožky ze směsi bavlny (50 %), polypropylenu (42%) a elastanu (8 %). Nepatří tedy mezi klasické cyklistické ponožky vyrobené hlavně z polypropylenu, ale díky tomu jsou tak trochu vhodnější do jarních teplot. Jejich hlavní výhodou je ale provedení, protože ponožky využívají z rubové strany jemnějšího počesu v nejnamáhavějších místech, a jsou tudíž velmi pohodlné. Zatímco lem kolem kotníku či boky chodidla jsou ze slabé pleteniny, patu, špičku a celý spodek chodidla tvoří silnější materiál, který dobře tlumí rázy. Silnější materiál je zároveň i na bocích prstů, takže v trecích nedocházelo k nepříjemným odřeninám při delší chůzi. Pruh zesílení je i na nártu, takže méně polstrovaný jazyk treter nebude tolik na obtíž.

Střih sedí perfektně, ponožka všude obepíná nohu jistě a ani při delší jízdě se nesmrnuje. Odvod potu a prodyšnost nejsou na tak vysoké úrovni jako u tenkých letních modelů kompletně z polypropylenu, nicméně o to vyšší je zde míra pohodlí. Ionty stříbra působí proti bakteriím a musíme potvrdit, že po dvou vyjížďkách ponožky zapáchaly o poznání méně než modely bez této vymoženosti. Úplně se ale pachům bránit nelze, to prostě nejde.

Pánské provedení ponožek v kombinaci bílo-modrá je ve velikosti 8–10, přičemž tato velikost seděla i jezdci s nohou 12, takže elasticita je celkem slušná, nicméně jezdci s nohou menší než 8 mají smůlu. Dámské provedení v bílo-růžové nebo bílo-světle modré je ve velikosti 4–7, cena páru je pak 99 korun. Kdo tedy chce ke svému kolu 4ever ladit i ponožkami, má pohodlnou možnost.

(už)

⊕ komfort, střih, ionty stříbra, cena

⊖ slabší odvod potu

EVEREST ONE

ACSTAR® BICYCLES

RÁM	New Kinesium Light Hydroform
VELIKOST	17", 19", 21"
VIDLICE	Suntour XCM V2 HLO
NÁBOJE	Shimano 495 Disc
PŘEVODNÍK	Truvativ Firex CNC
BRZDY	Shimano Disc Hydraulic
PŘESMYKAČ	Shimano XT
MĚNIČ	Shimano XT
ŘAZENÍ	Shimano SLX
DOPLŇKY	Ritchey

22.890,-

www.acstar.cz

DT SWISS

Autorizované zastoupení – Servis centrum „Level A“

velkoobchod, maloobchod, zásilkový prodej

BOTTICO s.r.o.

Wolkerova 1273
765 02 Otrokovice
tel.: 577 119 271 fax: 577 119 274
e-mail: bottico@bottico.cz
www.bottico.cz

CRATONI

C-BREAK

250g

Cena 1540,-

www.pells.eu

Fox na jaro

TEST

Ne každý touží po tom jezdit na masově vyráběných kolech a oblékat se do běžné konfekce, v níž potká půlku národa. Jsou lidé, kteří si potrpí na luxus a neotřelost a takový jedinec pak počítá s tím, že si za svou odlišnost připlatí. Proto se uživí drahé kultovní značky pro fajnšmekry, jako je Ferrari, Yeti, Versace nebo Fox.

Posledně jmenovaný americký výrobce odpružení a oblečení pro adrenalinové sporty však na rozdíl od italských malosériovek nepatří k velmi těžko dostupnému zboží, neboť jeho ceny nejsou tak závratně nadsazené. Ovšem kvalita je u této značky na prvním místě.

High Frequency

O tom jsme se přesvědčili u propracovaných kraťasů na horské kolo **High Frequency,** které jsou vyrobeny z jemně tkaného prodyšného Nylonu, takže kraťasy velmi slušně dýchají, aniž by jezdce trápily vedrem. Pro jejich použití na kolo hovoří i pružné vnitřní nohavičky s antibakteriální vložkou, která je velmi tenká a zevnitř je podložena molitanovou vložkou. Smyslem je to, aby se v kalhotách dobře sedělo na kole, ale aby na šortkách nebylo v civilním životě poznat, že jsou cyklistické. Vložka tedy nedělá nikde boule, ale změkčení posedu je dostatečné. Velmi zajímavým nápadem je možnost vnitřní molitan malým otvorem vyjmout, a přitom antibakteriální vložka ve vnitřních nohavičkách zůstane. Je tedy na majiteli kalhot, k jakému účelu je bude používat. Jejich civilní vzhled a rychleschnoucí prodyšná tkanina je favorizuje i pro použití na prkno, inline brusle či zcela volné nošení.

O odpovídající stahování v pase se stará pružný vnitřní pásek, který je upevněn uprostřed zádové části a jeho vytažením do stran, kde jsou našity dva suché zipy, se dá nastavit míra stažení v pase. Pásek tak není vůbec vidět, pouze je třeba dát pozor na to, aby se suché zipy spojily přesně. Při křivém překrytí totiž zip může škrábat do pokožky zad. Vnitřní nohavičky jsou zakončeny páskem se silikonem, takže nemají tendenci se vyhrnovat nahoru a při použití chrániců kolen se dají přetáhnout přes jejich stahovací pásky, takže komplet pak výborně drží pohromadě.

Zadní část je dostatečně vytažená vzhůru, aby se ani při předklonu neodhalovala záda. Zvenku je zde i malá kapsička na zip, do níž však není vhodné dávat papírové peníze či jiné předměty, které by se mohly pocením promočit. Mnohem praktičtější je kapsička na pravém stehně, kam se klidně vejde mobil či doklady a při šlapání o nich ani nevíme. V zadní části pak najdeme ještě pružný panel, jenž zajišťuje pohyblivost kraťasů při šlapání a zároveň částečné odvětrání.

Boční část stehen je lehce krytá nášivkami se znakem foxu – liší hlavou. Po několikerém praní se z nich sice oloupala šedá svrchní barva, nicméně i tak jsou lišky dostatečně čitelné a působí luxusně.

Cena kraťasů 1990 Kč není nijak přehnaná, za pohodlí a prodyšné provedení s vyjímatelnou vložkou nám přijde zcela odpovídající. V nabídce Foxu pak najdeme různé další modely kraťasů v různých designech, takže si jen stačí vybrat ten který model, jenž ideálně doplní váš styl.

(mig)

⊕ pohodlí, odvětrání, vyjímatelná vložka, civilní vzhled

⊖ stahovací pásek může škrábat

NEW ALU PROJEKT VIKING

disková kola MTB
z ušlechtilých hliníkových slitin

- Al paprsky RX 4500
- náboje pro přímé usazení paprsků s průmyslovými ložisky
- hliníkové niple s velkou dosedací plochou seřiditelné klíčem 5,5 mm

Váha:
přední kolo - 789 g, +/- 3 %
zadní kolo - 891 g, +/- 3 %

Váha páru: 1680 g

Provedení:
bílý ráfek, černá špice, černý náboj
černý ráfek, bílá špice, černý náboj
černý ráfek, černá špice, černý náboj

REMERX

REMERX s.r.o.
Lipová č.e. 0248, Průmyslový areál
763 21 Slavičín, Czech Republic
Tel.: +420 577 310 023, +420 577 341 918
Fax: +420 577 343 138
Email: remerx@remerx.cz, prodej@remerx.cz
www.remerx.cz

Tento projekt byl realizován za finanční podpory ze stát. rozp. MPO ČR z programu IMPULS.

www.MAYO.eu.sk

SK Liberty Trade s.r.o.
Súvoz 1, 911 01 Trenčín
Tel.: +421 32 74 30 452
E-mail: lib@stonline.sk
B2B: www.mayo.bcec.biz

CZ Rebell Bike spol. s r.o.
Hodonínská 97, 696 03 Dubňany
Tel.: +420 601 541 531
E-mail: rebellbike@email.cz
B2B: www.mayo.bcec.biz

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

HAI BIKE

Hai Q FS RX

Německá značka Hai Bike má hodně široký záběr. Vedle čistokrevných závodních XC či silničních modelů nabízí skoro až nepřeberné množství celoodpružených biků, u nichž platí, co třída, to zcela odlišná konstrukce rámu. Ovšem až na dvojici základních modelů se po funkční stránce jedná o klasický čtyřčep, zásadnější rozdíly jsou tedy hlavně v robustnosti rámů, v provedení vahadla a v umístění tlumiče.

Námi testovaný model Hai Q FS RX je svým určením na pomezí maratonského biku a kategorie enduro. Jeho bytelná koncepce je doplněna o příkladnou ovladatelnost. Zadní zdvih 125 milimetrů a nepřehlédnutelná robustnost rámu však nejsou vykoupeny vysokou hmotností. Hodnotu 13,3 kilogramu považujeme za celkem příznivou a sportovní nadání biku rozhodně nijak neomezuje. Hai Q FS RX je kolem pro radost z jízdy, ovšem stále dostatečně svižným a rychlým i pro sportovní XC. Ostatně právě termín cross-country vystihuje testovaný bike, tedy Hai Bike, dokonale. Je to kolo v podstatě do každého terénu a onu jízdu krajinou v nezávodním tempu si na něm jezdec opravdu užije.

Příjemné svezení

Vhodná kombinace pružících jednotek značky Fox s dostatečným zdvihem i citlivostí, vyladěná konstrukce s nadprůměrnou tuhostí a v neposlední řadě již zmiňovaná vynikající ovladatelnost, to všechno jsou aspekty, díky nimž nám testovaný Hai Bike skvěle padnul do ruky již během prvních metrů jízdy. **Celkově se kolo zdá být lehčí, než kolik ukázal displej naší elektronické váhy. Je to dáno i tím, jak robustně se kolo tváří a výrazná chuť akcelerovat či se odlepit od země jsou proto vyloženě příjemným překvapením.**

Zadní zdvih 125 milimetrů se z našeho pohledu jeví jako dostatečný, nicméně posunem tlumiče v rameni přepákování by se dalo bez problémů docílit například hodnoty 140 milimetrů. To ovšem vahadlo neumožňuje. S daným zdvihem se nám však ani jednou nepodařilo dostat tlumič na doraz, stačí jen zvolit optimální tlak. Citlivost čtyřčepové konstrukce je optimální, tlumič RP23 s nastavitelným propedalem zde ale má své jasné opodstatnění, a to docílení kompromisu mezi dostatečnou citlivostí a zároveň co nejnižší reakcí odpružení na záběr.

Drtivou většinu najetých terénních kilometrů jsme absolvovali s aktivovaným propedalem, a to na střední hodnotu. Úplnou aktivitu jsme zadní stavbě udělili pouze v hodně kamenitých úsecích a v rychlejších technických sjezdech. Ani tam by ale režim ProPedal nebyl překážkou, pouze by lehce zmírnil citlivost.

Přední vidlice nabízí možnost jednoduchého přestavení zdvihu mezi hodnotami 100, 120 a 140 milimetrů, a to klidně za jízdy, modrým kolečkem na levé straně korunky. **Nám se v praxi jevila nejlepší ovladatelnost a vyváženost kola s předním zdvihem 120 milimetrů, v prudkých sjezdech s členitým kamenitým povrchem jsme pak ještě dva centimetry zdvihu přidali. Nejnižší možnou hodnotu možná někdo nastaví ve výjezdech, my jsme ji ale nevyužili.** Takřka závodní XC zdvih na tohle kolo zkrátka nepatří, nehledě na fakt, že s ním je předek kola jakoby „podkopnutý“ a výsledná geometrie prostě není tím pravým. Kdo si chce hrát během výjížďky se zdvihy a s propedalem, toto kolo mu to umožní. Skoro ale dáme ruku do ohně za to, že drtivá většina jezdců vzadu aktivuje propedal nastálo a stejně tak vpředu bude využívat pouze dvojici vyšších zdvihů. Nemůžeme ale znovu nezmínit „fingers no-friendly“ provedení ovládacího kolečka zdvihu i krytky ventilku. Fox se zdá být v tomto směru nepoučitelný a mnohé superlevné vidlice jsou na tom po stránce ergonomie ovladačů lépe.

Točivost kola je příkladná, a to i přes jeho větší rozměry. Ani na úzkých klikatých pěšinách jsme neměli ani jednou pocit, že bychom se do některé zatáčky nemohli s kolem vejít. Reakce jsou okamžité. Ve sjezdech je Hai Bike jako doma a dobře si počíná i ve výjezdech. V obou případech přijdou vhod extra hrubé pláště Continental Mountain King. Jejich šíře 2,4“ se nám ale na bike této kategorie zdá být až přehnaná. Obutí sice znamená jistotu a ještě zvětšuje již tak vysoký komfort, ale jeho odvalovací schopnost je logicky horší. Nehledě na méně místa mezi pláštěm a zadní stavbou či na horší adhezi na rovném tvrdém podkladu. Podle našeho mínění by zde šířka 2,25" byla zcela dostačující.

Detailnější rozbor

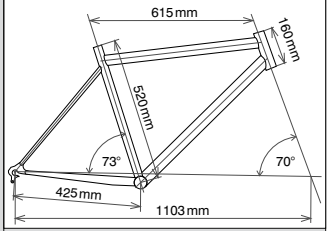
Pochválit musíme celkovou torzní tuhost nejen předního trojúhelníku, ale celé sestavy se zadní stavbou i s představcem a řídítky. Po této stránce rozhodně nebylo nic podceněno. Snahu konstruktérů o dosažení maxima v této oblasti dokládá nejen široká spodní trubka s biaxiální ovalizací a výztuhou pod hlavou, ale rovněž horní vyztužení a především provedení celé zadní stavby. Její mohutná ramena s obdélníkovým průřezem jsou doplněna o výrazně dimenzované frézované dílce nesoucí ložiska čepů. Konstrukčně atypické jsou pak zadní patky. Ty se při pohledu zboku tváří jako blok materiálu bez jakéhokoli odlehčení, až teprve ze strany od náboje je vidět jejich maximální vnitřní odfrézování. Na levé straně zadní stavby je přítomna dvojice navařených plechů pro lepší rozložení tlaku od zadního brzdového třmenu. Naddimenzování některých partií svědčí o pověstné německé preciznosti. To je ostatně vidět i na mohutném vahadle přepákování tlumiče.

Po stránce osazení nemáme připomínky. Kompletní kokpit včetně hlavového složení od syncrosu je lahůdkou. Vysoký výkon již po pár kilometrech nabídly tradičně kotoučovky Magura Louise. Skvělým poměrem hmotnosti a tuhosti se chlubí zapletená kola DT Swiss, nicméně patnáctimilimetrová osa v předním náboji využívá originální upínák Fox. Trochu nezvykle proto působí kombinace klasické páčky rychloupináku vpředu a jeho atypická DT Swiss konstrukce vzadu. To už ale zabíháme příliš do detailů.

Máme-li shrnout naše dojmy, tak je model Hai Q FS RX prostě skvělým kolem a šedesát tisíc korun jsou v tomto případě rozumně utracené peníze. ■

Technická specifikace:

Rám: Alu 6061 FLS, triple butted, 125 mm
Tlumič: Fox RP23 ProPedal
Vidlice: Fox 32 Talas RLC lockout 100–140 mm
Kliky: Shimano Deore XT 22/32/44
Brzdy: Magura Louise BAT
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano XTR Shadow
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kola: DT Swiss X 1800
Pláště: Continental Mountain King 2,4"
Řídítka: Syncros
Představec: Syncros
Sedlovka: Syncros
Sedlo: Fi'zi:k Tundra
Hmotnost: 13,3 kg (vel. 55)
Cena: 59 990 Kč



⊕ ovladatelnost, torzní tuhost, vyvážené odpružení, výkonné brzdy
⊖ zbytečně široké pláště, tvar ovladače nastavení zdvihu vidlice

Fi'zi:k Antares

Silniční model Antares je letošní novinkou a doplňuje dvojici nejvyšších modelů Arione a Aliante. Nejedná se tedy o nástupce žádného sedla z nabídky, ale o zbrusu nový typ rozšiřující kolekci. Svým způsobem jde o kombinaci obou jmenovaných sedel, má délku velice podobnou modelu Arione a šířkou i celkovou kontaktní plochou vychází z na pohodlí zaměřeného Aliante. Skelet z materiálu Rilsan s příměsí karbonu se zdá být pocitově tužší, nicméně polstrování je zde dostatek.

Na celkový tvar novinky si nemůžeme stěžovat, po této stránce seděl antares většině testovacích jezdců. Má na tom podíl nejen dostatečně široká a zároveň plochá středová část, ale také šířka zadního dílu s polstrováním přecházejícím i do bočnic. Někteří testeři však zmínili ostřejší spodní hranu v přechodu do nejširší partie, zde by možná nebylo od věci bočnice lehce prodloužit svislým směrem, případně je více zahnout. Nicméně co vyhovuje jednomu, nemusí sedět druhému, to u sedel platí na sto procent.

My bychom se ale i zde přikláněli k již vyzkoušené technologii WingFlex, používané na sedlech Arione či Gobi. Tvarová přizpůsobivost bočnic by se tím výrazně zlepšila. Celkově tvrdší skelet bude výhodou pro těžší jezdce, kteří mají u hodně lehkých modelů problémy s rychleji „prosezeným“ tvarem. V tomto ohledu je použitá konstrukce výhodou. O něco horší už je to s absorpcí rázů, ale maximálně se to snaží dohnat míra polstrování. I když je z celkového zpracování patrná jasná snaha o co nejnižší hmotnost, zespodu skeletu nechybí úchyt pro originální blikačku nebo brašničku z příslušenství značky Fi'zi:k.

V nabídce je buďto námi testovaná varianta s ližinami z materiálu K:ium, hmotnosti 185 gramů a cenou 3290 korun, nebo verze s karbonovými ližinami. Ta je o sedm set korun dražší a o padesát gramů lehčí. Potah je v obou případech kožený. Po čem sáhnou gramhoniči, je už teď jasné. Pět deka za sedm stovek, tomu se nedá odolat.

(kad)

⊕ celkový tvar, nízká hmotnost, míra polstrování
⊖ ostřejší hrana bočnic

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

MAYO XC Max

Slovenská značka Mayo patří mezi nejmladší na trhu a nabízí poměrně vyzrálou kolekci reagující na nejmodernější trendy. Výrazné prohnutí spodní rámové trubky u hlavy je charakteristické pro většinu jejích kol. Nejinak je tomu i u nejvýše postaveného hardtailu XC Max.

Tuhost především

Rám z duralové slitiny řady 6061 kombinuje dva odlišné profily trubek, na XC speciál trochu nezvyklé. Přední trojúhelník využívá zmíněné prohnutí spodní trubky u hlavy s tvarovanou spodní výztuhou. U středového pouzdra přechází kruhový profil ve výrazné rozšíření pro maximální tuhost. Horní trubka má kapkovitý profil a nese návarky pro bowden. Zadní stavba je ve znamení čtvercového průřezu, který této partii výrazně přidává na tuhosti, ovšem i přes esovité prohnutí zároveň ubírá na schopnosti absorpce rázů. Čtvercové jsou i spojovací můstky, sedlové vzpěry nenesou návarky pro ráfkové brzdy. Patky mají standardní profilovaný tvar.

Jak jsme zmínili, tuhost je základním rysem rámu. Už první šlápnutí do pedálů dává tušit, že síla jezdce se nikam zbytečně neztrácí. Kliky s integrovanou osou tento fakt ještě podporují, takže kolo pod záběrem ochotně jede vpřed. Zadní partie rámu má přitom v tuhosti oproti přednímu trojúhelníku trochu navrch.

Posed je situován přesně do XC roviny, takže ruce lehce natažené před sebe, sedlo mírně vzad, ovšem nelze tvrdit, že by jezdec nad řídítky doslova ležel. Vše je vyladěno poměrně komfortně, takže ani milovníci vyhlídkových jízd nebudou zklamaní. Pouze sedlo je i přes poměrně komfortní projev díky výraznému tvarování trochu omezujícím prvkem, protože nedovolí jezdci se na něm posunout výrazněji vzad. Geometrie kola nabízí rozumný úhel vidlice, dodávající mu na ochotě zatočit v nízké rychlosti a nabídnout tak jezdci celkem slušnou manévrovatelnost. Na druhou stranu ale kolo díky rozvoru není až tak hbité ve vyšší rychlosti, kde umí držet směr, a ulehčit tak dlouhé sjezdy i začátečníkům. V porovnání s XC ideálem hravý/stabilní, je model XC Max o dva stupně blíže k té stabilní variantě.

