

## Záhady kolem disků

Přestože jsou kotoučové brzdy už několik let naprostou samozřejmostí a bezpochyby vládou světu horských kol, stále jsou obestřeny určitým tajemnem pramenícím z neznalosti či jen ze strachu z něčeho složitějšího.

Ačkolí si myslíme, že snad každý cyklista už o kotoučových musí vědět takřka všechno, jsme na omylu. Během našeho servisního působení na loňském i letošním etapovém podniku MTB Challenge nebo na Beskyd MTB Trophy jsme zjistili, že i špičkoví jezdci na stotisícových a dražších strojích v podstatě ani nemají potuchy, jak jejich brzda funguje, jaký je její princip a co by měli pro správnost její funkce dodržovat za zásady. Možná to bude omilání už několikrát vyřčeného, ale stejně jako jsme se snažili vnést světlo do světa kolem odpružených vidlic a následně tlumičů, tak naprosto stejným stylem chceme přiblížit kotoučové brzdy všem, ať už jezdcům, domácím kutilům, tak i některým servismanům, kteří mají leckdy dle našich zkušeností ještě velké mezery. Naše povídání nebude souhrnným článkem o kotou-



čových brzdách, ale seriálem, který se bude věnovat jednotlivým částem, montáži, způsobu použití, výběru vhodného typu a nakonec i jednotlivým značkám.

Chceme totiž, aby každý, koho to jen trochu zajímá, věděl, jak dostat ze své brzdy maximum.

► Pokračování na str. 7



# YETI

## Asr-A

Čtěte na str. 8

# FELT

## AR 4

Totální aerodynamika, tak by se dal velice stručně charakterizovat rám silničního modelu AR 4 značky Felt.

Naším testem sice prošla verze 2009, pro příští rok ale zůstává u rámu po konstrukční stránce vše při starém. Určité změny proběhnu pouze v použitých barevných kombinacích a grafičce. Jak je ostatně typické i pro další značky, také tento silniční Felt bude podstatně výraznější a celkově barevnější.

Námi testovaná verze byla svým osazením Sram Rival do jisté míry atypická, u nás je totiž typ AR 4 standardně dodáván se sadou Shimano Ultegra SL. Stejně tak měřič výkonu CycleOps není součástí sériového vybavení. Hmotnost standardní verze, s eselkovou ultegrou a cenovkou 67 990 korun, je 7,69 kilogramu. Testovaný kousek ve velikosti 61 cm, s rivalem a cycleopsem, vážil 7,9 kilogramu.

► Pokračování na str. 4

**KTW**  
BIKE INDUSTRIES  
www.ktm-bikes.cz



bike emotion

**KTW**

doporučená cena  
59.990,- Kč

www.author.eu

**AUTHOR**



# Rogelli Pavia

Gramáž většiny materiálů se postupným vývojem neustále zmenšuje při zachování původních vlastností, například odolnosti proti větru či vodě. Díky tomu může být dnes i zimní termobunda ušita z obdobně silného materiálu, jaký bývá použit třeba u zatepleného dresu. A právě to platí v případě bundy Rogelli Pavia nabízející dokonalou izolaci proti chladu, vodní sloupec pět tisíc milimetrů a přitom i dostatečnou celkovou prodyšnost.

**S**trih bundy je koncipován pro sportovněji zaměřené jezdce, čemuž odpovídá jak nepřilís široká partie trupu, tak i o něco užší, délkově hodně dimenzované rukávy. Díky výrazné nadprůměrné elasticitě použitého materiálu Ultralight Softshell – Dynatech R-Star Thermo, vybaveného protivětrnou membránou, je velikostní přizpůsobení optimální, takže lehce obepnutější střih je zcela bezproblémový i pro méně vyšvihané jezdce. Materiál je navíc příjemný i při styku s pokožkou. Díky maximálně propracovanému tvarová-

ní jednotlivých panelů, sešitých plochými švy, je usazení na těle prakticky dokonalé. To platí i v oblasti vyššího límce a spodního okraje vybaveného pouze útlým, lehce pružným olemováním. Přední zip je podložen širším pruhem materiálu proti profouknutí, na límci pak nechýbí „garáž“ pro překrytí kovového jezdce. Za bezchybné považujeme provedení zadních kapes. Všechny tři jsou nadprůměrně hluboké, a tudíž i rozměrné. Stěna té prostřední navíc ukrývá kapsičku se zipem, vhodnou pro mobil či doklady. Pochvalu zasluhuje rozmístění reflex-



ních prvků jako jsou paspule ve svíslých švech či loga.