V terénu

Celkem nezvyklé je komponentové osazení, které naprosto spoléhá na značku Shimano. Řazení SLX nelze v jeho funkci takřka nic vytknout, stejně tak klikám s integrovanou osou, které ačkoli nejsou duté, nabízejí dobrý přenos síly. Novinka na poli Shimano kotoučovek, montážní model s pístkem kolmo k řídítkům, příjemně překvapil slušným výkonem už po několika kilometrech, a hlavně velmi příjemným dávkováním brzdného účinku. Páčka padne celkem dobře do ruky a výkon není jedovatý, ale narůstá postupně až do solidního maxima. Postavit bike na přední jedním prstem není při silnějším stisku problém.

Vpředu je pomocníkem kotouč 180 mm, klasika 160 mm vzadu stačí.

Rozumnou akceleraci nabízejí i zapletená kola Shimano s niply v přírubě nábojů a plochými dráty.

Pláště Schwalbe Smart Sam jsou díky univerzálnímu vzorku vhodné jak do tvrdého terénu, tak do menšího bláta. V šířce 2,1 nabídly slušné tlumicí schopnosti, což aspoň vzadu jezdci trochu ulevilo. Hranatý profil trubek zadní stavby v kombinaci s průměrem sedlovky 31,6 mm totiž moc šancí ke zjemnění jízdy nenabízí.

Naproti tomu přední vidlice SR Suntour XCR s ocelovou pružinou patří mezi ty měkčí a pohodlnější kousky. Těžší jezdec bude často sahat po lockoutu, který je na řídítkách, protože vidlice je trochu měkčí a při jízdě ze sedla má tendenci se více houpat. Naopak lehčí jezdec určitě ocení její schopnost kopírovat i malé nerovnosti.

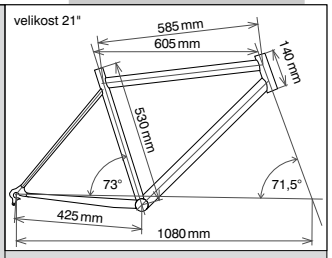
Díky tuhému rámu bike ochotně jede po rovině i do stoupání. Kvůli hmotnosti sice nepatří v akceleraci k nejlepším, ale to v této cenové relaci ani nelze požadovat. Prudké stojky mu naopak svědčí, protože nemá tendenci se hned stavět na zadní. S mírným nalehnutím na řídítka tak lze vyjet opravdu strmé kopce. Dlouhé vyjížďky jsou díky posedu bez problémů, pouze náročnější terén trochu prověří jezdcovo pozadí.

Silákům

XC Max bude určitě vyhovovat těžším jezdcům, kteří potřebují tuhý rám s dobrým přenosem síly. Slušné osazení pak nabídne solidní a spolehlivou funkci. V dlouhých sjezdech i technických pasážích kolo jezdce určitě nezklame a totéž platí i ve stoupání. Příjemný je lockout z řídítek a hlavně výkonné brzdy. ■

Technická specifikace:

Rám: Al 6061
Vidlice: SR Suntour XCR RL
Kliky: Shimano FC-M543
Brzdy: Shimano BR-M575
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano SLX
Zapletená kola: Shimano WH-M565
Pláště: Schwalbe Smart Sam 26×2,1"
Sedlo: Velo Tempo SR
Sedlovka: Zoom
Představec: Zoom
Řídítka: Zoom
Hmotnost: 13,6 kg
Cena: 21 990 Kč



+ tuhost, ovládání, brzdy
− menší komfort

www.cykl.cz – kompletní cyklistické informace

SR SUNTOUR SUSPENSION 2009

11.900,- ELD / 12.500,- ELD 15 / 7.490,- RLD / 7.990,- RLD 15
4.990,- RLD / 5.990,- RLD 15 / 4.490,- LOD
7.490,-
2.990,-

Použití: MTB XC, marathon
Zdvih: 120/100/80/60 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (ELD – elektronické), tlak vzduchu, tlumení odskoku
Pozn.: varianta s 15 mm pevnou osou
Hmotnost: 1600 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 120/100/80/60 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), (regulace pružení a tlumení
Pozn.: varianta s 15 mm pevnou osou
Hmotnost: 1700 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: stavitelný 100 - 140 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: nastavení zdvihu z řídítek, regulace pružení a tlumení
Hmotnost: 1900 g

Použití: MTB TANDEM
Zdvih: 100 mm
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 32 mm
Nastavení: předpětí pružiny
Hmotnsot: 2400 g

Výprodej modelů EPICON 2008:
RLD – 3.990,- / LOD – 3.490,-

EPICON 2009 UPGRADE
Alu sloupek
nová olejová i vzduchová patrona
nová páčka uzavírání vidlice
hmotnost 1700 g

9.990,-
9.490,-

Použití: freeride, enduro,all mountain
Zdvih: nastavitelný 180 - 140 mm
Pružení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al7050, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, tlak vzduchu, nastavení zdvihu
Pozn.: sloupek 1.5" / 1.1/8"
Hmotnost: 2400 / 2600 g

6.790,-

Použití: freeride, dirt jump
Zdvih: 150 mm
Pružení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, předpětí pružiny
Hmotnost: 2890 g

bp Lumen VELKOOBCHOD CYKLO A SPORT
Oficiální zastoupení pro ČR:
BP Lumen - velkoobchod cyklo a sport, Puškinova 546, Úpice 542 32,
Tel.: 499 881 327, 499 882 793, info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

On-line prodej: bike4u.cz

FESTIVAL CYKLISTIKY 2009
ÚPICE | 19. - 21. ČERVNA
BAJKOVEJ MEJDAN, KTEREJ ODSTARTUJE LÉTO!

APACHE JESTŘEBÍ HORY
MTB MARATÓN - 3. ZÁVOD ČESKÉHO POHÁRU
ORIENTAČNÍ ZÁVOD DVOJIC
SILNIČNÍ ČASOVKA | MTB SPRINT
KING KONG BMX JAM SESSION
DĚTSKÉ CROSS COUNTRY
TOMAC BIKE ACADEMY
BUJARÁ ÚPICE 2009
TLESKAČ | PRAGUE SKA CONSPIRACY
PLEXIS | APPLE JUICE | VÁCLAV KOUBEK
HEEBIE JEEBIES | SKAPOLLO A DALŠÍ
EXHIBICE, TANEČNICE, SOUTĚŽE...

www.festivalcyklistiky.cz

APACHE BICYCLES | TOMAC | bp Lumen VELKOOBCHOD CYKLO A SPORT
SR SUNTOUR | LIMAR HELMETS | bike4u.cz

POLSKÁ KREV 6

Ačkoli jsme vyčerpali již všechny technické problémy, které jsme při týdenním servisování během česko-polského etapáku MTB Challenge potkali, byla by škoda neukázat stroje, které jsou v našich končinách tak trochu méně známé.

Značku Sunn v celém světě proslavil hlavně fenomenální sjezdař Nicolas Vouilloz. Tenhle stroj byl úžasný svým zpracováním jednočepového rámu. Lomená horní trubka pro uchycení přední části tlumiče, frézované patky nebo svěrná objímka čepu zadní stavby, to jsou ty nejzajímavější detaily.

Německá značka Radon produkuje kola skoro všech kategorií. Tento model pro maratony využívá vzadu čtyřčepového systému s výrazným ramenem přepákování k tlumiči. Specialitkou tohoto stroje byly gripy vyrobené z klasické omotávky. Během celého závodu držely a povolily až ke konci. Tenhle stroj se nám podařilo trochu otestovat a musíme uznat, že měl velmi zdařilou geometrii, která umožnila jezdci si s kolem pohrávat, skákat na něm kdekoli do vzduchu, ale zároveň na něm se zdvihem 100 mm velmi dobře švihově jet.

Kola Shark sice kdysi vznikala i u nás, ale šlo o sjezdové speciály a dnes už se po nich slehla zem. Původ tohoto stroje Shark se nám zjistit nepodařilo, nicméně jeho rám z 12K karbonu je tvarově hodně oblý a karbon využívá skoro na všech komponentech. Nicméně bychom jej zařadili k těm karbonům, které jsou karbonem jen proto, že je to lehké a in, jinak nebyl tenhle stroj skoro ničím zvláštní.

Skoro dvoumetrový jezdec téhle Orbey si upravil jinak poměrně závodně pojatý rám k obrazu svému. Kolo sice spoléhá na pružnost karbonu namísto hlavního čepu zadní stavby, aby byla ušetřena hmotnost a zůstala zachovaná tuhost, nicméně jeho platformové pedály či svařované vlaštovky amoeba s hodně nahoru namířeným představcem celé sportovní pojetí stroje tak trochu bortí.

Kdo by v tomto detailu hledal práci kanadského rámaře Chrise de Kerfa, zmýlil by se. Inspirace jeho tvorbou to možná je, ale jde o francouzský Commencal, což je dítě bývalého manažera týmu Sunn.

Tento bike také není ničím výjimečný, tedy kromě miniaturní velikosti rámu. Patřil jediné závodnici černé pleti, která měřila jen něco pod 160 cm. Stavitelný představec působil proti hodně vysunuté sedlovce trochu podivně. Nicméně její partner na tom byl se svým bikem Orbea přesně naopak, jeho bike patřil k největším.

Ladné tvary a perfektní design, to je řecká značka Ideal. Dvojice jezdců tohoto týmu využívala stejné karbonové rámy, ovšem každý s jinou značkou kol. Jeden měl zapletená kola Mavic a druhý Wheelsbike, oba pak shodně použili zubaté kotouče. Ideal patřil rozhodně k těm pohlednějším kolům v početném pelotonu.

Většinou sice nejde o nejaktuálnější modely světových značek, ty už jsou tak nějak standardem, který zná každý, jde však o kousky běžné v jiných zemích, nebo o zajímavé mixy, osazené tak, aby svému majiteli vyhovovaly. Jména jako Granville, Grisley, Ideal, Shark, Nishiki, Commencal nebo Radon, to je jen hrstka těch málo známých, které jsou doma v jiných koutech Evropy.

(už)

2F = dvojnásobná funkce
= dvojnásobně fit

se značkou 2F vám dopřejeme radost z oblékání

funkční prádlo
termoprádlo
cyklokalhoty
cyklodresy
cyklovesty
cyklobundy

vyrábí a dodává BoBo s.r.o.
Šífařská 1/3, 147 00 Praha 4, www.2f.cz

www.cykl.cz
Největší cyklistický obchodní dům.
Vše na jednom místě, na přehledných, jednoduchých, uživatelsky přívětivých stránkách.
Několik kliknutí a víte vše!

CYKLISTICKÉ BRAŠNY A NOSIČE

SPORT ARSENAL

KOLEKCE MALÝCH BRAŠEN SNC
ART. 501 – BRAŠNA POD SEDLO
ART. 511 – BRAŠNA POD SEDLO S NÁVLEKEM
– 3M bezpečnostní reflexní pásky
– možnost zvětšování objemu brašny
– obsahují nákrčky proti dešti (vybrané modely)
– brašny jsou vodoodolné, materiál: PA/PVC
– součástí brašny je nářadí

KOLEKCE VODOTĚSNÝCH BRAŠEN EXPEDITION
ART. 312 – VODOTĚSNÁ BRAŠNA / VELKOOBJEMOVÁ
ART. 310 – VODOTĚSNÁ BRAŠNA NA ŘÍDÍTKA –
– rolovací systém zavírání a vodotěsné vysokofrekvenčně svařované šev zaručují 100% vodotěsnost
– pro expediční, náročné cesty a do extrémních podmínek
– pevné uchycení: ALU háky
– plastové výztuhy
– reflexní bezpečnostní pásky vpředu, vzadu i na bocích

KE KAŽDÉ BRAŠNĚ POD SEDLO A DO RÁMU CYKLISTICKÉ NÁŘADÍ ZDARMA!

ART. 508 – BRAŠNA NA NOSIČ VELKOOBJEMOVÁ
vyšperkná o nové ALU držáky s vysokou pevností a rychlým nasazením

ZDARMA PŘÍDAVNÁ VNITŘNÍ KAPSA ART. 508.6 K BRAŠNĚ 508

... více na www.sportarsenal.cz

SPORT ARSENAL s.r.o., Poděbradova 1772, 289 22 Lysá nad Labem
Tel.: +420 325 551 962, tel./fax: +420 325 553 757
E-mail: sportarsenal@sportarsenal.cz

GALERIE KOL

V minulém čísle jsme si v Galerii představili první polovinu celoodpružených strojů pro enduro a all mountain ježdění. Jelikož je tento styl stále více v módě a navíc tak nějak vystihuje smysl bikingu, tedy toulání se náročným terénem, pokračujeme v této kategorii i nadále. Představené stroje jsou vpředu osazeny hlavně vidlicemi Fox a Rock Shox, zadnímu odpružení dominuje rovněž Fox. Zajímavostí je i devětadvacetipalcový zástupce značky Niner, který i přes velký průměr kol nabízí alternativu pro náročnější technické ježdění. Tenhle speciál se ale trochu vymyká svojí cenou, která je oproti některým strojům takřka dvojnásobná. Druhým extrémem je Disident, který stojí polovinu toho co ostatní biky, nicméně vždy je to závislé hlavně na vidlici, tlumiči a komponentovém osazení, co určuje cenu. Systémy odpružení zahrnují jednočepové i čtyřčepové řešení. Speciální systémy jako VLP nebo CVA s virtuálním bodem otáčení rovněž nejsou výjimkou. Každý si tedy může vybrat, jak moc aktivní, či na tahu řetězu závislé odpružení zvolí. Tedy pokračujme i nadále v těžkém terénu.

DIRTPARADE
Disident

Disident sice není all mountain v pravém slova smyslu, řadí se někam na pomezí XC a zmíněného stylu, nicméně tento stroj domácí značky nabízí za málo peněz hodně muziky.

Rám: Alloy 6061 120 mm **Vidlice:** RST Launch RA 130 mm **Tlumič:** Rock Shox BAR 2.1 **Kliky:** Truvativ Blaze **Brzdy:** Avid Juicy 5 **Řazení:** Sram X.9 **Přehazovačka:** Sram X.9 **Přesmykač:** Sram X.7 **Náboje:** Alloy Disc **Ráfky:** Remerx DHX **Pláště:** Tioga Red Phoenix **Cena:** 19 500 Kč

HAIBIKE
Hai Ride SL

Nezvyklý název patří modelu s vyšším zdvihem pro tvrdší jízdu, zadní čtyřčepovou konstrukcí a vahadlem přepákování na tlumič. Vpředu je zdvih 160 mm a pevná 20mm osa.

Rám: Alu 7005 153 mm **Vidlice:** Rock Shox Domain 302 **Tlumič:** Fox RP 23 **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Avid Code 5 **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** XLC Pro **Ráfky:** DT Swiss E 540 **Pláště:** Schwalbe Fat Albert **Cena:** 49 990 Kč

HARO
Sonix Comp

Haro má vzadu vlastní patentovaný systém přepákování k tlumiči VLP. Ten by měl zajistit menší citlivost pružení na tah řetězu a působení sil jezdce.

Rám: Alu 6061 VLP 120 mm **Vidlice:** Fox F 32 R 100 mm **Tlumič:** Fox Float R **Kliky:** Truvativ Firex **Brzdy:** Shimano 575 **Řazení:** Shimano Deore LX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano 535 **Ráfky:** WTB Speed Disc **Pláště:** Kenda Small Block 8 **Cena:** 59 990 Kč

MERIDA
One-Five-O 880-D

Merida využívá jednočepového zavěšení s přepákováním na tlumič a plovoucího uložení třmenu zadní brzdy. Vahadlo přepákování dává výsledný zdvih 150 mm.

Rám: One-Five-O **Vidlice:** Rock Shox Domain 160 mm **Tlumič:** Rock Shox Monarch 3.3 **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Hayes Stroker **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** DT Swiss 370 **Ráfky:** DT Swiss X 430 **Pláště:** Maxxis Minion **Cena:** 55 490 Kč

MONGOOSE
Teocali Elite

Systém přepákování FreeDrive je určitou mutací plovoucího středu. Na zadním kole pak dává zdvih 145 mm. Pro náročné použití je vpředu pevná 15mm osa.

Rám: FreeDrive 145 mm **Vidlice:** Marzocchi 44 TST 2 **Tlumič:** Fox Float RP 2 **Kliky:** Shimano **Brzdy:** Hayes Stroker Trail **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Formula/Shimano **Ráfky:** Mavic XM 317 **Pláště:** Kenda Excavator 2,1 **Cena:** 46 999 Kč

NINER
R.I.P.

Jediným zástupcem 29" kol je Niner, který svým zdvihem 120 mm směřuje i do této kategorie. Virtuální CVA zavěšení zadní stavby eliminuje vliv tahu řetězu.

Rám: Niner alu 120 mm **Vidlice:** Fox RLC 29 **Tlumič:** Fox Float RP 2 **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Shimano SLX **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** American Classic **Ráfky:** American Classic **Pláště:** Kenda Excavator 2,1 **Cena:** 94 990 Kč

PELL'S
Thorr FS 150 Limit

Čistokrevný jednočep s masivní zadní kyvkou dává zadnímu kolu zdvih 150 mm. Přední vidlice disponuje 15mm pevnou osou. Výrazné je prohnutí horní trubky s výztuhou sedlovky.

Rám: Pell's 7005 **Vidlice:** Fox Float RLC 140 mm **Tlumič:** Fox Float RP 23 **Kliky:** Shimano Deore XT **Brzdy:** Hayes Stroker ACE **Řazení:** Shimano Deore XT **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano Deore XT **Ráfky:** Mavic EN 521 **Pláště:** WTB Prowler 2,3 **Cena:** 65 970 Kč

RB
Monster EN

Domácí ručně vařený jednočep se speciální výztuhou sedlové trubky dává zdvih 165 mm. RB sází hlavně na originalitu, vpředu je pevná osa a zdvih 160 mm.

Rám: AL 7020 T6 **Vidlice:** Marzocchi 55 TST 2 **Tlumič:** X-Fusion Vector RPV **Kliky:** Shimano SLX **Brzdy:** Shimano SLX **Řazení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano SLX **Ráfky:** WTB Speed Disc **Pláště:** WTB Weirwolf **Cena:** 46 990 Kč

ROCK MACHINE
Blizzard 70

Blizzard využívá čtyřčepového systému přepákování zadní stavby, který dává zdvih 130 mm. Rám je vyztužen u hlavy a sedlovky, zadní stavba má hranatý profil trubek.

Rám: Alpine Custom 7005 **Vidlice:** Rock Shox Recon 130 mm **Tlumič:** Fox Float RP 23 **Kliky:** Truvativ Firex **Brzdy:** Formula ORO K 24 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano M 475 **Ráfky:** Mach 1 MX Disc **Pláště:** Schwalbe Nobby Nic 2,4 **Cena:** 43 990 Kč

ROCKY MOUNTAIN
Slayer SXC 30

Slayer využívá k dosažení zdvihu 150 mm jednočepového zavěšení zadní stavby s přepákováním k tlumiči pro vyšší progresivitu v závěru zdvihu. Vpředu je pevná 15mm osa.

Rám: RMB 7005 Alu **Vidlice:** Marzocchi 55 R 160 mm **Tlumič:** Fox Float RP 2 **Kliky:** Race Face Ride XC **Brzdy:** Avid Juicy 5 **Řazení:** Sram X.5 **Přehazovačka:** Sram X.9 **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Shimano/Wheeltech **Ráfky:** WTB Speed Disc **Pláště:** WTB Prowler 2,3 **Cena:** 81 520 Kč

SANTA CRUZ
Blur LT

Blur s virtuálním pivotem zavěšení zadní stavby na dvojici vahadel dává zdvih 135 mm. Kit D je nejlevnějším provedením komponentového osazení tohoto rámu.

Rám: Al 6069 **Vidlice:** Fox Float RLC **Tlumič:** Fox Float RP 23 **Kliky:** Shimano Deore **Brzdy:** Avid Juicy 3 **Řazení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Kola:** Mavic CrossRide **Pláště:** Kenda Nevegal 2,1 **Cena:** 64 340 Kč

SPECIALIZED
Pitch Pro DRM

Dostupnější sourozenec modelu Enduro využívá čtyřčepového systému přepákování FSR. Vzadu je zdvih 150 mm, Pike vpředu se 140 mm má pevnou 20mm osu.

Rám: Al M4 **Vidlice:** Rock Shox Pike 351 U-Turn **Tlumič:** Fox Float RP 2 **Kliky:** Shimano M 532 **Brzdy:** Avid Juicy 4 **Řazení:** Sram X.5 **Přehazovačka:** Sram X.9 **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Specialized **Ráfky:** DT Swiss 445 **Pláště:** Specialized Eskar 2,3 **Cena:** 54 990 Kč

TOMAC
Snyper 140 – 3

Duralový rám využívá zadní stavbu bez čepu u osy zadního kola. Ten je nahrazen pružností materiálu vzpěr a díky přepákování k tlumiči dává zadní stavba zdvih 140 mm.

Rám: Al 6069 T6 **Vidlice:** Rock Shox Recon 130 mm **Tlumič:** Fox Float RP 2 **Kliky:** Truvativ Stylo **Brzdy:** Avid Juicy 3 **Řazení:** Sram X.7 **Přehazovačka:** Sram X.9 **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** WTB Laser **Ráfky:** WTB Laser Disc **Pláště:** Kenda Kinetics 2,35 **Cena:** 64 900 Kč

HOBBYBASTLER
Udělejte si to sami
Jak na kluzná pouzdra tlumiče

V minulém vydání našeho servisního rádce jsme se podívali na to, jak dostat tlumič ven z rámu. Jeho demontáž neprovádíme pro nic za nic, protože si ukážeme, jak ošetřit jeho kluzná pouzdra.

Příkladem nám bude vzduchový tlumič s dvojicí duralových vložek. Toto provedení totiž vyžaduje častější údržbu než tlumiče s ocelovou vložkou a duralovými podložkami vymezujícími polohu tlumiče v úchytu. V první řadě musíme vložky dostat z oka ven. Pokud je tlumič již dostatečně zajetý a vložky trochu opotřebované, můžeme je vyndat pouze rukou. Když to nejde, můžeme je vzít přes hadřík do kleští **(obr. 1)**, abychom je nepoškodili. Podebrání šroubovákem nám sice práci ulehčí, ale na vnitřní straně vložek bývá často těsnící gumička **(obr. 2)**, která chrání vnitřní pouzdro před nečistotami, a tu bychom si zbytečně poškodili. Pokud tam gumička není, lepší než šroubovák bude tenká čepel nože **(obr. 3)**, která do meziprostor vnikne daleko lépe.

Pokud je tlumič nový a vložky nejdou vyndat ven, zbytečně se o to nesnažíme, ničemu bychom tím neprospěli. U vyndaných vložek pak zkontrolujeme jejich povrch, zda není příliš opotřebený provozem **(obr. 4)** a očistíme je. Totéž provedeme s vnitřním prostorem kluzného pouzdra. Jsou-li všechny díly v pořádku, namažeme jak pouzdro, tak vložky vazelínou, a můžeme vše nasadit zpátky.

Jestliže jsou vložky poničené, musíme sehnat nové s odpovídající roztečí, průměrem a samozřejmě odpovídajícím vnitřním otvorem pro šroub upevňující tlumič v rámu. Někdy postačí vyměnit jen vložky, ale mnohem lepší je nahradit i nalisované ocelové pouzdro uvnitř oka tlumiče. To lze z tlumiče vylisovat pomocí jednoduchého přípravku.

Stačí k tomu ocelová kulatina, která bude mít stejný průměr nebo na konci osazení odpovídající vnějšímu průměru ocelového kluzného pouzdra v oku tlumiče **(obr. 5),** a trubička s vnitřním průměrem větším než je vnější průměr ocelového pouzdra. Trubička samozřejmě musí být delší, než je šířka oka tlumiče.

Postup je jednoduchý, kulatinu nasadíme do oka tlumiče, pokud má na konci naváděcí zúžení, je to mnohem jednodušší. Na druhou stranu oka tlumiče nastavíme trubičku a celé to upneme do svěráku. Bez něj tento postup není možný, leda bychom měli speciální lis. Utahováním čelistí svěráku se nám pouzdro postupně vysouvá do trubičky, až je nakonec venku. Pokud by byla trubička kratší než naváděcí zakončení kulatiny a pouzdro, dojde k zapření pouzdra o čelist svěráku a nedostaneme ho z tlumiče ven, leda bychom prostě trubičku něčím nastavili.

Následuje nalisování nového pouzdra do oka tlumiče. V první řadě musíme mít odpovídající rozměr, což nejprve zjistíme posuvným měřítkem, abychom pouzdro nevylisovali a pak nezjistili, že není k sehnání. Vždy musíme mít nejdříve nové vložky i pouzdro, jinak nemá smysl se do výměny pouštět. Sice má pouzdro z vnějšku vyražené označení rozměrů **(obr. 6)**, ale to zjistíme až po vylisování. Nové pouzdro nalisujeme úplně stejně, jako jsme původní dostali ven **(obr. 7)**. Kulatina s naváděcím zakončením nám usnadní rovné nalisování, tedy alespoň ze začátku, pak už není potřeba. Lze to provést jednoduše pouze v čelistech svěráku. Lepší je podložit jednu stranu tlumiče prkýnkem, aby se zbytečně neodřel, nebo stačí hadřík. Pouzdro z vnějšku namažeme, aby šlo lisovat lehčeji. Je kvůli tomu navíc po obvodu naříznuté, takže by to neměl být problém. Pouzdro by mělo být na obou stranách stejně vzdáleno od kraje oka tlumiče **(obr. 8)**, aby zaprvé těsnící gumičky měly dostatek prostoru a také aby se nerovnoměrně neopotřebovávaly kluzné vložky. Pokud bychom nedopatřením nechali na jedné straně pouzdro přečnívat, nebo bylo rozměrově širší než oko tlumiče, drhlo by o vložky, čep by se netočil a postupně bychom vše zničili.

Jestliže se úkon zdařil, měli bychom do namazaného pouzdra nasadit vložky a celý tlumič můžeme namontovat zpět do rámu. Vložky možná půjdou tíž, protože je vše nové a neopotřebované, takže je můžeme nalisovat ve svěráku, ale opět podložené hadříkem nebo prkýnky, aby se zbytečně neomačkaly. Pozor na rozměry, možná nepůjdou dovnitř pouzdra proto, že prostě nemají odpovídající průměr, to ještě před případným nalisováním musíme zkontrolovat.

Vložky by se po dotažení v rámu neměly ani hnout a klouzat by měly jen uvnitř pouzdra. Jednoduše to zjistíme po uchycení tlumiče pouze v jednom oku a zkusmém pootočení s ním. Měl by jít trochu ztuha, ale nikoli trhaně, nebo s výrazným odporem. No a vložky by se neměly v úchytu protáčet. Dotažení šroubu čepu na krev kvůli zamezení jejich pohybu by to totiž vyřešilo jen na chvilku. Nelze-li jinak, bude třeba vložky opět demontovat a nechat průměr upravit přeleštěním nebo obstarat jiné. Šrouby v čepech tlumiče nakonec dotáhneme silou, před dotažením je dobré natřít závit tmelem, aby nedošlo k jejich povolování.

Tento návod je už trochu „vyšší dívčí“ a patří spíše do specializovaných dílen. Nicméně pro šikovného kutila to rozhodně nebude problém.

(už)

Pohled do historie
A přece se točí...

Otočná rukojeť jakožto systém řazení na horském kole už má na krku pěkných pár křížků. Do povědomí ji dostal především Grip Shift firmy Sram Corporation, a to na počátku devadesátých let minulého století. O pouhých pár roků později toto řazení preferuje na svých modelech celá řada známých výrobců kol a bikeři se podle vyznání dělí na „páčkaře“ a „gripshiftaře“, podobně jako dnes na zastánce hardtailů a vyznavače kompletního odpružení.

Grip Shift ale nebyl jedinou možností, jak při řazení otáčet rukojetí nebo alespoň její částí. Přibližně ve stejnou dobu jako Grip Shift spatřilo světlo světa i řazení Campagnolo Bullet. To využívalo ke změně převodu celou rukojeť. Bohužel chod řazení byl stejně tak těžký, a tedy i špatně ovladatelný jako u všech tehdejších bikových sad italské značky. Ve srovnání se Shimanem a Suntourem byly tvrdé pružiny kampy v terénu kritizovány mnohem více než na silnici. Jeden z průkopníků bikových komponentů se proto v polovině devadesátých let ze světa MTB potichu vytratil a nápis Campagnolo je od té doby možné vidět pouze na silničních komponentech.

Byli zde ale i další hráči, kteří vsadili na otáčecí rukojeť. Jedním z nejdůležitějších byl německo-francouzský Sachs, jenž představil svůj koncept Power Grip nedlouho po zmiňované americko-italské dvojici. Systém ne nepodobný řešení Campagnola používal rovněž kompletně otočný celý grip. Pro potíže s občasným nechtěným přehozením byl pak Power Grip doplněn o dodatek „Plus“ a na jeho nosníku se objevila malá aretační posuvná páčka, zamezující nežádoucímu přehození. To ale byly teprve nepříliš úspěšné začátky řazení Sachs, k nimž patřil i systém Twist Ring, s plastovým otočným půlměsícem, ovládaným palci. Mnohem dál už se ale dostaly následné generace power gripu, s výrazně zkráceným, anatomicky tvarovaným řadicím gripem. Power Grip Pro už si našel větší procento uživatelů i mezi samotnými závodníky, ať už v kombinaci se superlehkými termoplastovými měniči Sachs Neos a Quartz, či s klasickými Shimano. Následné pohlcení řady značek včetně Sachsu firmou Sram počet otočných řadicích rukojetí na trhu zredukovalo, ale paradoxně tuto variantu řazení začalo u svých nejlevnějších sad používat Shimano pod označením Revoshift. Otočná rukojeť tedy stále žije a zdá se, že i žít bude. Například pro dětská kola se v případě revoshiftu zdá být tou nejvhodnější alternativou.

Ale teď už zpět ke grip shiftu a k patnáct let starému článku, převzatému z Cykloservisu 22 z roku 1994. V té době skutečně prožívalo americké řazení obrovský boom, a kdo měl na kole pětistovku, nebo dokonce zde avizovanou osmistovku s dodatkem „X-Ray“, byl prostě IN. Maximální jednoduchost systému a nízká hmotnost byly tou nejsilnější zbraní. Vnitřnosti mechanismu zde představovala pouhá plechová pružinka a západky na opačném dílu. Nic víc a vše fungovalo na výbornou. Oproti hodinovému stroječku páček Shimano nesporná výhoda.

V současnosti Sram nabízí jak otočné řazení Twister v jednotlivých kvalitativních úrovních podle sad, a to s krokem 1:1, tak i verzi Attack Twist Shifter s poměrem 2:1 pro měniče Shimano. A pokud toto současné řazení položíte vedle patnáct let staré, tedy již historické osmistovky, nijak výrazné rozdíly nespatříte. Proč něco od základu inovovat a přepracovávat, když to zkrátka funguje?

(kad)

Nejen delší název

Grip Shift se pro příští sezonu rozloučil se svou "500" a představil svůj trumf pro příští rok - průhledný SRT 800 X-Ray.

Máte-li na svém biku Grip Shift, a to jeho pro tento rok nejvyšší model SRT 500, a myslíte si, že jste vybaveni úplně stejně jako John Tomac nebo Missy Giove, opět jste zaspali dobu. Chicagská firma totiž nelenila a pro příští sezonu přišla se zásadními změnami.

PŘESNĚJŠÍ, RYCHLEJŠÍ

Klasická "500", která se letošní sezonu objevovala u většiny profesionálů, vzala zcela za své a byla nahrazena na první pohled funkčně nijak odlišným modelem SRT 800 X-Ray. Pokud se vám tenhle složitý název zdá vedle průhledného krytu jako jediná inovace, jež oblíbené řazení postihla, nemáte pravdu. Sram Corporation sice trošku natáhl název a zprůhlednil kryt mechaniky, zásadně však taky změnil vlastnosti a funkčnost řazení.

I když se "500" vyvarovala většiny nemocí svých předchůdců, stále zde v případě přehazovačky zůstávala určitá nepřesnost jednotlivých přehození, která byla trnem v oku jak některých závodníků, tak náročnějších zákazníků. Jestliže jste tedy u "500" někdy museli přehození nepatrně doladit pootočením rukojeti i přes moment klapnutí,

Že jedinou změnou na novém Grip Shiftu SRT 800 X-Ray je průhledný plastový kryt? V žádném případě. Pravá rukojeť pro přehazovačku, dříve některými kritizovaná pro nutnost doladění, je na novém modelu díky ocelové pružině daleko přesnější.

u průhledné "800" nic podobného neexistuje. Pružina v otočném mechanismu je silnější (Grip Shift tuto silnější ocelovou pružinu dodává samotnou a můžete tak zpřesnit i svou "500"), takže každé klapnutí je i přesnější a silnější. Zvláště díky druhé vlastnosti se vám už nestane, že byste rukojetí nechtěně otočili o dva stupně.

Kromě toho, že Grip Shift nyní vyrábí několik barev rukojetí (žlutou, červenou, modrou a černou), z nich zmizela i čísla indikující zvolený převod. Nahradila je čárka, jejíž pozice by vám měla poskytnout stejnou informaci.

Garda je opět za dveřmi. Letos se Sympatex BikeFestival Garda Trentino koná opět na čarodějnice, tedy od 30. dubna do 3. května. Na své si přijdou všichni milovníci horského kola od jezdců xc a maratonců, pro něž je připraven bikemaraton různých délek, až po freeridery, kteří by si mohli zajezdit s Richie Schleyem a Wade Simmonsem. Ubytování je možné zařídit v českém kempu X-Centrum, ležícím u městečka Malcesine, kde každoročně sídlí spousta našich hobby jezdců, závodníků i redaktorů. Zábavy je všude dost po celou dobu festu, ale hlavně se dá otestovat spousta kol většiny věhlasných značek, pokochat se novinkami pro rok 2010 či nakoupit věci u nás méně dostupné. Za nulové vstupné je to tedy celkem dost muziky.

Názvy cyklistických komponentů jsou většinou úderné a snaží se o to, aby zaujaly vyznavače té které disciplíny, pro níž je součástka určena. Specifické je v tomto ohledu freestyle BMX, kde například najdeme odlehčené náboje Bulimia. Tahle

psychická porucha, kdy člověk jídlo hned po pozření dost nepěkným způsobem z těla odstraní, se projevuje na jeho váze. Odtud tedy název nábojů, který se k tomuto produktu vyloženě hodí. Třeba se časem dočkáme i nábojů Anorexia, nebo silných pláštů Obezita či zdrsněného potahu sedla Celulitida.

Fanoušci šílených záležitostí skupiny Jackass mají nyní na výběr další srandičky podobného ražení. Tentokrát jde o pořad Nitro Circus na MTV, kde není o bolest a pády nouze. Jeden z velmi zajímavých kousků je salto na kole, což by nebylo nic tak neobvyklého, kdyby nešlo o silniční kolo. Na krátkém videu na www.mbuk.com je k vidění celé salto, perfektně dotočené až do dopadu, kdy se bohužel úzký přední plášť zapíchne do hlíny, takže následuje další trik, kotoul vpřed. Všem silničářům, toužícím naučit se nějakou tu parádičku, se toto video určitě bude líbit. Naše varování ale zní: „Nedoporučujeme!“

Slunečné dny jsou tady, s nimi přijdou ke slovu plavky a sandály a také nějaký ten cruiser, abychom byli u rybníka „in“. Pro všechny vyznavače cruiserů je určen sraz uspořádaný při konání silničního maratonu Mamut Tour v Přerově. Devátého května tak majitelé elegantních strojů, které byly kdysi základem pro první horská kola, mohou předvést své miláčky pohromadě. Stejně jako motorkáři mají na srazech přehlídku svých strojů, i „cruiseráři“ budou moci své miláčky vystavit na odiv veřejnosti.

Podle oficiálních stránek www.giroditalia.it vzkázal Lance Armstrong svým fanouškům, že i přes zranění kliční kosti se na start jubilejního stého závodu Giro d´Italia postaví. Lance tak po závodní pauze bude možné vidět na kole od 9. do 31. května 2009.

Značka Giant představila na americkém festivalu Sea Otter novou podobu enduro stroje Reign X, jenž je zase o něco víc „zprohýbaný“. Inovace doznala obě vahadla, to

spodní pro zvětšení prostoru pro přesmykač. Hlavní důraz však byl kladen na hmotnost, která by měla opět klesnout. Fotka je spíš paparazzi snímek prvního prototypu, a tak se ve finále Reign může podle ohlasů zákazníků ještě dramaticky změnit. Nechme se tedy překvapit, na podzim spatříme jeho finální podobu.

Dlouhánova poradna

Jak na náboje

Dokončení ze str. 1

A konečně co se týče uložení osy náboje, tradičnější provedení využívá kuličková ložiska, kdy kuličky mohou být v náboji samostatně, nebo ve věnečku. Dále se vyrábí náboje na průmyslových ložiscích s ocelovými nebo keramickými kuličkami v ložisku, ale u freestylových kol existují i náboje, které mají pouze keramické klužné pouzdro. Je toho opravdu hodně.

Ze zkušeností mechaniků vyplývá, že mnozí jezdci jezdí tak dlouho, dokud se chod nábojů nezhorší, aniž by jim dopřáli preventivní údržbu. Jak by se o ně měli starat, aby co nejlépe a také nejdéle sloužily?

Zásada číslo jedna je udržovat je v čistotě, tak jako zbytek kola, a pravidelně je mazat. Drtivá většina nábojů je dnes kvalitně utěsněná, ale i tak by se neměla mýt tlakovou vodou. Pokud máme náboje s kónusy, pak si musíme na jejich rozebrání pořídit speciální kónusové klíče a kvalitní vazelínu. Pro ty, co by to chtěli doma zkoušet poprvé, bych doporučil, ať tak učiní nad nějakým větším kusem hadru, aby se jim nepoztrácely kuličky. Vše pak stačí vyčistit, namazat a vrátit na původní místo. U nábojů s průmyslovými ložisky bývá údržba snažší. Ta se většinou omezuje pouze na namazání ořechu. Mnoho výrobců dnes navíc nabízí náboje, které lze rozebrat pouze rukou, nebo jen za použití imbusu (jako např. DT, Mavic, atd.). Na případnou výměnu ložisek je už většinou potřeba mít sadu speciálního nářadí, a tam už bych se svěřil do péče odborníků.

Kotouče mezinárodního standardu IS s šesti dírami jsou dnes díky snazší výrobě nejrozšířenější a je jich dnes nepřeberné množství, takže každý zákazník si může vybrat podle chuti různé tvary a velikosti. CenterLock má zase jednodušší montáž, protože jak název napovídá, se utahuje jednou centrální maticí. Jeho nevýhodou je menší výběr kotoučů. Pokud vlastníte náboje s center lockem a chcete jiné kotouče, není třeba věšet hlavu, existuje redukce na mezinárodní standard.

Na co by si tedy měli cyklisté dát pozor při výběru nových nábojů?

Především by neměli zbytečně šetřit. Náboje jsou tím, co nám vůbec umožňuje se na kole pohybovat. Měly by proto být pokud možno co nejkvalitnější. Vybral bych si tedy nejraději nějaké ložiskové, které jsou dobře utěsněné a mají u nás dobrý servis. To znamená, že v případě poruchy seženu náhradní díl v každém lepším bikeshopu, i když budu daleko od domova.

Další a velice podstatný faktor při koupi je také vizuální stránka. Existuje nepřeberná škála designů a barev, od lakovaných, až po elox, ale tam už si každý musí poradit sám.

U nábojů je důležitá nejen údržba, ale i běžná očista.

Na mytí nábojů postačí i štětka na radiátory.

Když jsme mluvili o tom ořechu. Čím takový ořech mazat?

To je taky hodně rozdílné podle značky. Většinou je to popsáno v manuálu od výrobce, každý používá něco jiného. Mavic na své ořechy doporučuje výhradně minerální olej, Shimano má zase specialní řídkou vazelínu. U Shimana navíc, i když tuto vazelínu vyrábí, se do ořechu ani nevyplatí lézt, protože vás levněji (časově i finančně) vyjde ořech nový. Všeobecně se spíš používají husté oleje, než vazelíny, které mohou při nižších teplotách tuhnout a slepit praporky. Rázem pak není do čeho šlapat.

U kotoučových nábojů dnes existují dva standardy – na šest děr a CenterLock. Který je podle tebe lepší?