Bundu jsme otestovali při velice chladných ranních trénincích. Teplota lehce nad nulou je při jediné spodní vrstvě a dostatečně intenzivní jízdě bezproblémová, takže bunda může posloužit i při sportovních aktivitách pod bodem mrazu. Jako horní hraniční teplota se nám ukázala přibližně hodnota kolem deseti stupňů Celsia. I když je celková prodyšnost slušná, na čemž mají nemalý podíl boční panely bez membrány, při teplotě blízké se desítky začíná být schopnost odvodu přebytečného tepla logicky méně výrazná. Přestože se tedy díky své gramáži zdá být bunda Pavia spíše jako podzimní a jarní, skvělá funkce jejího materiálu ji předurčuje také pro nižší zimní teploty.

Po stránce zpracování i funkce materiálu nemáme k testované bundě Rogelli jedinou připomínku. Zcela odpovídající je i její cena 2290 korun.

[www.rogelli.cz](http://www.rogelli.cz)

(kad)

- + funkce materiálu, střih
- nenalezli jsme



## Pro elitní dámy

**P**rstové bikové rukavice Pearl Izumi Elite MTB Glove jsou vyráběny v pánské i dámské variantě, s lehce odlišnými střihy i vzhledem. V obou případech se jedná o tenčí provedení použitelné od jara až do podzimu. Testem prošla dámská varianta s dodatkem Woman's, jejíž cena je 900 korun.

Dlaň rukavic je vyrobena ze syntetické kůže Clarino vynikající dlouhou životností a optimální tvarovou přizpůsobivostí. Nejtěžší částí partie využívají zdvojení materiálu. Na bříškách prstů nechýbí perforace zajišťující lepší ventilaci. Absence polstrování sice není tím nejvhodnějším řešením do náročného terénu, pro běžné XC a silniční cyklistiku je však provedení dlaně naprosto vyhovující. Nechytí ani protiskluzové prvky v podobě gelových potisků.

Svrchní díl kombinuje odolný nylon s vysoce pružnou jemnou síťovinou, v oblasti mezi prsty je použita klasická lycra. Nevšedně pak působí materiál na hřbetu palce a malíku, s profilaovanou strukturou a vysokým podílem elastanu. Všechny tyto prvky jsou důvodem, že rukavice výborně obepíná ruku, je odolná a zároveň dostatečně prodyšná. Zakončení u zápěstí je tvořeno tenkým neoprenem, z něhož je vyvedeno také rozměrné logo. Postrádali jsme zde pouze nějaké reflexní prvky.

Nabízené velikosti dámského provedení jsou od S do L.

[www.pearlizumi.cz](http://www.pearlizumi.cz)

(kad)

- + zpracování dlaně, obepnutí ruky
- absence polstrování a reflexe

## CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

**nám, Jiřího z Poděbrad** Řipská 27, tel.: 222 522 490 **Vinice** Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557  
**Holešovičská tržnice** Bubenská náhřeží, tel.: 266 710 675 **Kačerov** Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

## VÝPRODEJ AUTHOR 2008 špičkové ceny, vše po 1 ks

<b>Revolt</b> vel. 19"	<del>29 990</del> 19 990	<b>A-RH+</b> vel. M	<del>45 990</del> 29 990
<b>Egoist</b> vel. 19"	<del>49 990</del> 32 990	<b>A5500</b> vel. 54	<del>39 990</del> 24 990
<b>Master</b> vel. 19"	<del>59 990</del> 35 990	<b>A6600</b> vel. 54	<del>69 990</del> 31 990
<b>Introvers</b> vel. 19"	<del>109 990</del> 69 990	<b>CA5500</b> vel. 54	<del>55 990</del> 33 990
<b>Era+</b> vel. L	<del>52 990</del> 34 990	<b>CA6600</b> vel. 54	<del>69 990</del> 39 990
<b>A-Ray+</b> vel. L	<del>57 990</del> 38 990	<b>CA7700</b> vel. 54	<del>109 990</del> 64 990
<b>A-RH</b> vel. M	<del>29 990</del> 19 990	<b>CA8800</b> vel. 54	<del>119 990</del> 69 990