Nejběžnější závadou bývá špatné seřízení kónusů, které vede k vydření ložiskových drah náboje. Ideální je hned na novém kole překontrolovat, jestli se nám oba náboje točí hladce, nebo naopak nemají žádnou vůli. První seřízení kónusů by však jezdci bez zkušeností rozhodně neměli provádět sami, protože nesprávnou údržbou se dá více pokazit. Je lepší si postup nechat ukázat a vyzkoušet, jak se má správně seřízený náboj točit. Mnohdy je rozdíl mezi vůlí v ložisku a přetažením kónusů velmi malý, takže je zapotřebí trocha cviku.

Máš mnohaleté zkušenosti se servisem závodních kol, s jakými poruchami se u nábojů nejčastěji setkáváš?

Při rozborce nábojů s kónusy a kuličkami je třeba zkontrolovat opotřebení kónusů a kuličkových drah. Na prvním obrázku je vidět opotřebení horního kónusu a na třetím obrázku vyjetí kuličkových drah.

Náboje s průmyslovými ložisky jsou prakticky bezúdržbové, po opotřebení se pouze přelisují ložiska.

Náboj s kónusy je z obou stran osazen dvěma matkami, které působí proti sobě. Na obou stranách by měla z matek přesahovat stejná délka osy, která se uchycuje do patek. Najít tedy přesné umístění nemusí být vždy jednoduché, zvlášť když nejdříve dotahujeme jednu stranu a podle ní pak upravujeme stažení matek na straně druhé.

Jak často závodníkům rozebíráš a kontroluješ náboje ty?

To je různé, hlavně to závisí na počasí. Někdy jsem je nemusel rozebírat celý rok, ale po blátivých propršených závodech, jako je třeba Drásal nebo oblíbené Sudety, byla jejich údržba nutná. I přes kvalitní utěsnění se nečistoty a voda dovnitř dostanou a spolu s olejem pak uvnitř vytvoří hrubou hmotu. Ta pak mezi kuličkami a dráhami ložisek působí jako brusná pasta a vybrušuje do těla náboje prohlubně, čímž vzniká vůle. Je nasnadě, že takovou vůli už není jak vymezit a náby se musí vyměnit. Nové XTR výplety, které náš tým používá, se naštěstí rozebírají velice jednoduše, tak to nezabere ani tolik času.

Co nejkurióznějšího jsi za ta léta v bikovém kolotoči viděl, co se s náboji může stát?

Viděl jsem rozpůlené ořechy, roztržená těla nábojů, utržené příruby na dráty, prasklé praporky, které poničily celý vnitřek náboje, atd. Asi největší „prekérku“ jsem řešil u jednoho závodníka na fourcrossu. Těsně před závodem jsem zjistil, že se mu jeden pastorek, na který je zvyklý startovat, na ořechu protáčí. Problém byl v tom, že na 4X se pastorky na kazetě přeskládávají tak, aby byly větší pastorky více ve středu ořechu. Kvůli tomu se musí kazeta rozmontovat a složit jinak, no a ten volný pastorek si nakonec udělal cestu skrz materiál ořechu a točil se volně na obě strany. Nakonec se vše rychle vyřešilo jinou kazetou, ale ten ořech pak musel jít pryč.

Díky za postřehy. V dalším pokračování se koukneme na údržbu a poruchy u kotoučovek.

(mig)

VAŠE DOPISY

Vážená redakce.

Zajímal by mě váš názor na řadicí páky Campagnolo Ergopower. Mám v úmyslu si stavět nové silniční kolo a zvažuji, jakou sadu pořídit. Již řadu let používám díly Campagnolo, ale nyní jsem na vážkách, zda nepřejít na Shimano. Doposud jsem měl skoro čtyři roky starou sadu Chorus. Nedávno jsem se ale svezl na kamarádově ultegře a přišlo mi, že páky lépe padnou do ruky, a hlavně jemněji řadí a lépe brzdí. Během přibližně třiceti tisíc najetých kilometrů mi navíc museli v pravé páce měnit dvakrát nějakou pružinku, protože při řazení nebyly dobře cítit původní polohy a na největším pastorku nechtěla přehazovačku vůbec držet. Takže jsem teď trochu nerozhodný. Vždycky jsem se považoval za zastánce Campagnola, ale pokud mi třeba Shimano Ultegra nabídne lepší ovladatelnost a aspoň stejnou životnost, pak bych uvažoval asi o něm. Vašim testem už prošly mraky kol, co byste mi doporučili? A prosím, díly Sram mi nenuťte, jejich řazení jednou páčkou se mi nelíbí.

Mnohokrát díky za odpověď. **@Daniel Veselý**

Vaše nerozhodnost je pochopitelná. Způsobil ji ale především fakt, že jste měl možnost přímého srovnání staršího řazení Campagnolo s novým Shimanem, což je samo o sobě dost zavádějící. Pokud se zaměříme na současnou produkci Campagnolo a na nové páky Ergopower Ultra-Shift, pak jsou jakékoli vaše obavy zbytečné. Zatím jediným problémem je fakt, že tvar nových pák nepadl úplně každému do oka. Anatomický tvar těla i ergonomie samotných páček jsou ale ve srovnání s předchůdcem mnohem lepší a propracovanější. Stejně tak se zvýšil brzdný výkon, k němuž došlo lehkým posunem hlavního čepu. Problémy s G-pružinkami jsou u posledních generací pák minulostí. To však již bylo vyřešeno dříve, a to hlavně u sad nižší a střední třídy, kterým byl do pák implantován systém Escape, původně vyvinutý pro nejlevnější xenon. Takže pokud srovnáme ovladatelnost poslední generace pák Ergopower a těch vámi používaných, pak je zde opravdu výrazný rozdíl.

Jestliže ale přece jen zvažujete sadu Ultegra od Shimana, pak bychom vám doporučili si ještě chvilku počkat, až na trh dorazí její poslední generace. Tu jsme představili v letošním Cykloservisu číslo 6 a na trhu by se podle slov zástupců značky měla objevit v průběhu července. A i když píšete, že se vám nelíbí jednopáčkový systém Double Tap značky Sram, rozhodně by nebylo od věci jej vyzkoušet. Jde pouze o zvyk, jeho funkce je velice přesná a po ergonomické stránce jsou páky špičkové. Volba je tedy na vás. Nicméně všechna v současnosti nabízená řazení jsou již oproštěna od dětských nemocí a ve všech případech můžete počítat s dokonalou funkcí i ovladatelností. Zásadní je, co se vám líbí a co vám nejlépe padne do ruky. (red)

Čus Cykloservisáci!

Mám jeden technickej dotaz. Mám už hodně starýho bajka, je to Trek 970 z roku 1995, teda na ikstéčku ještě s osmikolem vzadu. Všechno ale pořád funguje a to kolo mám hodně rád, takže ho prostě nechci dávat pryč. Mám už ale hodně olítaný převodníky a říkám si, že bych vyměnil celý kliky. Chtěl bych tam dát Deore LX v provedení Hollowtech 2. Má otázka zní následovně, nebude mi kombinace osmičkovýho řetězu s devítkovejma převoďákama dělat neplechu? Bojím se třeba namotávání řetězu a podobně.

Dík za odpověď a stále vlhké pero. **Radek Svoboda**

Ahoj Radku!

Můžeš být v úplném klidu, všechno bude fungovat bez problémů. I když teorie říká, že k „devítkovým“ převodníkům patří odpovídající řetěz, tak v praxi žádné problémy většinou nejsou. Širší řetěz je sice na převodníku trochu volnější do boku, to ale není na škodu. Problémy by mohly nastat v opačném případě, a sice kdybys chtěl kombinovat užší „devítkový“ řetěz se staršími převodníky určenými pro kombinaci s osmikolečkem. Pak by třeba v blátě mohlo častěji docházet k tebou zmiňovanému namotávání řetězu. Takže klid a nohy v teple. **(red)**

Author full finger

Někteří jezdci, zpravidla bikeři, si navykli používat prstové rukavice celoročně. Právě na ty zaměřil Author svůj model **AS-10FF**, jenž zajišťuje vynikající ochranu dlaně i břišek prstů, a přitom celý hřbetní díl nabízí optimální ventilaci díky síťované struktuře vysoce pružné lycry. Ani v parném létě nemusí mít jezdec strach, že by se v těchto rukavicích vařil.

Celá dlaň je vyrobena ze syntetické kůže Amara, jež nabízí dlouhou životnost a navíc netrpí neduhem klasické přírodní kůže, tedy netvrdne po namočení a následném uschnutí. Dlaň je propracovaná pro komfort jezdce. Přestože je z většiny jednovrstvá bez polstrování, tak v těch nejzatěžovanějších partiích nechybí zesílení a gelová výplň. Protiskluzové prvky zde zastupuje non-slip Amara, tedy klasická silikonová mřížka, a pak pružky v horní části dlaně a na bříškách palce a ukazováku. Úchop gripu i brzdové páčky je proto velice jistý. Určitou ventilaci by dlani měla zajistit řídká perforace materiálu.

Hřbetní část kombinuje již jmenovanou lycru s froté na palci, které v horku určitě přijde vhod k utírání potu. Na ukazováku je amara přetažena do boku, aby toto místo příliš netrpělo, my bychom zde ale raději viděli výraznější vyztužení. Neoprenové zakončení kolem zápěstí je možná zbytečně silné, ale díky menší kontaktní ploše se zde ruka příliš nepotí. Zapínání na suchý zip představuje klasiku. Ke střihu rukavice nemáme připomínky. Nabízí výborné usazení na ruce i v případě dlaně. Méně materiálu se zde ukázalo jako výhoda, i když s tím souvisí o něco horší absorpce otřesů.

Rukavice Author AS-10FF jsou nabízeny ve velikostech M–XXL za cenu od 430 korun.

(kad)

⊕ střih, prodyšnost, protiskluzové prvky

⊖ absence výztuhy mezi palcem a ukazovákem

www.cykl.cz – technické novinky

Mountainbiking v Solné komoře

Zažijte krajinu hor a jezer v opojení z horského kola

Foto: © Erwin Hayden, nyx.at

Bílé ledovce impozantně uzavírají obrovskou náhorní plošinu, jejíž bílá skalní seskupení s prastarými borovicemi-limbami a loukami posetými kvítím jsou pastvou pro oči. Více než sedmdesát křišťálově čistých jezer s lesknoucími se hladinami vás bude provázet na cestě Solnou komorou a jistě neodoláte zastávce k osvěžujícímu vykoupání.

Od konce dubna až do začátku listopadu láká svět hor na jihu Horního Rakouska a části sousedního Štýrska ke sportovně zaměřeným túrám. Solná komora patří se svými 1500 km bikových tras k nejpestřejším terénům pro mountain bike vůbec. Čistý vzduch, nedotčená příroda a úchvatná kulisa nemůžou nechat chladným žádného bikera. Každý zde najde něco vhodného pro sebe – odpočinkovou projížďku na kole kolem jezera nebo skutečné výzvy – přejezd z Hallstadtu do Gosau nebo pokoření „Věčné stěny" v Bad Giosern na horském kole.

Příroda a akce v jednom balení – ticho přerušované jen vlastním rytmem srdečního svalu. Pouze o jednom víkendu v roce je po klidu, to při dnes již legendárních závodech Salzkammergut Mountainbike-Trophy, kdy se z pneumatik jen kouří. 3400 ctižádostivých bikerů se na vrcholech severně od Dachsteinu vydává z posledních sil.

Zvlášť v regionu mezi oblastmi Ausseerland – Dachstein – Bad Ischl a jezerem Traunsee se zaměřili na bikery a přes 30 podniků se zařídilo tak, aby splnilo veškerá „bikerská" přání.

Proto zde najdete specializované ubytovací zařízení pro vyznavače horských kol (od 4hvězdičkových hotelů až po kempy), která nabízejí nejen veškerá zařízení jako garáže pro MTB, myčku a místo na sušení kol i praní prádla a čistírnu, ale mají také připravenou správnou radu pro každého bikera a jsou mu nápomocni při plánování túry.

Pokud si někdo nechce brát bike s sebou na dovolenou nebo chce jedenkrát pocítit na kopci High-End „Fully" nebo „Carbon-Bike, není problém si svůj bike vypůjčit v některém ze specializovaných obchodů na místě a majitel vám ho pohotově dopraví do hotelu.

Při ambiciózních stoupáních a nádherných výhledech se bikeři v Solné komoře dostanou pěkně do ráže. Jako odměnu si pak můžete dopřát pořádnou salašnickou svačinu v některé ze stylových chat. Jestliže kdysi v Solné komoře byla proslulá pohorka (slavná Goiserská) jako outdoorové vybavení číslo jedna, dnes už potkáte v útulných chatách k diskusi více bikerů než pěších turistů.

Pokud se náhodou v zápalu výměny zkušeností zapovídáte natolik, že přehlédnete čas, kyvadlová autobusová doprava pro bikery vám může část trasy usnadnit.

Všechny informace na jedno kliknutí:
www.biken.at

Zde najdou bikeři nejen všechna specializovaná zařízení, ale ke stažení také velkou část mountainbikových tras v Solné komoře – dokonale vyobrazených s mapou, roadbookem, výškovým profilem a bezplatnými daty GPD!

Foto: © Erwin Hayden, nyx.at

PROGRESSIVE
SHF SUPERHYDRO FORMING TECHNIQUE

VAUTRON PERFORMANCE ENGINEERING

SLX DISC

velikost 15", 17", 19", 21", 23" **rám** ALU HYDROFORMING SHF **barevné kombinace** černo-modrá matná, černo-červená matná, černo-stříbrná lesklá, červeno-žlutá lesklá **vidlice** SUNTOUR XCR-RL **měnič** SHIMANO SLX **řazení** SHIMANO SLX **kliky** SHIMANO SLX **kazeta** SHIMANO SLX **brzdy** SHIMANO SLX **zapletená kola** MAVIC CROSSRIDE **představec** ZOOM Lite **řídítka** ZOOM Lite **sedlo** ACTIVE 9001X6 **sedlovka** ZOOM Lite **pláště** RITCHEY Z-MAX **pedály** SHIMANO M520

doporučená cena: **30.600,- Kč**

www.vautron.cz • infotel.: +420 558 437 072 • e-mail: mcsport@mcsport.cz

TLUMIČE 9

Jaký tlumič si pořídit a pro jaké nasazení? A jaký do něj nahustit tlak, případně jak silnou koupit pružinu? Touto problematikou náš seriál o tlumičích uzavřeme, i když ne tak úplně, protože navážeme servisními možnostmi jednotlivých dovozců.

Pokud kupujeme nový tlumič, v první řadě musíme znát potřebný zdvih a rozteč, které musí být dodrženy. Zdvih zadní stavby udávaný výrobcem nám sice napoví, ale neřekne nic přesného. Poměry přepákování zdvihu tlumiče na osu zadního kola jsou totiž v rozmezí 2,5–3, takže pokud bude mít tlumič chod 50 mm, pak výsledný zdvih může být 125 mm nebo i 150 mm, což je podstatný rozdíl. Budeme-li tedy shánět tlumič, musíme znát rozteč oko-oko a délku pístnice, tedy hodnotu jejího chodu. Další náležitosti jsou spojené s vnitřními duralovými vložkami v oku tlumiče a jejich odpovídající roztečí a průměry. To jsme ale zmínili už minule.

Jestliže bychom použili kratší tlumič, může se stát, že nám bude zadní stavba narážet do některé části rámu, a ten tak poškodíme. Zrovna tak delší tlumič může způsobit problémy a jiná hodnota zdvihu taktéž. Málokterý rám je totiž konstruován pro několik délek tlumičů. S výjimkou modelu Rocky Mountain Flatline, a variací s nastavením tlumiče v několika otvorech pro možnou změnu zdvihu. Ta ale počítá stále s odpovídající délkou tlumiče a jeho zdvihem, udávaným výrobcem kola. Takže v zásadě neměnit a zachovat již dané hodnoty, aby geometrie kola a chod odpružení zůstaly zachovány v maximální funkčnosti tak, jak to zkonstruoval výrobce.

Pružinu, nebo vzduch

Co ale zaměnit lze, je pružicí médium. Na starších enduro kolech byly často používány tlumiče s vinutou ocelovou pružinou, kterou dnes již plně nahradil lehčí vzduch. Takovýto tuning rozhodně není od věci. Pokud nehodláme na kole profesionálně sjezdovat, i když i tady už se usazuje vzduch, odlehčení tlumiče výměnou za vzduchový nám určitě pomůže. Citlivost těchto modelů je na výborné úrovni a navíc disponují často více možnostmi regulace. To, že je pružina nejcitlivější médium sice stále platí, ale už ne tak definitivně. Její hlavní výhodou je to, že i když se tlumič poškodí a vyteče z něj olej, stále dokáže udržet rám ve výchozí pozici a pružit. Jakmile uteče vzduch, je kolo nepoužitelné.

Zásadní rozdíl je ale v rozdílné hmotnosti obou provedení. Například hmotnost tlumiče Fox Van R s ocelovou pružinou je 339 g bez pružiny a hmotnost vzduchového tlumiče Float R je 200 g. Připočteme-li navíc hmotnost pružiny minimálně tři sta gramů, je jasné, kolik lze ušetřit.

Samozřejmě změna ale musí odpovídat charakteru ježdění. Nelze nasadit na freeridové kolo tlumič určený pro XC a naopak. Navíc někteří výrobci mají své systémy odpružení již nastavené na určitou hodnotu kompresního tlumení, takže třeba nasadit tlumič bez možnosti regulace téhle veličiny může znamenat výrazné propružení zadní stavby při každém šlápnutí.

Vzduchové tlumiče se pohybují v cenových relacích zhruba od tří tisíc korun, takže jde o poměrně levnou alternativu, ať už jako náhradní díl, nebo jen tuning pro změnu pružicího média. Špičkové kousky ale stojí přes deset tisíc a dokážou ustát hodně tvrdé ježdění, což bylo před několika lety výsadou pouze pružinových tlumičů. Při výběru je ale kromě všech rozměrů také potřeba počítat s tím, zda měl původní tlumič přetlakovou nádobku, či nikoli a také, na jaké straně byla v rámu umístěna. Pohyb tlumiče uvnitř rámu, který na to nebyl konstruován, by totiž mohl způsobit její kontakt s některou částí a následné poškození. Je spousta „šikulů“, kteří si prostě koupí „nějaký“ tlumič v bazaru nebo jej slepě objednají a pak se diví, že jim to nepasuje, a navíc ani pořádně nepruží.

I na freeridových modelech se dnes používají vzduchové tlumiče. Tato variace DHX Air od značky Fox má ale svého pružinového bratříčka pro ještě tvrdší ježdění.

Hodnotu zanoření tlumiče (SAG) zjistíme po nasednutí na kolo buďto pomocí gumičky na pístnici, nebo u tlumiče Rock Shox Monarch navíc díky vyznačené stupnici. Čtvrtina až třetina zdvihu po nasednutí by měla být ideální volbou.

Vhodná délka tlumiče a jeho odpovídající zdvih jsou v tomto případě rozhodující. Jinak by se zadní stavba dost nešetrně setkala se sedlovou trubkou, nebo by se tam tlumič naopak nevešel.

Otočit tlumič nádobkou dopředu by znamenalo její kontakt s rámem. Všimněte si, jak je tenké zakončení pružiny přetažené přes mezeru v podložce na pístnici. Je to důležité pro správnou funkci pružiny.

Nastavení

Jestliže jsme koupili ten správný tlumič, je potřeba jej v rámu nastavit. Montáž by měla zaručit hladké otáčení čepů v okách tlumiče (viz. Hobbybastler) a následovat bude vhodné nastavení tvrdosti. Ještě předtím ale můžeme u vypuštěného tlumiče nebo tlumiče s demontovanou pružinou zjistit, zda při stlačení rámu až na dno zdvihu tlumiče nedochází ke kontaktu některých částí. Odhalí to případné nepřesnosti v rozměrech tlumiče či jeho zdvihu. I prodejce se někdy může splést a poslat o pár milimetrů kratší model a tohle je jistota, jak předejít poškození.