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH  
[www.cykloprag.cz](http://www.cykloprag.cz)

**APACHE BICYCLES**

Jaroslava Míková, 51 let

rodinný hotel Atlas

96-66-92

1 manžel, 2 děti a 2 vnoučata

1 pes, 4 kočky a stádo ovcí

[www.apache-bike.cz](http://www.apache-bike.cz)



### Victorio indiánský náčelník

Velikost 54 - 57 - 60 cm · Cena ~~59 990 Kč~~ 48 690 Kč

Speciální profilace rámu, spojení karbonu T2T a samozřejmě vidlice v přímém provedení v kombinaci karbon/karbon. Victorio si ponechává všechny výhody svého výše postaveného vzoru, ovšem pro lepší cenovou dostupnost je v provedení s klasickou sedlovkou. To mu nijak neubírá na výkonu a s osazením sadou Shimano Ultegra a koly Mavic Ksyrium Elite Black dosahuje kolo celkové hmotnosti 7,6 kg. Sportovní výkon tedy není ničím omezen a jezdec zde získá maximálně kvalitní, a hlavně dostupný stroj.

Apache® Bicycles — Duch vítězství

Apache Bicycles ROAD

SLEVA - 11.300 Kč

## Hoteliérka

Nikdy jsem závodně nesportovala, ale jízdu na kole miluji od mala. Nyní trávím v sedle všechny volný čas i dovolené. Není nad to, vyrazit s partou kámarádů na výlet s cílem v nějaké příjemné hospůdce. Jezdím na Shamanu a uvažuji o Victoriu. Všem ženám doporučuji kolo s karbonovým rámem – každý se za vámi otočí...



➤ Dokončení ze str. 1

**Celková aerodynamická koncepce kola možná více než klasický silniční rám připomíná spíš časovkový či triatlonový speciál.** Stačilo by pouze namontovat představec s výrazně negativním úhlem, časovková řídítka s razením na hrázde, sedlovku s přímým zámekem a v ní sedlo posunout hodně dopředu. Ale zdání trochu klame, geometrie kola je totiž určena na klasické silniční tratě a závody. Ovšem ona úprava na časovkovou „kozou“ či pro triatlon je celkem jednoduše možná, pouze je nutné počítat s trochu vyšší hlahovou trubkou.

**Jaký je AR 4?**

Tohoto felta si oblíbí především milovník dlouhých tratí a méně kopcovitých profilů. Aerodynamické provedení rámu, v našem případě doplněné o zapletená kola Zipp s vysokými karbon/duralovými ráfky, je zárukou udržování vysokých rychlostních průměrů. Felt AR 4 není zrovna mistrem spurtů či vrchafských premií,

ale na rovinatějších tratích to svou rychlostí rozhodně dostatečně vykompenzuje.

Zaměřme-li se nejprve na ovladatelnost, pak je AR 4 celkem klasickým závodákem s optimálními reakcemi na podněty jezdce. **Nedělá mu problém držení přímého směru ani zcela čistý průjezd sérií zatáček s výrazným náklonem.** Projev je však více o jízdní stabilitě než o přílišné aktivitě řízení. Stejně tak při jízdě ze sedla není nutné jakékoli „přetahování“ s řídítky, jízda na tomto kole je zkrátka velice příjemná. To ale neplatí jen o projevu kola, ale také o poloze jezdce. Sériové nastavení posedu je orientováno více na komfort než na čistokrevně závodní nasazení, a to přesto, že se rám jeví opticky spíš delší. V realu se nám zdála řídítka o něco výš, což ale postupně vyřešilo odebrání všech podložek pod představcem. I tak



ale nebyl posed vloženo určité ohledy na samotného jezdce, tedy na jeho pohodlí.