Nastavení vzduchového tlumiče je jednodušší, protože přesným tlakem si jej můžeme přizpůsobit svým potřebám. Rozmezí minimálního a maximálního tlaku bývá 50–300 psi, ovšem každý výrobce mívá jiné hodnoty. Záleží samozřejmě na systému přepákování zadní stavby, protože 150 psi na jednom rámu nemusí být vůbec pohodlné na druhém. Odpovídající tvrdost tlumiče udává hodnota SAG, neboli zanoření. Zjistíme ji jednoduše tak, že tlumič nafoukáme na nějakou střední hodnotu a na kolo v klidu nasedneme do jízdní pozice. Na pístnici vzduchových tlumičů bývá často gumička, kterou jsme předtím nasunuli až ke stíracímu kroužku. Po sesednutí z kola by měla gumička zůstat na pístnici zhruba ve čtvrtině až třetině její délky. To, o kolik nám pístnice zajela do tlumiče, je tedy hodnota SAG. Chceme-li jinak, je to rozdíl mezi délkou tlumiče v klidovém a zatíženém stavu. Jestliže tam gumička není, posloužíte třeba plastový stahovací pásek. Některé tlumiče mají na pístnici přímo stupnici, o kolik se zasunula, aby bylo možné zjistit SAG přesně. Tato hodnota se zjišťuje i u předních vidlic, aby bylo dosaženo potřebné citlivosti. Zkušení jezdci si ale často uberou nebo přidají podle citu.

U pružinového tlumiče platí totéž, ovšem namísto gumičky je na pístnici elastomerový nebo gumový doraz, takže si pomůžeme tím. Tvrdost se pak nastaví otáčením pružiny s maticí po závitu na těle tlumiče. Ovšem pozor, těžkému jezdci natvrdo přitažená pružina stejně nepomůže, spíše zhorší celý chod odpružení. Maximum regulace přepětí je změna o dvě až tři otáčky pružiny, pak by měla následovat její výměna za odpovídající tvrdost. Pružiny mají různou tloušťku drátu, vnitřní průměr, různé vinutí i počet závitů a samozřejmě tomu odpovídající sílu. Tvrdost pružin se udává v librách na palec a při výběru je třeba počítat jak s hmotností jezdce, tak se zdvihem rámu a poměrem přepákování. Je to tedy alchymie a zvolit vhodnou pružinu tedy často stojí dost námahy a také peněz, v tom má vzduch prostě výhodu. Při výměně pružiny je potřeba dát pozor na to, aby její zakončení nebylo přímo v mezeře vyříznuté v podložce na pístnici. Matice je totiž celistvá, ale podložka má výřez pro nasazení a pružina musí dosedat celou plochou, konec drátu tedy nesmí být přesně ve výřezu, jinak by se pružina mohla na tlumiči kroutit.

Tolik tedy k výběru a nastavení tlumiče, náš seriál je u konce. Nyní už jen navážeme technickými informacemi o detailech servisu od jednotlivých dovozců.

(už)

Sjezdové Safari

TEST

Brýle pro sjezd mají své kořeny v motokrosu a nejinak je tomu i u modelu **Race Safari** od značky **Shot**.

Nový tvar rámečku má výrazně předsazené partie nad obočím a luxusní třívrstvé polstrování. Skla z materiálu Lexan by měla být výrazně odolná proti poškrábání, což se nám při standardním provozu potvrdilo. Součástí balení jsou iridiová skla a náhradní čiré provedení. Oba typy mají integrované piny pro nasazení trhaček. Kdo jezdí celý den po sjezdové trati, tuto možnost rychlé očisty a zároveň ochrany skla jednou vrstvou slídy určitě ocení. Široký pásek s třemi pruhy silikonu zajistil dostatečně jisté uchycení na přilbě.

Měkký rámeček s vhodně zvoleným tvarem padne spíše jezdcům s větším obličejem. Brýle jsou totiž rozměrnější a patří k těm, disponujícím širokým zorným polem, které jezdce neomezuje. Přes rámeček je dobře vidět i těsně před kolo. Velikost brýlí ale nepřekáží v usazení do přilby, například do sjezdových modelů Giro se vejdou bez obtíží.

Pásek lze nastavit na délku, takže ani v tom není problém. U skel jsme chvíli váhali, zrcadlové provedení není sice výrazně tmavší než čiré, ale drobnou vadou je odraz „safari“ pruhů z rámečku na jejich vnitřní straně. Zprvu to jezdce trochu ruší, ale po chvíli už to ani nevnímá, navíc to není v zorném poli, ale jen kolem spodního okraje rámečku.

Výměna skel nevyžaduje moc síly, sedmička výřezů po zatlačení dobře zapadne do pryžového rámečku. Pochválit musíme trojitou vrstvu polstrování, přičemž ta kontaktní s obličejem je tvořena jemným flísem, takže opravdu luxus. Co se týče odvětrání, patří brýle mezi slušný střed, takže nebyl problém s pocením skel.

Komu nevyhovují daná skla, může zvolit z dalších třech odstínů, každý za 352 korun. Sada deseti trhaček stojí 250 korun. Cena brýlí s dvojicí skel je 1390 korun, což je řadí mezi lepší, ale nikoli nejdražší modely. Svým provedením ale mezi to lepší určitě patří.

(už)

⊕ polstrování, velikost zorného pole, piny

⊖ odraz rámečku

FRM Brama

Tentokrát je Kolo z lidu zajímavé jak u nás málo vídanou značkou, tak i svým majitelem. Italský rám FRM Brama je totiž stavěn na míru Miloslavu Kvasničkovi, naší především bikové legendě první poloviny devadesátých let. A tento karbonový kousek není prvním kolem, které nám „Kvásek“ do této rubriky zapůjčil. Na kanárkově zbarvený Klein Attitude, který je šperkem i po více jak patnácti letech, si jistě dobře vzpomínáte.

FRM Brama z roku 2004, ačkoli je o mnoho let mladší, představuje ale téměř stejný unikát, jakým byl Klein. Osazení pak dokládá majitelovu pečlivost, zaměření na detaily a v neposlední řadě gramhoničství. Celé kolo váží 6,8 kilogramu. Samostatný rám 1050 gramů, celokarbonová vidlice 350 gramů, zapletená kola FRM s karbonovými ráfky 1200 gramů, sedlo 170 gramů a mohli bychom pokračovat. Majitel kola všechna tato čísla doslova sypal z rukávu, aniž by se musel kamkoli podívat. Málokdo zná své kolo takhle dokonale a nutno přiznat, že toto FRM je rozhodně ve správných rukách.

Tuhost nikoli na úkor pohodlí

Karbonový rám má po konstrukční stránce celou řadu atypických prvků. Přední trojúhelník je řešen pro co nejvyšší torzní tuhost i pevnost v okolí středu. Z toho důvodu jsou použity široké trubky kruhového průřezu a sedlová trubka se bezprostředně pod přesmykačem hodně výrazně rozšiřuje. Atypičnost se tedy týká především zadní stavby, u níž je namíchán takřka dokonalý poměr mezi tuhostí a schopností absorbovat otřesy. Spodní ramena se tváří hodně mohutně a nevšedním prvkem jsou zde výrazné boční žlábky v partii za středovým pouzdrem. Ještě zajímavější je provedení podsedlových vzpěr. Ty nahoře využívají monostay konstrukci, která je v místě přechodu do samostatných ramen doplněna o příčný otvor, z něhož plynule vychází opět dvojice žlábků. Je to rozhodně efektní, a navíc má použité řešení svůj přínos, protože vzhledem ke své tuhosti je kolo nadprůměrně komfortní.

FRM Brama, přestože už má v případě našeho exempláře na krku pár křížků, patří i dneska mezi absolutní špičku ve své kategorii. Tuhost je zcela nekompromisní, konstrukce rámu je po této stránce k jezdci-závodníkovi vyloženě štědrá. Stejně je na tom i ovladatelnost, která nás přesvědčila již po několika metrech jízdy. Reakce od řízení přesně odpovídají požadavkům závodníků, jsou okamžité. Kolo se ochotně pokládá do zatáček, stejně tak jízda ze sedla neznamená přetahování se s řídítky. Někomu by toto kolo možná mohlo připadat až dost živé, podle nás jeho reakce přesně odpovídají celkovému pojetí a závodník je ocení.

Vyloženým překvapením pro nás byla míra nabízeného pohodlí. Málo takto tuhých rámu nabízí takovou porci komfortu. Vychytávky zadní stavby tedy skutečně nejsou jen pro ozdobu, ale očividně mají svou funkci. Pohlcování otřesů je podpořeno i karbonovou sedlovkou FRM, která je vybavena přímým zámkem ve stylu Roox.

Po stránce komfortu je navíc skvěle vyvážena přední a zadní část kola. Celokarbonová vidlice s mírným konstantním průhybem má ramena vyztužena jakýmsi podélným žebrem, které navyšuje tuhost v krutu. Karbonový sloupek i nepříliš mohutná korunka poskytují vidlici více než dostatečnou odezvu při přejezdu nerovností.

Další šperky od FRM

Italská značka se nezabývá jen stavbou rámů, možná důležitější z prodejního hlediska jsou pro ni především její superlehké komponenty. K těm nejzásadnějším zde patří zapletená kola FRM FL-R22 s galuskovými karbonovými ráfky. Karbon je použit také na středové části nábojů, mezi přírubami. Nízká hmotnost kol je úctyhodná, my bychom ale raději preferovali o něco vyšší tuhost před ušetřenými gramy. Při silném záběru je u kol znát lehké kroucení, stejně tak při silové jízdě do prudkého kopce.

Že nízká hmotnost není za všech okolností vším, dokazují i brzdové čelisti FRM se zajímavě frézovaným tělem. Brzdový účinek odpovídá nízké hmotnosti a my bychom zde možná dali přednost klasickým skeletonům od Campagnola. Navíc vybrat ty nejvhodnější brzdové špalky pro karbonové ráfky také není úplně jednoduché a docílit toho, aby kolo víc brzdilo, než kvičelo, chce trochu toho laborování.

Od FRM pochází také představec a řídítka. V kompletu velice tuhý celek, který oceníte především ve spurtech. Zrovna v této oblasti už je dnes ale značka o podstatný kus dále. Sedlo FRM má vyloženě závodní tvar, hmotnost i pohodlí, kterého není zrovna nadbytek. Jedná se o kombinaci karbonové skořepiny, koženého potahu a titanových vzpěr.

Další osazení je už mixem sad Campagnolo Chorus a Record. Samozřejmě bez připomínek. Pouze kliky na čtyřhran už v dnešní době působí poněkud archaicky a toto starší provedení kampy patří zároveň k nejměkčím vůbec. Přesto byl pocit z přenosu síly dokonalý, což hovoří jen ve prospěch rámu. Na druhou stranu, klikám nemůže nikdo upřít eleganci, která dnes tolik modernímu černému karbonu tak trochu chybí. Pedály Look KéO jsou už klasikou.

FRM Brama Miloslava Kvasničky už má rozhodně něco za sebou, přesto nabízí stále skvělý jízdní zážitek. Navíc podobné kolo rozhodně nepotkáte na každém rohu, toto FRM prostě skvěle vystihuje naši rubriku Kolo z lidu. **(kad)**

KOLO Z LIDU

Nové u KTM a jen 8.300 gramů.
MYROON.

KTM BIKE INDUSTRIES

www.ktm-bikes.cz

Silničkа 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

Martin Horák »Tady jezdím já«

Aneb Crocodile Trophy po česku

Usměvavého maratonce Martina Horáka, který už vyhrál prakticky všechny významné domácí závody, není třeba představovat. V letošním roce jsme přijali jeho pozvání strávit spolu pár tréninkových dní na Mallorce, kde každoročně najíždí své jarní kilometry a následně jsme s ním projeli doma jeho tréninkový mtb okruh.

Martin žije s přední českou bikerkou Ilonou Bublovou v Bělečku, které leží asi 9 km od Hradce Králové. Za nízkoenergetickou novostavbou se rozlévá travnatá zahrada, kde si prý časem postaví pár hliněných skoků pro čtyřletého syna Ondru, neboť jak nám Martin později ten den předvedl, rozvoj výbušnosti a síly v dětství na bmx kole je důležitý pro celkovou rychlost v dospělosti. A co kdyby náhodou Ondra jednou také ke kolům přilnul. I když ten má o své kariéře zcela jasno. Jak mamince Iloně jednoho dne se vší vážností sdělil, on na kole závodit nebude. Ilona si prý docela oddechla, aby vzápětí Ondra poodhalil své plány do budoucna – bude prý závodit na motorce.

Ať tak, či tak, k oběma cílům vede dost dlouhá cesta, kterou si oba jeho rodiče prošli, kdy od samého počátku museli krok po kroku budovat to, z čehož vytěžili maximum ve své závodní kariéře – Ilona vybojovala titul Mistryně republiky v XC i maratonu, Martin pak vyhrál prakticky všechny české maratony a stal se Mistrem ČR v maratonu.

Pozdní začátky kariéry

Martin však sám podotýká, že začít jezdit na kole od nuly až v sedmnácti, jak to dělal on, je již příliš pozdě a proto si je také vědom toho, že na bednu ve světovém poháru to už bohužel nebude. Většina jezdců, kteří se pohybují na špici ve světovém měřítku, budovali kariéru už od dětství pod dohledem trenérů mládeže, jako třeba dva naši nejvýznamnější závodníci Kulhavý a Spěšný, kteří dokážou ve světovém poháru zajet první desítku.

Martin ve svých 17 letech jezdil mtb tréninky třeba hodinu a půl dlouhé, ale na totální doraz. Díky tomu si jej všiml hradecký trenér silniční stáje PSK Whirlpool Ota Fiala, jenž se ho zeptal, zda chce být dál jenom hobík, nebo se stát závodníkem. Po kladné odpovědi na druhou otázku mu poradil s tréninkovým plánem. Ze dne na den tak Martin začal objíždět tří až čtyřhodinové tréninky a jak dnes sám říká, prakticky ho to první dva roky „zabíjelo“ a nebyl schopen jet rychle, pouze najížděl kilometry.

První dva roky tak Martin s objemem najetých kilometrů poskočil ze šesti tisíc na 24 první rok a na 30 tisíc kilometrů rok druhý. Jako mechanik v hradeckém bikeshopu (shodou okolností byl v suterénu vysokoškolských kolejí, kde jsem za studií bydlel a k Martinovi do krámu jsem chodil, *pozn. autora*) každé ráno před otevřením najížděl objemy kilometrů na silnici, aby pokračoval v tréninku odpoledne po práci. Takže tyhle dva roky kolo vyloženě jen přežíval, ale nakonec se to vyplatilo, i když to bylo hodně těžké. Díky Otovi pochopil, jak funguje lidské tělo a poznatky aplikoval sám na sebe, takže dnes si tréninkový plán dělá sám.

Martin letos na Mallorce najel 5600 km

Čekání na odpruženou sezónu

Počátkem dubna má Martin najeto přes osm tisíc km, z toho 5600 km za šest týdnů na Mallorce. Letošní sezóna je pro něj přelomová v tom, že ačkoliv setrvává v domácím týmu Cyklomax, přesedlal z Rock Machine na Specialized. To by nebylo tak zásadní, mnohem významnější je změna v tom, že bude závodit na celoodpruženém kole Epic, které disponuje zdvihem 100 mm na obou jednotkách. To pro Martina znamená zvykání si na zcela nový stroj, na němž sedí oproti pevňáku s 80mm vidlicí o kus výš. Zatím laboruje s vyšší polohou řídítek, celkově však posed vyhovuje jeho požadavkům, takže sedí v tzv. nulové pozici, kdy kolmice svedená ze špičky kolene propnuté nohy prochází osou pedálu.

Epic nové generace má naštěstí oproti dřívějšímu modelu těžiště posunuté zase doprostřed rámu a nemá tedy těžký zadek. Díky možnosti nastavení prahu odtržení na jednotce Mini Brain si Martin může sám nastavit, pod jak velkým rázem začne zadní stavba pružit. Díky tomu se na kole jede jako na pevňáku až do té doby, než se vjede do terénu. Největší rozdíl a přínos pak Martin vidí v tom, že na epicu není problém šlapat i v nerovném terénu a ve stoupání kolo víc sedí. Hmotnostní rozdíl necelého kilogramu není na rotujících komponentech, ale na rámu, kde ho jezdec zas tolik nepozná, ale vyšší váhu kompenzuje mnohem lepší kontakt kola s povrchem v rozbitém terénu.

Epic je osazen vidlicí E 100 Future Shock, kterou si Specialized vyvíjí sám a která se ideálně doplňuje s funkcí tlumiče – podobně jako kdysi TerraLogic u Foxu se i Future Shock pod tlakem od jezdce chová jako pevná vidlice a propruží pouze při rázech odspodu, tedy od terénu. Kolo jsme si při společné vyjížďce projeli a nutno podotknout, že epic je prakticky hardtailem, a to i pod silovým záběrem ze sedla až do chvíle, než najedeme na jakýkoli výraznější výstupek. To ostatně před nějakou dobou nastínil i test nové generace modelu Epic.

Celkovou hmotnost Martinova kola (ve velikosti M i s pedály, rohy, košíkem a ještě dušemi v pláštích) jsme naváželi 10,6 kg. Ta prakticky odpovídá katalogové hodnotě 9,9 kg, která je vážena u velikosti S bez pedálů, rohů či košíků.

Tím nejdůležitějším, co na epicu udává rychlost, jsou kola, zapletená do nábojů Tune a ráfků NoTubes plochými dráty DT Revolution. Obě kola tak na váze ukázala 1280 gramů. Bezdušový systém NoTubes pak odlehčí dalších pár deka, ale hlavně zlepší jízdní vlastnosti.

To nás přivedlo i na dotaz, zda Martin neuvažuje o galuskách, z nichž jsou ostatní závodníci tak nadšení.

„Ačkoliv jsou jejich vlastnosti o poznání lepší, než u jakéhokoli jiného systému, v současné době zatím proti galuskám hovoří velmi drahý provoz a problémová oprava defektu. Sám jsem je už testoval a jejich přínos vidím třeba v tom, že ve stoupání je na přelomu kopce a na horizontu jezdec na galuskách schopen vyvinout o něco vyšší rychlost, neboť kola jsou velmi lehká na obvodu a mají lepší odvalování. Hodně to samozřejmě záleží na dezénu galusky, jejím nafouknutí, nastavení pružení na odpruženém kole a podobně, ale pokud bude mít jezdec vše dokonale vyladěno, bude mít na galuskách navrch. S tím musím u svých soupeřů počítat. Takže zatím galusky nebudu mít, ale věřím, že časem se podaří jejich cenu snížit a zjednodušit údržbu.“

Trénink

Pojďme se nyní od kola přesunout zpět k tréninku. Trénuješ radši sám nebo s týmovými kolegy?

„Když najíždím kilometry a trénuji celkovou vytrvalost, radši jezdím ve skupině. Dlouhý trénink je snesitelnější a lépe to utíká. Intenzity však trénuji sám, protože už vím, co moje tělo potřebuje ke zlepšování výkonnosti. Podle poměru výkonu, tepu a laktátu už dokážu poznat, co moje tělo ještě snese a kdy už by další trénink byl jen zbytečným trápením, které by mě jen hodilo zpátky. Poslouchat své tělo je strašně důležité. Za ty roky tréninku už člověk pozná svůj limit, třeba já snesu intenzivní tréninky do určité hranice a když limit svého těla překročím, většinou vzápětí onemocním.

Mladí jezdci si většinou dávají hrozně zabrat, i když třeba cítí únavu. To je kolikrát lepší si slevit a zregenerovat se, než to přehnat a pak na závodech vyhořet. Celkově se pak dá říct, že z deseti dnů tréninku je potřeba aspoň dva dny jet podle wattů a tepů.

Často čteme, že ten a ten závodník se dokáže připravit na jeden závod v sezóně. Děláš to také tak, že si vybereš jen některé závody či období v roce, pro které si připravíš svůj tréninkový plán?

Takhle to chodí u těch absolutně nejlepších jezdců na světě, kteří se připravují třeba jen na mistrovství světa nebo olympiádu. Třeba ve světáku je kdokoli z první dvacítky závodníků schopný vyhrát a podřizují tomu všechno. Pak záleží na tom, zda se ten který jezdec soustředí jen na jeden důležitý závod, nebo je dobrý celou sezonu standardně.

Vzhledem k tomu, že MS se jezdí na podzim, není možné mít špičkovou formu už na jaře. Top forma trvá tak od tří do šesti týdnů jednou ročně, někdy i dvakrát, ale není už tak vysoká.

Navíc já mám svou sezónu posunutou ještě tím, že na konci roku jezdím na Crocodile Trophy, čímž si odsunu odpočinek až na listopad, kdy už jsem dřív trénoval na novou sezónu.

Jezdíš na horském kole, ale většinu času strávíš na silničce. Věnuješ se také tréninku techniky jízdy v technických pasážích?