Vše zmiňované odpovídá použití na dlouhých tratích a do tohoto nastavení patří rovněž nabízený komfort. Musíme přiznat, že od kola s extrémně vysokými aerodynamickými profily trubek a s mohutnou přední vidlicí jsme čekali o dost nižší míru nabízeného pohodlí. **Schopnost rámu pohlcovat část otřesů je při jízdě po nekvalitním povrchu jasně patrná.** V tomto případě ji až tak nelze přisuzovat rámu jako celku, ale především hodně užitým sedlovým vzpěrám zadní stavby, které jsou především ve svém středu oproti mohutné působícímu zbytku rámu doslova minimalistické. Díky vyosení vzpěr zde musí k určitému pohybu docházet, ať chceme nebo nechceme. To platí také v případě karbono-

# FELT AR 4



vé sedlovky, a to i přes její aerodynamický průřez. Dvoudílná podsedlová objímka se utahuje dvěma šrouby velice citlivě, na což jsme byli upozorněni přímo zástupci značky Felt.

Co se týče přední části kola, ani u tvaru použité čtyřsetgramové vidlice bychom si nedovolili předpokládat její schopnost citelně pružit. Opak je pravdou. Tedy ne že by byla vidlice vyloučeným vzorem komfortu, ale v partii sloupku a korunky, která je oproti plochým ramenům celkově subtilnější, byla určitá schopnost pružit postřehnutelná.

**Přední a zadní část kola je tedy z hlediska jezdčova komfortu vyvážená,** vpředu se na určitém navýšení pohodlí v našem případě podílela i plochá konstrukce karbonových řídítek BBB. U použitého typu nám trochu nevyhovovala nadprůměrná hloubka oblouku, sériová verze však má o něco měkčí řídítka Felt.

Po stránce akcelerace a tuhosti patří typ AR 4 k průměru. Čistě aerodynamické provedení rámu s vysokými, ovšem celkem úzkými profily logicky nemůže v testované největší velikosti po stránce torzní tuhosti příliš zasažit. Zvlášť těžší jezdce tento jev při vyloučené silové jízdě mírně postřehnut. Ale i tak si svou celkovou koncepcí získal FELT AR 4 naše sympatie.

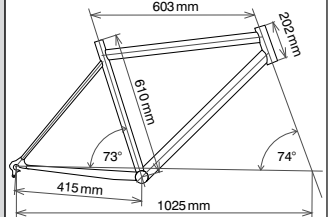
**Detaily dělají kolo**

Po konstrukční stránce je zajímavý snad každý konstrukční prvek rámu. **Nepřehlédnutelné je vedení řadicích bowdenů vnitřkem rámu, s kolmým vstupem hned za hlavovou trubkou, jak to známe například od malosériových karbonových speciálů značky Isaac.** Ve jménu aerodynamiky je pak vytvářována rovněž sedlová „trubka“ dokonale obkávající plášť zadního kola. Stejnou funkci má i spodní výběžek na dolní trubce, který optimalizuje proudění vzduchu. Pominout se nedá ani estetická stránka a některé partie rámu, připomínající svým tvarováním spíš umělecké dílo. V karbonové šedé letošní verzi to není až tak patrné, ale provedení 2010 nechá všechny detaily rámu pěkně vyniknout.

**Technická specifikace:**

- (sériová verze)
- Rám: Aero Road HM Modular Carbon
- Vidlice: Felt 1.3A Bladed Aero, 400 g
- Razení: Shimano Ultegra SL
- Přesmykač: Shimano Ultegra SL
- Přehazovačka: Shimano Ultegra SL
- Kazeta: Shimano, 11–25 zubů
- Kličky: Shimano Ultegra SL, 53/39 zubů
- Představec: Felt 3.1 Q/S 6061 Alu 3D
- Řídítka: Felt 1.3A 2014 Triple Butted
- Brzdy: Shimano Ultegra SL
- Náboje: Felt AeroR3, 7075 Alu
- Ráfky: Felt AeroR3 700c 27mm
- Pláště: Vittoria Rubino Slick Folding 23
- Sedlovka: Felt 3.1 Carbon, 310 mm
- Sedlo: Felt 1.2 Road
- Hmotnost: 7,69 kg
- Cena: 67 990 Kč

Velikost 61 cm



- aerodynamika, jízdní stabilita, jízdní komfort
- průměrná tuhost

# LEADER FOX

www.leaderfox.cz

**KOLA PRO CELOU RODINU**  
ČESKÝ VÝROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX



CARBTEC MTB



# LUXUS

## Kličky Race Face NEXT SL

Nejnovější verze klik NEXT SL kanadského výrobce Race Face stanovuje nový hmotnostní rekord karbonových klik, neboť celý komplet i s osou a ložisky středového složení má vážit pouhých 695 gramů. To je o 88 gramů méně, než u standardu klik XTR. I přes tak nízkou hmotnost se však firma chlubí tím, že se jedná o nejdolnější kličky pro závodní XC, jaké kdy za 15 let produkce klik a 7 let vývoje karbonu vyrobila. Pro sezónu roku 2010 budou Kličky Race Face NEXT SL osazeny nově designovanými převodníky NEXT, které jsou vyráběny na CNC strojích přímo v Kanadě z nejpěvnější dostupné slitiny duralu Al



Na CNC strojích obráběná osa klik NEXT SL je vyrobená z titanu třídy 6Al-4V a je trvale upevněna do pravé kliky s převodníky. Ložiska osy jsou utěsněna novým trojitým těsněním, které by mělo lépe udržet mazivo uvnitř a nečistoty venku.

Kličky se dodávají v délkách 170 a 175 mm s možností použití pro středová pouzdra širší jak 68mm, tak i 73mm.

Cena klik i s originální vazelínou se vyšplhá k částce 15 990 Kč.

www.ultrasport.cz

(mig)

7075. Převodníky velikosti 22, 32 a 44 zubů, které krásně ladí s tvarem klik, se vyrábí z 5mm plátu materiálu, což by mělo zaručit jejich maximální odolnost při řazení.

Ručně vyráběné kličky jsou uvnitř duté a postrádají jakoukoliv vnitřní duralovou vložku. Pevnost materiálu se zajistí vysokotlakovým tvarováním, které slisuje vlákna pro jejich co největší kompaktnost. Duralové vložky pro osu a pedály jsou mechanicky zajištěny uvnitř materiálu už při tvarování karbonové kliky, takže by neměly nikdy vrzat, ani se povolit.



# Bezdušové caffe late(x)

Oblíbený druh kávy by možná uspokojil naše mlsné jazyčky, ovšem jeho význam pro cyklistu je až na dodání nějakého toho kofeinu takřka mizivý. Pod značkou Caffelatex se ovšem skrývá něco úplně jiného, co kávu připomíná snad jen bohatou pěnou.

Jistě si vzpomínáte, když jsme více než před rokem testovali tmel pro zacelení pláště a duši. Majitelé bezdušových pneumatik samozřejmě vědí své, ale jen pro připomenutí. Většina tmelů je schopná zacelit průpichy až do průměru 3mm, a to celkem spolehlivě.



Podobné vlastnosti má také latex, který si do pláště lijí někteří jezdci ve snaze ušetřit za originální produkty. Bohužel samotné latexové „mléko“ bez speciálních přídavků „hrudek“ není tak účinné a zacelí jen menší průpichy. Účinnost tmelů také závisí na místě defektu, protože tmel je rozlity hlavně po obvodu pláště, tedy pod běhounem a nikoliv na bocích. V ideálním případě se při rotaci pláště dostane tmel přímo do otvoru a zacelí jej, při bočním průniku je třeba



ba najít místo a naklopením kola do něj nechat tmel stéct. O proříznutí pláště pak ani nemluvě, tam nepomůže kromě implantace duše dovnitř takřka nic.