Pro mě je důležité být hlavně sžitý s kolem, proto také jezdím jen na jednom stroji a nechci kombinovat pevné s odpruženým. Vyloženě jen techniku jízdy v lese už trénovat nejezdím, ale náročným pasážím se nijak nevyhýbám. Myslím si, že pokud je jezdec s kolem dostatečně sžitý a už podvědomě ví, jak se zachovat v různých situacích, pak nemá ani ve sjezdech problémy. Velkým nešvarem u hobíků je třeba to, že si ve sjezdu, za nímž ihned následuje prudký výjezd, nechají těžký převod a po vjetí do svahu najednou nevědí, co s kolem. Pak zase přijedou do sjezdu, nejprve mají velké oči, v půlce se však zaleknou, a místo aby to už dolů pustili, zastavují a vyndávají nohu z pedálu. Gravitace pak logicky vykoná své.

Proto je určitě potřeba trénovat na biku, splynout s kolem v terénu a nevyhýbat se ničemu, co nám příroda do cesty staví. Velmi důležitá je plynulost jízdy, je potřeba pilovat průjezdy zatáček, přejezdy nerovností a zkoušet, kam až můžu zajít ve sjezdu. Ideál je nechat si ukázat od zkušenějších jezdců průjezdy těžších pasáží a pak to sám zkoušet.

Když pak jedu na závod, který chci vyhrát, většinou už jeho trať znám dopředu. Přesně tak jsem to udělal třeba u nejtěžšího maratonu u nás – Sudet, akorát dát je celé za jeden den je strašně zdlouhavé, protože když si chci zkusit všechny těžké pasáže nanečisto, celou trať jedu místo pěti třeba devět hodin. Lepší je si takhle dlouhou trať při tréninku rozdělit na víc částí.

Pro kvalitní výsledek je pak důležitá zaprvé výkonnost, a pak aby měl jezdec kolo dokonale v ruce. Když je totiž výkon dobrý do kopce, je lepší i z kopce. Jestliže se totálně „nevyšťavím“ ve výjezdu, nebudu v nájezdu na sjezd unavený, mám lepší koordinaci pohybů a tudíž lepší ovládání kola.

Kolik procent času strávíš při tréninku na biku a kolik na silnici?

Silniční kolo využívám k najetí objemu a tréninku intenzity, na biku jezdím hlavně abych si na něj zvykl v terénu. Celkově tak na silnici sedím 80 % času. Ono je totiž snazší jet v tréninku

průměr 32 km/h na silnici a v závodech pak třicítkou na biku, než na biku trénovat v těžkých terénech třeba průměrem 25 km/h a v závodech se pak snažit jet rychleji. Rozhodně je důležitější i v sezoně jezdit mezi závody kmihově na silnici, protože z vyšší rychlosti do pomalejší v lese se dá dostat lépe než obráceně.

Jak trávíš zasloužené volno po sezóně?

Na regeneraci mám zpravidla měsíc až měsíc a půl, ale není to úplné volno, ale spíš si kolo užívám na vyjížďkách pro radost s kamarády, které bych si v sezóně neužil.

Na Mallorce jsi mluvil o masážním přístroji Compex. Jeho recenze znějí až „teleshoppingově". Přece ale sebelepší přístroj nenahradí masáž?

Elektrody na těle stimulují elektrickými impulzy svaly kdekoliv na těle, takže Compex zastoupí tak 60% masáže. Samozřejmě, že masáž je lepší, ale přístroj Compex mám na rozdíl od maséra doma kdykoli k dispozici. Můžu si nastavit různé programy – regenerační či posilovací a dokonce mi posloužil i jako regenerace zad po zlomenině klíční kosti. Nejlíp se dá přínos přístroje vyzkoušet tak, že si po tréninku elektrody nasadíme pouze na jednu nohu. Rozdíl v pocitu v nohách je dost znát. Jinak může Compex fungovat i jako náhrada kompenzačního tréninku neboli vyjetí po intenzivním tréninku, což je pro většinu lidí jednodušší, než jet znovu na hodinu na kolo. Stačí si třeba lehnout k televizi a nohy přesto dostanou to, co potřebují.

Dopřáváš si dostatek spánku?

Spím tak osm až devět hodin denně, chodím spát kolem jedenácti a vstávám v sedm až osm hodin. Kromě tréninku, na který většinou jezdím dopoledne, aby Ilona mohla trénovat odpoledne, se s kolegou věnuji firmě X-Iont, produkující energetické gely a doplňky stravy pro sportovce, takže odpoledne hlídám syna a věnuju se firmě.

A na závěr – jak to máš s alkoholem, dáš si rád pivko nebo něco tvrdšího?

Alkohol si dovolím jen po sezoně, jinak si v týdnu dám tak maximálně dvě deci vína nebo jedno pivo pro zdraví, protože pivo dokáže dobře srovnat žaludek a víno je zase dobré na krvinky.

Trénink na krokodýly

Po rozhovoru jsme se vydali projet Martinův okruh, který vede v přilehlých lesích až do přírodního parku Orlice. Terén zde není nijak kopcovitý a výjezdy mají minimální převýšení v řádu desítek výškových metrů. Lesy jsou za Bělečkem pískové, všude voní borovice a podklad je často sypký a hrbolatý. Dá se sice jet velmi rychle, protože hustá síť stezek vede převážně v mírném sklonu, hodně technických pasáží však najdeme v místě zvaném Suté břehy nad řekou Orlicí, kde jsou stezky hodně houpavé, zaříznuté v břehu a vedou po bezpočtu příčných kořenů. Vše tedy nasvědčuje tomu, že jezdec potřebuje velkou výbušnost, aby se přes hupy převalil co nejrychleji, a také dobrou techniku, aby se v příkrém svahu na klikatící se stezce vůbec udržel. Okruh se dá jednoduše najít, z Bělečka ❶ se vyrazí po modré značce jihovýchodním směrem až k vrchu Homole ❷, kde odbočíme na žlutou značku. Ta nás dovede až k Sutým břehům ❸, kde se po zhruba deseti kilometrech dvoustopých lesních cest trasa změní na úzké pěšiny v traverzu a kde si jezdec užije nejvíce zábavy. Na křižovatce u Přívratky se žlutá značka kříží s červenou, my však pokračujeme po žluté, klikatící se nad řekou, zatímco červená značka uhnula vlevo. Po zhruba pěti kilometrech dorazíme do Krňovic ❹, kde se můžeme pokochat staročeským uměním ve skanzenu, anebo pokračovat dál po červené až k Bělečskému mlýnu ❺. Zpět se vrátíme po zelené. Cesty jsou místy plné písku a jezdec to musí kolikrát hodně rozjet, aby plotny proletěl a nezasekl se v hlubokém písku. Jak Martin podotkl, takto nějak to skutečně vypadalo v Austrálii na Crocodile Trophy, akorát takovým terénem se jelo klidně sto kilometrů v kuse. Není tedy divu, že zrovna takový povrch mu nedělá problémy, vždyť celý les za jeho domovem je jedno velké pískoviště!

Dušan Mihalečko

§ Každý má právo na kvalitní kolo...
WHEELER WORLDWIDE

TREKINGOVÁ KOLA CROSS
CROSS
Sport Light Cross – lehká sportovní kola

Použití: dlouhé výlety, fitness trénink
Terén: silnice, polní a lesní cesty, lehký terén
Styl jízdy: sportovní a relativně rychlá, ale rekreační jízda
Držení těla: aktivní s dobrou aerodynamikou a rozložením váhy
Očekávejte: pokud se jezdíte rádi kochat do přírody, ale občas máte i sportovní ambice rychlejší jízdy, pak jsou pro Vás všestranná krosová kola ta správná volba.

Cross 6.7
34.990 Kč

Cross 6.6
26.990 Kč

VELO CZ s.r.o.
Pospíšilova 314, 500 03 Hradec Králové
tel.: 495 271 379, fax: 495 269 198
e-mail: info@wheeler.cz
www.wheeler.cz

PŘEHLED VIDLIC 2009

R1

Dvoukorunková vidlice se zdvihem 180 mm, s 36mm kluzáky ze slitiny 7075 se speciální povrchovou úpravou, je určena k freeridovému ježdění. Díky své velmi nízké váze, finanční dostupnosti a jednoduchému nastavení je model R1 velmi často používán i jako náhražka sjezdové vidlice. Systém tlumení OCR2 – Open Compression Rebound (druhá generace). Samozřejmostí je pevná 20mm osa.

R1 09' — 7490 Kč

Zdvih: 180 mm
Použití: DH
Pružení: pružina + MCU (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Alu 7050 – hard-anodized ∅ 36 mm
Korunka / krk: dvojitá 6061-T6 alloy (černá) / Alu 7050 ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku
Možnost blokace: ne
Hmotnost: 3,28 kg (bez sloupku)
Výbava: pouze pro kotoučovou brzdu a pevnou osu, možnost dokoupit adaptér pro RU náboj
Barva: bílá

RST

Tajwanská značka RST vyrábí odpružené vidlice pro horská kola již od roku 1990. S dvacetiletou praxí a odbornými znalostmi z vývoje a výroby vlastních odpružených systémů se RST podařilo proniknout na celosvětový trh v době, kdy odpružení již není výsadou kol nejvyšší cenové kategorie.

Zajímavostí je fakt, že na vývoji vidlic mají velký podíl i připomínky našich jezdců, kteří pod koordinací Járy Spěšného vidlice RST testují jak při XC závodech (Václav Ježek a Pavla Havlíková), tak i ve freestyle a sjezdových disciplínách (Damjan Siriški, Kuba Venci…)

Výsledkem této úzké spolupráce je právě modelová řada RST 2009, která splňuje vysoké požadavky týmových jezdců a je ověřena nespočetnými vítězstvími od XC závodů až po extrémní slopestyle závody.

STORM

All mountain / enduro vidlice se zdvihem 160/180 mm a s 36mm kluzáky ze slitiny duralu 7075 se speciální povrchovou úpravou, má nízkou váhu pro cesty vzhůru a je spolehlivá pro rychlé cesty dolů. Systém tlumení OCR2 – Open Compression Rebound druhé generace. Samozřejmostí je pevná 20mm osa.

STORM AIR 09' — 6990 Kč

Zdvih: 160 mm
Použití: freeride
Pružení: vzduch (P)
Tlumení: olej (L)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Alu 7050 - hard-anodized ∅ 36 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / zesílený Alu 7050 ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: ne
Hmotnost: 2,20 kg (bez sloupku)
Výbava: pouze pro kotoučovou brzdu a pevnou osu, možnost dokoupit adaptér pro RU náboj
Barva: bílá

STORM SUPER 09' — 4990 Kč

Zdvih: 180 mm
Použití: freeride
Pružení: pružina + MCU (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Cr-Mo - titanová barva ∅ 36 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / zušlechtěná Cr-Mo ocel ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku
Možnost blokace: ne
Hmotnost: 2,70 kg (bez sloupku)
Výbava: pouze pro kotoučovou brzdu a pevnou osu, možnost dokoupit adaptér pro RU náboj
Barva: bílá

SPACE JUMP

Již několik let vyvíjená vidlice určena pro to nejdrsnější zacházení na dirtu a streetu. Velmi úzká spolupráce se špičkovými jezdci přivedla tuto vidlici pro rok 2009 do bezkonkurenční podoby. Nekompromisní tuhost, jednoduché nastavení, finanční dostupnost a pro tuto kategorii velmi nízká váha jsou jasnými důvody velké oblíbenosti tohoto modelu.

SPACE JUMP 09' — 5590 Kč

Zdvih: 80 mm
Použití: freestyle, dirt
Pružení: vzduch (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Alu 7050 - hard-anodized ∅ 36 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / zesílený Alu 7050 ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: ne
Hmotnost: 2,28 kg (bez sloupku)
Výbava: pouze pro kotoučovou brzdu a pevnou osu, možnost dokoupit adaptér pro RU náboj
Barva: bílá

TITAN AIR

XC / all mountain vidlice se zdvihem 100 a 130 mm využívá osvědčený systém tlumení OCR – Open Compression Rebound (první generace). Skvělé skloubení tuhosti a nízké váhy mají na svědomí 32mm kluzáky.

TITAN AIR 09' — 5190 Kč

Zdvih: 100 a 130 mm
Použití: enduro
Pružení: vzduch (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Alu 7050 – hard-anodized ∅ 32 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Alu 7050 ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: ano
Hmotnost: 1,69 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu, Alu záslepky pro čepy V-brzd
Barva: černá

F1 RST

XC řada F1rst patří svojí váhou 1,45 kg mezi světovou špičku odpružených XC vidlic. Systém tlumení OCR2 – Open Compression Rebound druhé generace nabízí skvělé vlastnosti, které byly i vysoce ohodnoceny německým časopisem BIKE, kde tento model získal ocenění BIKE TIP Race za skloubení nízké ceny s nadstandardní tuhostí.

F1RST PLATINUM 09' — 6490 Kč

Zdvih: 100 mm
Použití: XC
Pružení: vzduch (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Alu 7050 - hard-anodized ∅ 30 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (bílá) / Alu 7050 ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: ano
Hmotnost: 1,45 kg (se sloupkem)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu, Alu záslepky pro čepy V-brzd
Barva: bílá

F1RST AIR 09' — 4990 Kč

Zdvih: 100 mm
Použití: XC
Pružení: vzduch (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Alu 7050 - hard-anodized ∅ 30 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Alu 7050 ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: ano
Hmotnost: 1,49 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu, Alu záslepky pro čepy V-brzd
Barva: černá a bílá

LAUNCH

Robustní vidlice určená pro freeride a dirt za „babku".

LAUNCH RA 09' — 2190 Kč

Zdvih: 130 mm
Použití: freestyle, dirt
Pružení: pružina + MCU (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: 6061-T6 alloy monoblok
Vnitřní nohy: Cr-Mo - černá barva ∅ 32 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Cr-Mo ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tuhost pružin
Možnost blokace: ne
Hmotnost: 2,40 kg (bez sloupku)
Výbava: pouze pro kotoučovou brzdu
Barva: černá

M-29

Větší bráška vidlice Titan Air, který využívá stejné technologie a systémy, s geometrií pro 29" kola. Mezi 29" nadšenci patří model M-29 k často vyhledávaným volbám.

M-29 AIR 09' — 5190 Kč

Zdvih: 80 mm
Použití: XC 29"
Pružení: vzduch (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Alu 7050 - hard-anodized ∅ 32 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Alu 7050 ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: ano
Hmotnost: 1,76 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu, Alu záslepky pro čepy V-brzd
Barva: černá

CAPA

Nejprodávanější kategorie XC vidlic s nastavitelným pružením a duralovýma vnějšíma nohama.

CAPA ML 09' — 1590 Kč

Zdvih: 80 mm
Použití: XC
Pružení: pružina (L)
Tlumení: pasivní
Kluzáky: 6061-T6 alloy monoblok
Vnitřní nohy: Cr-Mo - hard-chrome
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Cr-Mo ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tuhost pružin
Možnost blokace: ano - mechanicky
Hmotnost: 1,70 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu, sloupek závit 25,4 mm
Barva: černá

CAPA T9 09' — 1290 Kč

Zdvih: 80 mm
Použití: XC
Pružení: pružina
Tlumení: pasivní
Kluzáky: 6061-T6 alloy monoblok
Vnitřní nohy: Cr-Mo - hard-chrome
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Cr-Mo ∅ 25,4 mm, závit
Nastavení a regulace: tuhost pružin
Možnost blokace: ne
Hmotnost: 1,90 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu
Barva: černá

CAPA T9 24" — 1290 Kč

Zdvih: 50 mm
Použití: XC 24"
Pružení: pružina
Tlumení: pasivní
Kluzáky: Alu 6061-T6 monoblok
Vnitřní nohy: CrMo - hard-chrome
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Cr-Mo ∅ 28,6 mm a ∅ 25,4 mm, závit
Nastavení a regulace: tuhost pružin
Možnost blokace: ne
Hmotnost: 1,80 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu
Barva: černá

GILA

Střední třída XC vidlic s blokací pružení pomocí olejové patrony za velice příznivou cenu.

GILA Pro TnL 09' — 1990 Kč

Zdvih: 80 a 100 mm
Použití: XC
Pružení: pružina + MCU (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: 6061-T6 alloy monoblok
Vnitřní nohy: Cr-Mo - titanová barva ∅ 30 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Cr-Mo ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tuhost pružin
Možnost blokace: ano
Hmotnost: 2,18 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu
Barva: černá

VOGUE

Krosová obdoba vidlice F1rst, využívající vzduchové pružení a systém tlumení OCR. Vidlice nabízí velice nízkou váhu za přijatelnou cenu.

VOGUE AIR-RL 09' — 4990 Kč

Zdvih: 75 mm
Použití: trekking
Pružení: vzduch (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Alu 7050 - hard-anodized ∅ 28,6 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Alu 7050 ∅ 28,6 mm
Nastavení a regulace: tlumení odskoku, tlak vzduchu
Možnost blokace: ano - páka na řidítka
Hmotnost: 1,55 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu
Barva: černá

SOFI

Nejprodávanější kategorie krosových vidlic s nastavitelným pružením a duralovýma vnějšíma nohama.

SOFI ML 09’ — 1590 Kč

Zdvih: 50 mm
Použití: trekking
Pružení: pružina (L)
Tlumení: pasivní
Kluzáky: 6061-T6 alloy monoblok
Vnitřní nohy: Cr-Mo - hard-chrome
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Cr-Mo
∅28,6 mm a ∅25,4 mm závit
Nastavení a regulace: tuhost pružin
Možnost blokace: ano - mechanicky
Hmotnost: 1,70 kg (bez sloupku)
Výbava: pouze pro V brzdu
Barva: černá

SOFI T9 09’ — 1290 Kč

Zdvih: 50 mm
Použití: trekking
Pružení: pružina
Tlumení: pasivní
Kluzáky: 6061-T6 alloy monoblok
Vnitřní nohy: Cr-Mo - hard-chrome
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Cr-Mo
∅28,6 mm závit a ∅25,4 mm závit
Nastavení a regulace: tuhost pružin
Možnost blokace: ne
Hmotnost: 1,90 kg (bez sloupku)
Výbava: pouze pro V brzdu
Barva: černá a stříbrná

VITA

Střední třída krosových vidlic s blokací pružení pomocí olejové patrony za velice příznivou cenu.

VITA TnL 09’ — 2190 Kč

Zdvih: 60 mm
Použití: trekking
Pružení: pružina + MCU (L)
Tlumení: olej (P)
Kluzáky: magnesium monoblok
Vnitřní nohy: Cr-Mo - titanová barva ∅28,6 mm
Korunka / krk: 6061-T6 alloy (černá) / Cr-Mo
∅28,6 mm a ∅25,4 mm závit
Nastavení a regulace: tuhost pružin
Možnost blokace: ano
Hmotnost: 1,93 kg (bez sloupku)
Výbava: návarky pro V a kotouč. brzdu
Barva: černá

Lezyne PowerPack

Americká značka Lezyne chce očividně produkovat jen a pouze luxusní cyklistické zboží, to dokázalo již nedávno testované nářadí a nyní i batoh pojmenovaný PowerPack. Designéři od Lezyne jdou na všechno svou vlastní cestou a provedení batohu, jehož cena je nemalých 1890 korun, se vyznačuje celou řadou vyloženě atypických detailů.

Celkový vzhled batohu je dost civilní, možná více civilní než cyklistický či outdoorový. Na tom má zásluhu nejen elegantní design a decentní barevná kombinace, ale také na zakázku vyráběné kovové přezky a zipy či přítomnost cvočků. Pomineme-li ale všechny parádičky, pak máme před sebou velice pevný a pečlivě zpracovaný cyklistický batoh, k jehož kladům patří nejen dost velký úložný prostor, ale také rezervoár s třílitrovým objemem, a především použití hodně pevných materiálů s nadprůměrnou životností.

Provedení zádového dílu s výraznými polstrovanými partiemi a ventilačním systémem VectorFlow se stará o vhodné rozložení váhy na celá záda, a především o eliminaci tlaku na páteř. Od ventilačních kanálků samozřejmě nelze očekávat zázraky, rozhodně je ale jejich přítomnost výhodou. Zajímavostí je zcela odnímatelný bederní popruh včetně polstrovaných bočnic, což přijde vhod při civilním využití batohu. Chytře provedené jsou prsní popruhy s možným vertikálním posunem po reflexním lemu. Reflexe je ale přítomna pouze zde, na čelní partii batohu zcela chybí a nenahradí ji ani atraktivní výšivka.