Caffelatex přichází se zcela novým druhem tmelu, který má jednu zásadní schopnost. Po aplikaci dovnitř pláště nebo duše totiž během rotace a pohybu uvnitř napění a vytvoří velké bubliny, které zcela vyplní vnitřní prostor. Samotný latex se tak díky pění dostane ke všem stěnám pláště, bez rozdílu, zda jsou právě dole či nahoře. Díky tomu by měl být při průpichu zajištěn okamžitý styk latexu s vnějším prostředím. Zacelení otvoru tak nastane mnohem dříve a jednodušeji, což platí hlavně pro boční průnik ost-



řích předmětů. Na testovacím plášti, který suplovala průhledná hadice, je vidět, že bubliny s latexem vyplňují celý vnitřní prostor. Samozřejmě nejvíce materiálu je úplně dole, protože gravitace se prostě nedá ošálit a nahoře je trochu řidší místo, nicméně ve srovnání s klasickým tmelem, nateklým v nejnižším bodě, je zde pokrytí stěn pláště minimálně z devadesáti procent. Nakolik bude tmel schopen utěsnit větší otvory, to jsme bohužel nemohli otestovat, ovšem jako další alternativa pro zacelování bezdušových pneumatik se tenhle druh latexu jeví jako schopná ukázka dalšího směru, kterým by se podobné výrobky měly ubírat.

(už)

# Přizpůsobivé Casco

Firma Casco vyrábí nejen přilby pro cyklisty, lyžaře nebo koňáky, ale produkuje i ochranné pomůcky nebo sportovní brýle. Model SX 20 Photomatic získal několik ocenění zahraničních magazínů, takže jsme tento kousek s fotochromatickými skly podrobili testu i my.

Rámeček z pružného materiálu má jednoduché vrchní provedení bez možnosti nastavení pryžových nánosníků. Ty jsou pevně nalepeny, a nehrozí tedy jejich ztráta. Alespoň částečnou regulaci bychom ale uvítali pro jistější usazení na nose. Je to však dost subjektivní pocit daný samozřejmě proporcemi nosní partie. Zakřivení rámečku na obličej je přirozené, brýle nikde neodstávají a zakrývají dostatečně. Nožičky jsou na koncích

vyměnitelné zorníky, které jsou ve dvojím provedení. Standardní světle kouřová verze pro slunečné podmínky nabízí i v lehcích zatažených počasí dostatečnou viditelnost. Jde o velmi dobře provedené skla, přechody ze světla do stínu zvládají slušně a terénní nerovnosti nezkrslují.

Pro zatažené dny jsou přiloženy ještě speciální fotochromatické zorníky v oranžové barvě. Výměna je poměrně snadná, důležité je skla dostatečně zavčaknout do rámečku, ne vždy sedí úplně přesně a mají tendenci se uvolnit. Jakmile jsou ale pevně nasazená, drží bezpečně. Oranžové zbarvení není tak výrazně ostré jako u některých levnějších

šších skel, takže oči tolik nedráždí ani při jasnějším počasí.

Při přechodu na světlo skla umí ztmavit během pěti vteřin až o dvě kategorie zatmění, takže ani při jasném počasí nedráždí výrazněji oči. Zpátky na zjasňující zbarvení se vrátí asi během dvou minut, a přechod tedy není tak ztuhlý. Nicméně oko změnu nepostřehne skoro ani během zatmění, vše probíhá plynule a přirozeně. Tato univerzalita se nám osvědčila i při delších vyjíždkách, kdy nebylo třeba častěji měnit skla a za jasnějším počasí se dalo jet s oranžovými zorníky. Samozřejmě pokud jezdec nelení vyměnit zorníky každé dvě nebo tři hodiny, je to pro oči lepší, ale při krátkodobých změnách intenzity světla jsou přiložené francouzské zorníky Photomatic ideálním řešením.

Cena brýlí 2090 korun odpovídá provedení. Za tyto peníze jezdec získá kvalitní a hodně variabilní brýle s celoročním využitím.