Vnitřní členění je rozděleno na samostatnou komoru pro vodní rezervoár a hlavní úložný prostor před ní. Ten je doplněn ještě malou horní polstrovanou kapsičkou pro mp3 přehrávač a nechybí samozřejmě utěsněný otvor pro vyvedení kabelu sluchátek. Za maximální vychytávku považujeme vnitřní organizér v přední nejmenší komoře. Zde jsou samostatné přihrádky, na nichž je obrázkem vyznačeno, k čemu mají sloužit. Vedle úchytu pro pumpičku jsou zde polstrované kapsy na multiklíč, na montpáky, na náhradní duši, na bombičky, na peníze či na brýle. S něčím podobným jsme se ještě nesetkali, zvlášť ne v takto pečlivém provedení.

Připomínky máme pouze k vodnímu rezervoáru. Jeho zapínání sice během testu nejevilo známky netěsnosti, podle našeho názoru ale nenabídne takovou životnost, jako třeba běžné šroubované uzávěry. Stejně tak nám úplně nevyhovoval náustek, jehož průchodnost není tak velká jako u některých konkurentů. Po stránce utěsnění k němu ale nemáme připomínky.

Luxusně vyhlížející batoh Lezyne PowerPack bude ideálním doplňkem pro všechny, kteří vyžadují univerzalitu a maximální kvalitu provedení. My bychom jej ale raději nosili do města a dělali s ním parádu, než jej špinili blátem od zadního kola...

(kad)

⊕ design, kvalita zpracování, pevné materiály, provedení přihrádek

⊖ provedení náustku a uzavírání rezervoáru

NA SÍTI

Sezona je v plném proudu a první závody jsou tady. Jak správně trénovat nebo kam na závody, to se lze dočíst na stránkách **www.bike-klub.cz**, které patří MTB týmu z Vimperka, spojenému se sportovním centrem mládeže. Ano, kdo tuší, že za tím stojí trenér Jiří Lutovský nebo závodnice Tereza Huříková, je na správné adrese.

Stránky jsou upoutávkou na Jihočeský pohár 2009, což jsou MTB závody dětí, mládeže i dospělých. Hned pod logem týmu jsou rozčleněny drobnými názvy do jednotlivých sekcí. Nechybí přehled členů týmu, samozřejmě začínající první dámou našeho XC. Nechybí fotogalerie některých jezdců nebo stručný životopis. Pro zajímavost je přiložen i Terezin tréninkový plán z roku 2006, takže kdo chce, může se inspirovat. Další odkaz je na závod Českého poháru na Zadově, kde jsou veškeré propozice, kontakty na pořadatele i ubytování. MTB maraton je odkazem na Vimperskou padesátku, což je závod pořádaný týmem, a opět nechybí detailní rozpis, mapa trati nebo kontakty či přehled přihlášených. Sport centrum je asi nejzajímavější odkaz, který je věnován přípravě dětí a mládeže Českého svazu cyklistiky při Bike klubu Vimperk. Metodika, jak trénovat, jak se stravovat a další pokyny, jsou užitečné pro všechny, kdo se chtějí plnohodnotně připravovat. Je doplněna i fotogalerie nebo kontakt na sportovní gymnázium ve Vimperku. Výsledky týmu budou zajímat spíše jen fandy, ovšem většina zabrousí na odkaz plán tréninku. Ten sestavil trenér Jiří Lutovský a je opravdu důkladným návodem, jak se celou sezonu připravovat. Kdo v tréninku ještě tápe, určitě zde najde inspiraci a poučení. Cyklotrasy mapují několik vyjížděk v okolí Vimperku, takže opět inspirace. Tyto stránky rozhodně doporučujeme všem, kdo hledají profesionální tréninkové rady, nebo prostě jen fanouškům Terezy Huříkové.

Stránky **www.cernikone.cz** týmu Černí koně, jsou tak trochu z jiného soudku. Tohle občanské sdružení totiž představují hlavně handicapovaní sportovci, kteří chtějí v podobě cyklistiky nabídnout další alternativu pro plnohodnotný život dalším tělesně postiženým lidem. Patrony tohoto projektu jsou třeba herec Pavel Nový, komentátor Robert Bakalář nebo zpěvák Michael Kocáb a trialista Pepa Dressler. Jde hlavně o to, umožnit handicapovaným sportovcům přístup k drahému sportovnímu vybavení. Díky tomuto projektu je možné zapůjčit si speciální handbike a vyzkoušet si, o čem vlastně cyklistika tohoto druhu je. Kromě přístupu k materiálu nabízí sdružení i podpůrné psychologické programy a další podporu handicapovaným. Členové týmu se také zasloužili o to, že letošní Malevil bude mít speciální MTB kategorii pro handicapované bikery. Všem zájemcům přitom zapůjčí kola dovozce značky Marin. Na stránkách je toho spousta, týkající se hlavně pomoci ostatním, takže nechceme brousit do detailů, důležitá je zde myšlenka, která byla dotažena v prospěšnou věc.

(už)

CYKLO PRAG
vás zve do svých prodejen
nám. Jiřího z Poděbrad Řipská 27, tel.: 222 522 490
Vinice Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557
Holešovická tržnice Bubenské nábřeží, tel.: 266 710 675
Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033
NOVÉ VÝRAZNÉ ZLEVNĚNÍ MODELŮ 2008

Basic	~~10 990~~	7 990	Traction Disc	~~18 990~~	13 990
Basic ASL	~~10 990~~	7 990	Traction ASL	~~16 990~~	11 990
Kinetic	~~13 990~~	9 990	Stratos	~~11 990~~	8 990
Kinetic ASL	~~13 990~~	9 990	Reflex	~~13 990~~	9 990
Traction	~~16 990~~	11 990			

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz

BBB HELMA - CERRATORE
■ Vyrobena In mold technologií ■ 24 ventilačních otvorů. ■ Ventilační otvory na temeni pro optimální proudění vzduchu ■ Nastavitelné popruhy pro perfektní a pohodlné upevnění ■ DualClose upevňovací systém. ■ Pratelná antibakteriální vložka ■ Odnímatelný štítek ■ Reflexní proužek na zadní straně ■ Velikosti: M (52-58cm) & L (58-62cm). ■ Cena: 1590 Kč

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS
Více informací o produktech BBB najdete na www.jmctrading.cz / www.skprofibike.sk

TEST JEZDILI JSME PRO VÁS

RIDLEY Blaze 2.0

Belgická značka je proslulá především svými cyklokrosovými a silničními modely, ovšem i biky umí skvěle. O tom nás již přesvědčila v minulosti při testech několika hardtailů. Postavit výborný pevný horský rám však nemusí být nic tak složitého pro značku, která se soustředí na špičková silniční a cyklokrosová kola. Jak si ale konstruktéři od Ridley poradili s kompletním odpružením, které je v nabídce značky zařazeno do jisté míry okrajově? Na to vám odpoví následující řádky.

Co se týče konstrukce, vsadil Ridley víceméně na jistotu. Prosazovat v těchto pro něho takřka neprobádaných vodách nějaké i lehce atypické řešení, to by nebyl rozumný tah. Takže klasickou čtyřčepovou konstrukci s téměř svisle uloženým tlumičem doplňuje lehce prohnutá horní i spodní trubka a celé kolo již od pohledu působí vyloženě lehce, závodní cross-country povaha z něho skoro vyzařuje. Tomu odpovídá i celkem příznivá hmotnost 12,3 kilogramu včetně pedálů. Vzhledem k použitému, vysoce kvalitnímu osazení ale lze usuzovat, že v případě rámu dali konstruktéři přednost spíš odolnosti, než aby přiliš ubírali gramy.

Cena 71 900 odpovídá použitému osazení. Pokud by to na vás bylo moc, můžete zvolit levnější variantu Blaze 1.0 za 41 500 korun, s totožným rámem, vidlicí Rock Shox Reba a kvalitativně nižším osazením.

Cítit se blaze na Blaze

První usednutí a okamžitě cítíte, že je pod vámi čistokrevný XC bike se závodní povahou. Nízko položená úzká řídítka, posed nutící k výraznějšímu předklonu, nepříliš hrubé pláště. **Zdálo by se, že na tomto stroji si jezdec příliš komfortu neužije. Opak je ale pravdou. Pomineme-li zmiňovaný sportovně-závodní posed, pak vše ostatní je zaměřeno právě na pohodlí jezdce.** Týká se to jak citlivosti vyváženého odpružení a sedla, tak i příkladné funkce a jednoduché obsluhy komponentů řazení či brzd.

Již tím, jak si blaze usadí jezdce do svého kokpitu, ho vlastně nutí k rychlé a dravé jízdě. **Nízká obvodová hmotnost zapletených kol DT Swiss X 1800, a stejně tak malý valivý odpor pláštů Vredestein Black Panther se podílejí na dobré akceleraci.** Blaze ale bude určitě raději vozit vyšvihané jezdce, točící vyšší kadenci. Se silovou jízdou si sice poradí například tlumič, ale rám na ní nebyl konstruován. Jeho torzní tuhost není nijak extra vysoká a při silném záběru ze sedla, například při jízdě do hodně prudkého kopce, je znát určitá tendence ke kroucení. Stokilový jezdec by se proto měl asi pohlédnout po jiném celopéru.

Ovladatelnost od nás dostává za jedna. **Kolo je dostatečně živé, přesto není neklidné a v rychlých sjezdech dokáže jezdci poskytnout nepostradatelnou jistotu a předvídatelnost chování. Přitom jízdu si na něm užijete třeba i ve slalomových pasážích, kde přijdou vhod také úzká řídítka.** Nicméně právě šířka řídítek byla tím, na co jsme si museli chvíli zvykat. Na ceoodpruženém biku, i když s XC zaměřením, bychom viděli raději širší provedení. Po montáži rohů se brzdové páky s řazením posunou celkem blízko ke středu a úchop již může být pro někoho až nepříjemně úzký.

Výška středu nad zemí je v normách závodního cross-country, ale s propružením obou jednotek se již velký převodník dostává o nemalý kus níž. S tím je nutné počítat například při pohybu v hodně členitém technickém terénu, s vyčnívajícími velkými kameny či ležícími kládami přes cestu.

Velké sympatie v nás Ridley vzbudil v prudkých, náročných výjezdech. **Odpružení vyloženě lepilo zadní plášť k podkladu a blaze zdolal i stoupání na samé hranici výjezdnosti.** Přitom jeho obutí je koncipováno spíše do rychla. Nízko položená řídítka zajistila optimální rozložení těžiště a bike neměl tendenci příliš nadzvedávat přední kolo. V prudkých sjezdech se karty logicky trochu obrátily a z nízkého předku se stala částečně nevýhoda. Jediným, stoprocentně funkčním řešením, byl posun jezdce za sedlo, pak se dalo sjet téměř vše.

Zadní odpružení s čtyřčepovou stavbou nabídlo díky tlumiči Rock Shox Monarch 3.3 slušnou citlivost. Zamezení nežádoucímu pohupování, způsobenému silou a vahou jezdce, zde má na starosti modrá, dobře přístupná páčka s trojicí poloh a možností úplného uzavření. Nastavíte-li ji do polohy „MID GATE", pak je odezva na šlapání minimální a citlivost stále dostatečná. Úplné uzavření pružení doporučujeme pouze na zcela rovném povrchu, tedy při silničních přesunech. **Výhodou tlumiče je výklopný ventil, jenž nabízí ideální přístupnost pro pumpičku.**

K vidlici Rock Shox Reba Team nelze mít snad žádné připomínky. Její chod byl již od začátku absolutně čistý, možnost uzavření z řídítek pak jezdec využije každou chvíli, ať již ve stoupáních či na silnici. Odpružení s hodnotami 100 milimetrů vpředu i vzadu se zdá být vzhledem k určení kola absolutně v pořádku.

Obleček od Ridley

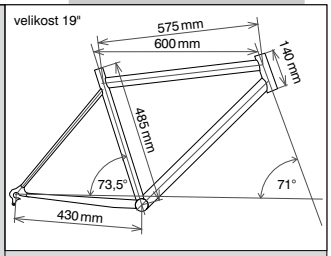
Po vyslovení jména Ridley se asi každému vybaví dokonalý design, ani Blaze 2.0 není v tomto ohledu výjimkou. Červeno-bílá vypadá závodně a grafika to jen dokresluje. Ke kolu skvěle ladí i výkonné brzdy Magura Louise s bílými třmeny i pákami.

Sedlo WTB Silverado má sice závodní střih, ale nabízeným, stále ještě dostatečným komfortem, nepopírá tradici značky. Komponenty Ritchey WCS se snaží maximálně snížit celkovou hmotnost, totéž platí také o karbonových klikách Truvativ Noir, nabízejících vynikající tuhost. Maximálně spokojeni jsme byli i s plášti Vredestein. Střed běhounu je koncipován do rychla, boční výstupky a vyloženě lepivá směs ale poskytnou oporu i na kluzkém podkladu.

Zdá se tedy, že model Blaze nebyl navržen jen tak do počtu, aby měla belgická značka v nabídce i celoodpružený bike. ■

Technická specifikace:

Rám: Ridley 7046 Racing Alu, 100 mm
Vidlice: Rock Shox Reba Team 100 mm
Kliky: Truvativ Noir 22/32/44
Brzdy: Magura Louise
Řazení: Sram X.9
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Sram X.9
Kola: DT Swiss X 1800
Pláště: Vredestein Black Panther
Řídítka: Ritchey WCS
Představec: Ritchey WCS
Sedlovka: Ritchey WCS
Sedlo: WTB Silverado
Hmotnost: 12,3 kg
Cena: 71 900 Kč



+ ovladatelnost, vyvážené odpružení, pláště, design

− torzní tuhost rámu, užší řídítka

PROTECTING PEOPLE

SUPERSONIC RS
váha 285 g / 2.199 Kč

Roll over bar
Roll over bar používá speciální termoplastovou mřížku, která zajišťuje v případě nárazu perfektní rozdělení vzniklého tlaku.

Síťka proti hmyzu
Čelní ventilační otvory jsou kryty speciální síťkou, která za jízdy chrání hlavu od hmyzu ap. Helmy vyráběné technologií Inmould mají síťku vloženou mezi vnější skořepinu a tvrzený polystyren.

IAS – 3D
IAS – 3D umožňuje snadné nastavení vnitřního obvodu helmy a nově i jeho výšky uvnitř skořepiny. Díky tomuto systému lze snadno nastavit individuální velikost.

Monomatic
Upínací mechanizmus umístěný pod bradou má několik poloh a lze jej bez problému regulovat jednou rukou během jízdy.

uvex
PROTECTING PEOPLE

aspire sports s.r.o. / karásek 11, 621 00 brno, czech republic / **T** +420 532 199 550 / **F** +420 532 199 554 / **mail** aspire@aspire.cz / www.aspire.cz / **www.bikecentrum.cz**

Vlaštovky pod 170 gramů?

Proč ne, pokud na nich nebudeme chtít zdolávat freeridové stezky s dvoumetrovými dropy, ale jde nám o pohodlnější úchop a lepší ovladatelnost kola v režimu XC. A váhu především.

Řídítka Easton MonkeyLite XC při šířce 685 mm váží pouhých 165 gramů, což je skutečně předurčuje pouze pro XC a allmountain jízdu. Jejich šířka je však vhodná pro jezdce se širokými rameny a velkými dlaněmi, jimž u běžných XC řídítek nedostačuje stísněný prostor pro ruce. Nízké 20mm zvýšení a pětistupňový ohyb vzhůru se od klasických rovných řídítek nijak moc neliší, devítistupňový ohyb ve směru k jezdci však výrazně zlepší držení řídítek.

Easton patří k průkopníkům zpracování karbonu pro cyklistiku, a tak jím vyvinutý materiál CNT Composite patří k tomu nejlepšímu na trhu. O pevnost se stará kompozit složený z karbonových vláken, jenž je posílen o v pojivu rozptýlené nanočástice. Patentovaná konstrukce technologie TaperWall pak zajišťuje vysokou pevnost při dosažení minimální hmotnosti. V místech upnutí představce a brzdových pák jsou řídítka zesílena, ovšem na jejich konce bychom rozhodně nemontovali rohy. Na ně jsou připravena spíše rovná řídítka, u nichž je třeba se nejprve na možnost montáže rohů informovat. Použití karbonu pak navíc přináší i zjemnění rázů a vibrací od terénu.

Cena modelu MonkeyLite XC, jenž kolu svým matným vzhledem přidá na exkluzivitě, je 2190 Kč. V nabídce pak najdeme i kratší verzi šířky 660 mm, vybrat si můžeme ještě také vyšší 40mm zvednutí. O tři stovky dráž se pak prodává model MonkeyLite SL, jenž přináší ještě o dvacet gramů nižší hmotnost, ale řídítka se vyrábí pouze v šířce 635 mm.

(mig)

Tři čtvrtě na 2F

Domácí značka **2F** má v nabídce nejen funkční prádlo, ale i celou řadu vyloženě cyklistického textilu. Na jarní období budou aktuální tříčtvrteční elastické kalhoty, které značka nabízí jak v pánském, tak i dámském provedení.

K jejich charakteristikám patří osmipanelový střih s plochými švy a s dostatečně dimenzovanou délkou, takže při ohybu kolene nemá spodní lem tendenci vylézat nahoru. V pase je použita široká plochá guma, která vhodně rozkládá tlak v oblasti břicha. Jakékoli stahování jsme zde nepostrádali, usazení na těle bylo vynikající. Vnitřní vložka C-Tex s antibakteriální úpravou se sice zprvu může někomu zdát až příliš objemná, nicméně při delší vyjížďce jsme její kvality dokázali ocenit. Poskytuje vynikající rozložení tlaku mezi sedlem a jezdcem i optimální tvarové přizpůsobení tělu. Materiál kalhot, tedy polyamid s 20% elastanem Lycra, nabízí skvělou elasticitu, je velice příjemný na těle, a navíc se může pochlubit nadprůměrnou životností. O tu se z části postaral i hustý plochý šev, jímž je do kalhot všita vnitřní vložka. Tento šev předchází předčasnému řídnutí materiálu především na zadní části.

Mezi detaily, ovšem vítané, patří reflexní proužek zezadu na levé nohavici a malá kapsička na zip vzadu. Pochvalu zaslouží i preciznost zpracování. Vložka je všitá dokonale na střed, stejné je to i s kvalitou švů. Během testování ani jeden z nich nikde nepovolil, a to se s tříčtvrtečními kalhotami při oblékání zrovna nemazlíme.

Cena kalhot, a to pánské i dámské verze, je shodných 1166 korun. V nabídce je celá řada barevných variant, buďto s barevným bočním pruhem či třeba pouze s barevnými švy. Jen u pánského provedení lze vybírat ze šesti barevných kombinací, a to ve velikostech S až XXL.

(kad)

⊕ kvalitní materiál, zpracování, výběr barevných variant

⊖ nenalezli jsme

Acor má UFO

Nejde o tajemný létající objekt, ale o blikačku tvarem nápadně připomínající létající talíř.

Zadní blikačka **Acor UFO** připomíná tajemný objekt nejen tvarem, ale i uspořádáním sedmi led diod. Ploché kruhové tělo blikačky s průměrem 65 milimetrů má totiž diody rozmístěné po obvodu. Nejsou však rozmístěny rovnoměrně, ale účelně pro maximální viditelnost cyklisty. Tři diody směřující přímo za cyklistu jsou blíže k sobě, aby jedoucí auto upozornily na cyklistu. Díky tomu je viditelnost světla několik set metrů. Dvě a dvě diody jsou po stranách, ale díky kruhovému tělu směřují ty nejblíže k sedlovce nepatrně dopředu, takže cyklista bude dobře vidět i z auta najíždějícího k jeho směru jízdy z boku.

Přepínat lze tři módy, spínač je umístěn na horním krytu a je velmi citlivý, takže jde dobře ovládat i v dlouhoprstých rukavicích. Blikačku napájí dvě AAA baterie, které se dovnitř vloží po odšroubování průhledného krytu. Stavitelná objímka na sedlovku má průměr 25,2 až 26,8 mm, což je v dnešní době takřka nepoužívaný rozměr. Naštěstí lze objímku zaměnit za neoriginální díl a pouze ji skombinovat se samotným držákem blikačky. Pro náročnější ježdění ale držák blikačky není příliš stavěný, i při výrazném dotažení se blikačka po skoku nebo projetí technické pasáže občas sklopí. Je tedy určena hlavně pro silniční provoz a dojíždění za tmy než pro sportovní použití. Kdo nechce vozit kvůli velikosti blikačku na sedlovce, může využít speciální držák na batoh nebo kapsu dresu. Ten má samostatný klips, který se nasadí na batoh a k němu je našroubovaný držák blikačky, který lze naklopit. Bohužel vodorovně naklopená blikačka pro maximální viditelnost má na držáku tendenci klips vyvracet, a nedrží tak příliš stabilně. Hodně záleží na tuhosti materiálu, na nějž je klips nasazen. Cena blikačky včetně obou držáků a baterií je 155 korun.