[www.mcsport.cz](http://www.mcsport.cz)

(už)



vybaveny gumovými inserty pro jistější spojení. Celkově se tvar nevymyká zaběhlým standardům. To nejdůležitější ale tvoří

- + variabilita zorníků, kvalitní provedení
- pevný nánosník

## 1 x V ROCE SLEVA

na KOLA      na OSTATNÍ SORTIMENT

# 30-47%      25%

v sobotu  
17.10.2009  
8:00 - 17:00

## ŠTĚRBA

[www.sterba-kola.cz](http://www.sterba-kola.cz)

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

## 2F = dvojnásobná funkce = dvojnásobně fit

# RADOST Z OBLÉKÁNÍ POZNÁTE SE ZNAČKOU

# 2F

funkční prádlo, termoprádlo, cyklokalhoty,  
cyklovesty, cyklobundy

kompletní sortiment značky **2F**  
uvidíte na veletrhu *SportLife*  
od 5. do 8. listopadu 2009 v Brně  
ve stánku č. 02 v pavilonu V.

Srdcečně vás zveme.

BoBo s.r.o., Šifařská 1/3, 147 00 Praha 4, [www.2f.cz](http://www.2f.cz)

# LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR

<p><b>PRO 104</b></p> <p>ventilačních otvorů: 22 velikosti: M (54 - 57 cm) L (56 - 61 cm) hmotnost: M - 260 g / L - 200 g upínací systém: Pro System Light technologie: Monocologie poznámka: vložky Coolmax barvy: silver, blue white, red white, carbon, matt black, MTB titanium</p> <p><b>2.990,- Kč</b></p>	<p><b>carbon 910 MTB</b></p> <p>ventilačních otvorů: 25 velikosti: M (54 - 58 cm) XL (58 - 62 cm) hmotnost: M - 280 g / L - 300 g upínací systém: Pro System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték barvy: red, silver, silver</p> <p><b>2.490,- Kč</b></p>	<p><b>757</b></p> <p>ventilačních otvorů: 22 velikosti: UNI L (55 - 61 cm) hmotnost: 260 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték, síťka proti hmyzu barvy: black orange, black red, black green, black blue, white, matt black</p> <p><b>1.890,- Kč</b></p>
<p><b>747</b></p> <p>ventilačních otvorů: 24 velikosti: M (56 - 58 cm) L (58 - 63 cm) hmotnost: M - 260 g / L - 280 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték, síťka proti hmyzu barvy: yellow black, orange black, red black, silver black, matt black</p> <p><b>1.490,- Kč</b></p>	<p><b>595</b></p> <p>ventilačních otvorů: 24 velikosti: UNI L (55 - 61 cm) 250 g upínací systém: Super System Light technologie: In-Mould poznámka: šiték, síťka proti hmyzu barvy: blue carbon, red carbon, yellow carbon, carbon, white pearl</p> <p><b>1.290,- Kč</b></p>	<p><b>575</b></p> <p>ventilačních otvorů: 17 velikosti: UNI L (54 - 61 cm) 270 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték, síťka proti hmyzu barvy: blue white, red white, silver white, matt black, white</p> <p><b>990,- Kč</b></p>
<p><b>520</b></p> <p>ventilačních otvorů: 10 velikosti: UNI L (55 - 61 cm) 260 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték, síťka proti hmyzu barvy: blue white, red white, carbon, black orange, black green, white, sprinter blue, yellow black, silver, orange black</p> <p><b>790,- Kč</b></p>	<p><b>510 youth</b></p> <p>ventilačních otvorů: 10 velikosti: UNI M (50 - 56 cm) 250 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: šiték, síťka proti hmyzu barvy: black pirates, white pirates, dragon, black skulls, red skulls, flame, white butterfly, pink butterfly</p> <p><b>790,- Kč</b></p>	<p><b>woman style</b></p> <p><b>PRO 104</b> white curls, black curls, pink <b>2.990,- Kč</b></p> <p><b>575</b> rose curls, blue curls, pink <b>990,- Kč</b></p> <p><b>520</b> blue butterfly, rose butterfly <b>790,- Kč</b></p>

on-line prodej: [bike4u.cz](http://bike4u.cz)

Oficiální zastoupení pro ČR:  
Pavel Bárta – BP Lumen, Puškinova 546, Úpice 542 32, Tel.: 499 881 327, 499 882 793, [info@bplumen.cz](mailto:info@bplumen.cz), [www.bplumen.cz](http://www.bplumen.cz)

VELKOOBRHOVÉ CYKLO A SPORT

LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM: Zaregistruj se a v případě zničení přilby získáš zdarma náhradní přilbu do 3 let od zakoupení dostaneš zcela novou přilbu za 50% ceny!