(už)

⊕ pokrytí všech stran, spínač, viditelnost

⊖ upevnění

NOVINKA
DÁMSKÉ

AURORA®
Nový dámský cyklistický model Aurora® se vyznačuje kratším profilem, který se lépe přizpůsobí ženskému tělu, a prakticky uspořádaným úložným prostorem o objemu dva a půl litru.
Rezervoár Omega™ HydroTanium™ o objemu 1,5 l s doživotní zárukou.
váha 0,47 kg cena **1 090 Kč**

NOVINKA

M.U.L.E.® NV
Nejpopulárnější model CamelBak® v nové verzi, která je navíc vybavena pláštěnkou a novým zádovým systémem N.V.I.S™. Zvětšený úložný prostor o objemu deset litrů je opět přehledně dělený.
Rezervoár Omega™ HydroTanium™ o objemu 3 l s doživotní zárukou.
váha 1,09 kg cena **2 190 Kč**

DRINK FAST.

CAMELBAK®

katalog **Progress Cycle 2009** si objednejte zdarma na info@progresscycle.cz
více informací na www.progresscycle.cz
nebo na www.camelbak.com

NAŠE KOPCE

Mářský vrch (907 m n. m.)

V seriálu Naše kopce jsme čtenáře již nejednou zavedli na místa, která byla doslova prověřením jezdecké techniky a umu. Stačí vzpomenout například na vrch Raná a na mnohé další, jejichž pasáže byly mnohdy na samé hranici výjezdnosti. Tentokrát vás zavedeme na kopec, na nějž klidně můžete vzít celou rodinu i s dětmi, a přesto se nestanete terčem kritiky.

Rozhledna nebo rotunda? Oboje dohromady. Toto spojení církevní a světské stavby je sice netradiční, ale vlastně úplně geniální.

Stejně tak je jedno, na jakém kole se k vrcholu vydáte, protože k němu vede jak místy náročnější cesta terénem po turistické značce, tak i silnička s kvalitním asfaltovým povrchem.

Mářský vrch, někdy též nazývaný Svatá Maří podle blízké vesnice, určitě stojí za návštěvu. Dalšími, někdy používanými názvy tohoto jihočeského, nebo spíš pošumavského kopce, nacházejícího se asi pět kilometrů severovýchodně od města Vimperk, jsou Brdo, Lysá Skála nebo Liščí vrch.

Kopec je severozápadním okrajovým bodem zalesněného hřbetu patřícího k Vimperské vrchovině. Je pravda, že výška něco málo přes devět set metrů nad hladinou moře a především vzrostlé stromy na samém vrcholu neslibují bůhvíjaké výhledy, ale Mářský vrch a jeho okolí mají pro milovníky přírody neopakovatelné kouzlo. My jsme bohužel neměli velké štěstí na počasí, což je z fotek dobře patrné. Vedle deště nás provázela i mlha. Chcete-li si zdejší přírodu užít a z rozhledny na vrcholu aspoň něco málo vidět, rozhodně bude lepší počkat na lepší počasí.

Čtyři cesty, stejný cíl

Přístupové cesty k samotnému vrcholu jsou pouze tři, ale na Mářský vrch je možné se vydat ze čtyř různých stran. Buďto přímo od vesnice Svatá Maří, tedy směrem od Vimperka, nebo z opačné strany od Bošic. V obou případech se jedná o terénní výjezd po červené turistické značce. Dvě další varianty cesty na vrchol jsou již použitelné i pro krosová, trekkingová, případně i silniční kola, jedná se o cyklotrasu číslo 1075. Od východu vede modrá značka i cyklotrasa po silničce z obce Lštění a od západu tatáž modrá ze Štítkova. Ta se ale posléze napojuje na červenou, kde následuje celkem prudké, v některých pasážích nesjízdné stoupání. Takže je rozumnější se držet stále cyklotrasy a poté se napojit rovněž na modrou značku, vedoucí od Lštění.

Asi tou nejlogičtější cestou je vydat se na vrchol od vesnice, kterou s kopcem spojuje jméno, tedy ze Svaté Maří. Odtud jsou to k vrcholu necelé tři kilometry. Nejprve vede cesta mezi domy a následně se noří do lesa. Klasická lesní cesta s jen mírným stoupáním je zatím pohodová, a to až na rozcestí Pod Mářským vrchem. Odtud pokračuje vzhůru již pouze pěšina, v trávě těžko rozpoznatelná. Za sucha bezproblémový výjezd, za mokra to není úplně ono. Nicméně vlahý čistý vzduch a pěšina vedoucí březovým hájkem nám byly vyloženým balzámem na duši. A to až do chvíle, kdy se najelo na paseku, na níž byla dobře patrná nepříliš citlivá těžba dřeva. Diky tomu najednou po červené a modré značce ani památky a nezbylo než volit těžko viditelnou pěšinu stoupající přímo vzhůru a doufat, že značené cesty vedly kdysi právě tudy. Na vrchol to ale z těchto míst už naštěstí není příliš daleko a začíná být vidět silueta monstrózního televizního vysílače. Na pár metrů nezbývá nic jiného než vzít kolo na rameno a po velkých pohyblivých kamenech vystoupat na úzkou asfaltku vedoucí k vysílači. Zde už je vyhráno. Kolem rozcestí Mářský vrch vedle vysílače pokračuje přibližně stometrový, již pohodový výjezd na vrchol. Lehké stoupání zde lemují nově opravené kapličky křížové cesty a nahoře nás přivítá hodně zajímavá stavba, a sice barokní kaple s půdorysem románské rotundy, na níž je přímo napojena dvanáct metrů vysoká kamenná rozhledna. Tento celek, postavený v roce 1936, působí docela roztomile. Rozhledna je celoročně volně přístupná. Nicméně se dnes krčí vedle nedalekého monstrózního vysílače, který tomuto místu vzal trochu onoho pověstného pošumavského kouzla.

Jednou ze zdejších zajímavostí je kamenné moře, které se rozprostírá na západním svahu těsně pod vrcholkem a nejlépe je vidět právě z rozhledny. Stromy okolního lesa ale už mnohdy dosáhly výšky rozhledny, nebo ji i přerostly, takže výhledy do okolí jsou možné pouze západním a severozápadním směrem. I tak je ale odtud dobře vidět Popelní hora, Churáňov, Přilba a Javorník. Tak zajímavou rozhlednu navíc jinde jen tak nenaleznete, a spíše než kvůli výhledům stojí za to pokořit vrchol právě kvůli této stavbě.

Další možnosti výjezdu

Druhá terénní varianta vede po červené značce od Bošic. Již pohled do mapy na vrstevnice, které cesta kolmo křižuje, dává předem najevo náročnost výjezdu. Červená značka ovšem vede pěknými místy už od Strakonic, přes Volyni na Zálezly, takže se po ní dá naplánovat pěkná, třeba celodenní vyjížďka Pošumavím. Na opačnou stranu se dá pokračovat přes Vimperk na Zdíkov, Stachy a třeba i Javorník. V tom případě se ale už bude jednat o dost náročný okruh s minimálně dvěma hodně dlouhými výjezdy. Z Javorníku je možné pokračovat zpátky na Volyni takzvanou Klostermannovou cestou po modré značce.

Pro majitele trekkingových, krosových a silničních kol je první možností uhnout doleva po modré značce ze silnice vedoucí od Bohumilic na Svatou Maří. Asi po dvou kilometrech je nutné na rozcestí U Lysé skály uhnout vlevo. Zajímavostí tohoto místa je moderní socha ženy, působící dost budovatelským dojmem. S největší pravděpodobností se ale jedná o sochu svaté Máří Magdalény. O soše, která je dnes zarostlá vysokou trávou, ani o jejím autorovi se nám nepodařilo nic vypátrat. Možná ještě zvláštněji působí rozcestník, vzdálený několik desítek metrů od silničky v hustém křoví. Cesta původně vedla evidentně trochu jinudy a rozcestník zůstal na svém místě. Odtud je to k vysílači na Mářský vrch po silničce jeden kilometr. Posledních sto metrů k rozhledně budou asi muset silničáři po svých, trekkingisté a krosaři to zvládnou bez problémů.

Poslední možností je silnička vedoucí od Lštění, po již zmiňované cyklotrase č. 1075. Ta jezdce také přivede do rozcestí U Lysé skály, takže finální úsek je shodný s předchozí variantou výjezdu. Ze Lštění jsou to na vrchol rovněž asi tři kilometry.

Pokud budete chtít na cestě z Mářského vrchu poznat další zajímavá místa, můžete jet po modré značce na Husinec, kde je rodný domek významného českého reformátora Jana Husa, a dál pokračovat po červené na malebnou zříceninu hradu Helfenburg. Odtud už se dá celkem snadno dostat do Volyně nebo do Strakonic.

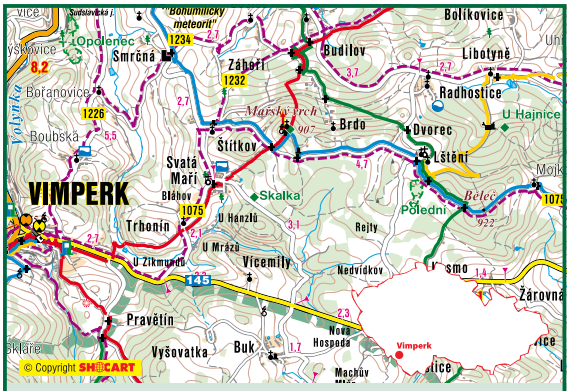
Mářský vrch sice nebude tím pravým pro nejdrsnější bikery, na druhou stranu okolní terény nadchnou jak zdatnější XC jezdce, tak cykloturisty. Svůj terén nebo silničku si v tomto kraji najde prostě každý.

(kad)

Kamenné moře se nachází na úbočí vrcholu Mářského vrchu.

Na vrchol vede křížová cesta, jejíž historické kamenné kapličky jsou doplněny o moderní malby.

To si tak jedete lesem, tu houba, támhle ostružiny a před vámi najednou socha…



Základní údaje:

Délka výjezdu z obce Svatá Maří: 3 km (po červené značce)

Délka výjezdu z obce Bošice: 3,5 km (po červené značce)

Délka silničního výjezdu: 1 km (po modré značce z rozcestí U Lysé skály)

Nejčastěji používané převody: v případě terénního výjezdu skoro všechny, včetně nejlehčího

Vhodné pro kola: MTB, silniční, kros, trekkingové

Vhodné pro jezdce: všechny výkonnostní i věkové kategorie

Možnost občerstvení: Vimperk, Zálezly, Bohumilice, Husinec, Vlachovo Březí

Sensor Profi

Cyklistický dres s výmluvným názvem Profi od firmy Sensor představuje zdařilé spojení funkčnosti a elegance. Vždyť pohled na sličnou bikerku v bílém dresu, svůdně obepínajícím kontury ženského těla, může být pro mnohé jezdce velmi osvěžujícím zážitkem…

Dres s krátkým rukávem má propracovaný střih, který dobře kopíruje tvary těla. Břišní partie je kratší, při jízdě se díky tomu v těchto místech netvoří nevzhledné „faldy“, o které jistě žádná z bikerek nestojí. Zádová část je prodloužena, aby v mírném předklonu těla dostatečně kryla oblast beder a kříže, a zabránila tak jejímu prostydnutí. Spodek dresu je zakončen pružnou lemovkou, stejně tak jako okraje dvouvrstvé kapsy v dolní části zad. Pod malou kapsičkou s vodorovným zipem se nachází ještě větší, z obou stran přístupný prostor, kam se pohodlně vejde několik müsli tyčinek nebo jiné drobnosti.

Model je vyroben z velmi příjemného materiálu na bázi lycry, tedy s vyšším podílem elastanu. Stojací límeček přiléhá na krk těsně, nikoliv však nepříjemně, a skrytý zip umožňuje poměrně hluboké rozepnutí. Na boku a na koncích rukávů je vsazen panel ze slabšího materiálu, pro maximální odvětrání najdeme v podpaží a na spodní straně rukávů tkaninu s jemně síťovanou strukturou. Stejný materiál objevíme i na zádech, kde zajišťuje odvětrání oblasti kolem páteře a zároveň je z něho vytvořeno barevně odlišené logo značky.

Co se týká barevného provedení, vsadil Sensor na staré moudro, že v jednoduchosti je síla. Kombinace bílého základu s černými vsadkami a lemy dává dresu Sensor Profi nádech elegance, který je příjemným a pro dámy jistě vítaným bonusem k uvedeným funkčním kvalitám výrobku.

Model Profi je k dostání za 1495 korun.

(mig)

⊕ propracovaný střih, design

⊖ nenalezli jsme

KCNC na CNC

Při pohledu na kliky KCNC XC1 se nedá nezavzpomínat na dobu ultralehkých, ultrafrézovaných a mnohdy i ultrabarevných garážových komponentů, které byly sice mnohdy doslova k pomazlení, ale zároveň si je mohla pořídit často jen hrstka vyvolených. Nepřipomínají vám tihle černí krasavci původní modely značek Race Face, Middleburn či Kooka? Hmotnost páru klik KCNC XC1 je 728 gramů včetně převodníků. V době systémů Hollowtech II, Ultratorque a řady dalších už může provedení na ISIS Drive působit trochu archaicky, kouzlo designu však klikám nikdo upřít nemůže.

Jako základní materiál posloužila slitina 7075 a z téhož duralu jsou vyfrézovány i převodníky. Náběhy zubů a zvedací kolíčky nejsou nepodobné Shimanu, ostatně proč se neinspirovat, když japonské převodníky řadí jako hodinky? Charakteristickým rysem klik XC1 je ale hlavně průřez jejich ramen nazvaný „BearBone“. Pokud není použita dutina, pak průřez traverzy, chcete-li kosti, boční tuhost klik rozhodně navýší. V leskle černém eloxu působí luxusně stříbrná gravírovaná loga. Čtyřpacka je na klice nasazena na tisícihranu a zajištěna maticí, tedy stejný systém, jaký kdysi používalo Shimano. Duralové šroubky jsou samozřejmě nezbytností, stejně tak šroubovací krytky hlavních šroubů, které při demontáži klik nahrazují běžný stahovák.

V nabídce je zatím pouze varianta s délkou 175 milimetrů. Převodníky představují klasiku s 22, 32 a 44 zuby. Cena klik KCNC XC1 je 5999 korun. Za tutéž částku je k mání také silniční provedení RD1, a to jak s převodníky 39/53, tak ve verzi Compact.

(kad)

Trojitá síla

Sice je dnes spíše doba kotoučová, ráfkovým brzdám ale zdaleka neodzvonilo a alchymie špalíků či brzdových botek je stejnou alfou a omegou, jako výběr správného druhu brzdového obložení u destiček.

Brzdové špalky **BBB TriStop** v provedení s klasickým nalisovaným čepem jsme testovali během zimního období, takže dostaly možnost ukázat, v čem je jejich síla. Základem je brzdová směs ze tří druhů materiálu s výraznou profilací brzdné plochy. Přední část z bílé směsi nese drobné kostičky, šedý střední díl má dva šipovité zářezy a vodorovné rozdělení a černý zadní díl má jen dva hlubší profily. Profilace by měla zajistit maximální odvod nečistot z ráfku během brzdění a eliminovat známé pískání brzd. Tři směsi by měly poskytnout optimální brzdný výkon za všech podmínek.

Montáž špalíků je standardní, žádné kloubové vychytávky a podobně, se nekonají. Špalíky sice postrádají jakékoli zvýšení v zadní části pro snazší nastavení do šípu, ale vzhledem k profilacím a slibovaným vlastnostem jsme je stejně nasadili rovnoběžně s ráfkem. První dojem byl hlavně o vyrovnaném brzdném výkonu. Trojbarevná směs se neukázala jako jedovatá a kousavá, ale brzdný účinek narůstá plynule. To platí hlavně pro suchý terén, kde se ukázala i takřka nulová tendence k pískání během brzdění. Jestliže jsme výkon na suchu označili jako slušný, ale ne extrémně jedovatý, pak na mokru špalíky ukázaly překvapivě totéž. Rozdíl mezi výkonem za sucha a za mokra je takřka nulový, takže za deště i na blátě se na ně jezdec může maximálně spolehnout. Díky profilacím se nečistoty velmi dobře dostávají z ráfku, takže špalíky si udržují stále kvalitní brzdnou plochu. Co se opotřebení týče, zhruba tři sta kilometrů převážně v blátě a sněhu se na nich nepodepsalo nějak výrazným úbytkem materiálu. Samozřejmě ale záleží na schopnostech jezdce, jak moc velký je ve sjezdech „brzdič“. Hmotnost páru špalíku TriStop je 62 gramů, cena sady dvou párů je 179 korun, což je řadí mezi cenově nejdostupnější provedení.

(už)

⊕ cena, stabilní výkon, odvod nečistot

⊖ nenalezli jsme

MALOOBCHODY

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 11 000 km!
CYCLESTAR bicycles
Sídliště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz
KOLA ♦ KOLOBĚŽKY ♦ TŘÍKOLKY

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

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

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY
WWW.KOLANASTATKU.CZ
značková prodejna servis kol
KOLA NA STATKU
Pod Žvahovem 7/37, Praha 5 – Hlubočepy
Mobil: 721 142 465, E-mail: info@kolanastatku.cz

PERFECTION FOR ACTION
Rogelli SPORTSWEAR 2009
IT'S ALL IN YOUR HANDS

ASTI
Ultralehká cyklistická větrovka s odepínacími rukávy
Cena: Kč 1 459,-
Velikost: S-XXL / Barvy: černá, červená, modrá
Pánská ULTRALEHKÁ celopropínací cyklistická větrovka s odepínacími rukávy, s prodlouženým zadním dílem, se spodním podložením zipu, krytím u krku a s fleecovým vnitřním límcem je ušita z mikrovlákna ze 100% Nylonu (funkční, prodyšný). Reflexní prvky a logo Rogelli najdete na předním i zadním dílu i na rukávech. Rukávy a boky jsou zakončeny gumou. Extrémně lehká - 200 gramů, skladná, vodě odolná, praktická větrovka je ideálním doplňkem do větrného počasí nejen pro cyklisty.
www.rogelli.cz
www.rogelli.sk
Rogelli CZ, Nádražní 83, 549 57 Teplice n/Met., Tel.: +420 773 535 836, e-mail: info@rogelli.cz

PRESTIŽNÍ CYKLISTICKÉ RUKAVICE MODELY V PROFESIONÁLNÍ KVALITĚ NEJOBSÁHLEJŠÍ NABÍDKA NA TRHU
CHIBA
BIOXCELL PRO
Profesionální top model s prestižní tlumící technologií BioXcell
Zbrusu nový design dlouhodobě oblíbeného modelu univerzální cyklistické rukavice. Vyztužená oblast mezi palcem a ukazováčkem, nadčasový design a unikátní tlumící 3D BioXcell systém v dlani v kombinaci s prodyšnými a vysoce pružnými materiály nabízí to nejlepší pro Vaši ruku.
Cena: Kč 849,-
Velikost: M, L, XL, XXL
• Materiály-dlaň: Airvent, Digital Carbon Fiber, Rubbertec
• Materiály-hřbet: Clarino, Froté, Lycra, Neopren
• Použití: dálková jízda, MTB, silniční cyklistika, závodní nasazení
• Technologie: AirVent, BioXCell, Puller, Quick Pull System, Shift Pro, Waschbar
bioxell - anatomické gelové polstrování-3 vrstvá struktura. Hightech systém s funkcemi: a) nasměrování držení ruky do optimální pozice na řídítkách b) eliminace vibrací a otřesů c) ochrana před tuhnutím a otupěním nervů ruky
WWW.CHIBA.SK
WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ
Rogelli CZ, Nádražní 83, 549 57 Teplice n/Met., Tel.: +420 773 535 836, e-mail: info@rukavice-chiba.cz

4EVER

4E in bike we trust

Šlechtíme kola čisté rasy.
Všechny modely 4EVER jsou osazeny komponenty odpovídající kategorie.
www.4EVER.cz

Držitel ocenění za nejlepší design na mezinárodním veletrhu Sport LIFE 2008

NEJSME ŽÁDNEJ VOŘECH