# PAVLAČ

Michal Prokop uzavřel letošní sezónu ve fourcrossu dvaadvacátým vítězstvím v Českém poháru 4X, což mu vyneslo již šestý titul mistra republiky v řadě. Nutno podotknout, že se jelo teprve osm ročníků, Michalova nadvláda je tedy absolutní. Je jen škoda, že letošní mistrovství světa odmarodil v horečkách, třetí titul mistra světa tak přenechal Jaredu Gravesovi.

Celopěro bez tlumiče? Nejnovější pokus o výrobu softailu s pružnou karbonovou zadní stavbou představila americká firma Gretna Bikes (www.gretnabikes.com). Systém odpružení FastForward navíc využívá pružnosti zadní stavby nejen ke zjem-



nění terénu, ale podle internetových stránek vzpěry převádí síly rázu terénu na dopředný pohyb. Selským rozumem nám ale připadá, že návrat vzpěr do původní polohy spíše jezdecko „kopne“, což však Američané šikovně marketingově využili a z negativa vlastně vydolovali přednost...

Na ekonomické krizi lze snadno postavit skoro jakoukoliv propagaci. Nesmyslné odlučovací půjčky nebo účty asi už nikoho nepřekvapí, ale zahraniční cyklisté dostávají celkem zajímavé nápady, jak i na svém oblíbeném koníčku ušetřit. Použití záplaty vystřižené ze staré duše nebo znovu ojižděné staré řetězy a převodníky, to je klasika. Ovšem apelovat na cyklisty, aby si sami pekli energetické tyčinky doma z vložek, medu a ovoce, nebo ať si vozi plné batohy svačin namísto zastávek v hospodě, to už znamená hodně těžké časy. Úspora to bude rozhodně nemalá, ale málokterý cyklista bude chtít před vyjíždkou trávit minimálně dvě hodiny u plotny, aby si připravil vydatné snídaní. Navíc, kde lze levně sehnat guaranu. L-karnitin nebo další speciální přísady? O domácí výrobě ekonomicky výhodného dopingu z minulých léků ani nemluvej.

Producersi kol i doplňků už dnes nepřicházejí s ničím převratným, a tak se snaží zákazníka zaujmout hlavně neotřelým designem. Disko barvy oblečení a doplňků, které se příliš neliší barevností od těch z dob bikových začátků, doplňují i kusky spojené s designéry z jiných oborů. Výrobce příleb Bell představil svoji řadu příleb



pro mladé jezdce a teenagery, které designově spojil s módní značkou Paul Frank. Od tohoto kroku si slibuje hlavně vyšší kredit mezi mládeží, která je v oblasti módy a toho co je právě in nebo už definitivně out hodně náročná.

Vzpomínáte na kultovní pražský krám Ultrasport v Rímské ulici, který byl narvaný „kleiny a roučkou“? Jeho slávu vzkřísilo otevření nového obchodu v Klimentě, kde místo kleinů můžete obdivovat a nakupovat



značky Niner a Yeti, Rocky Mountain zůstává. A když otevřít krám, tak s veškerou pompou, například součástí UltraNaháč. Kdo přišel bez oblečení, odnesl si totiž za odměnu mikinu Sensor. Hned od rána se tedy v obchodě hromadily zástupy mužů, kteří si naoko prohlíželi kola a hadry, ale ve skutečnosti čekali na první odváznou slečnu, která by přišla v rouše Evíně...

Trh s vidlicemi pro devětadvacetipalcová kola už je dnes poměrně slušně zásobený a skoro každý výrobce má nějaký kousek v nabídce. Nechodíme kolem horké kaše a představme si jeden z luxusnějších modelů.



Vidlice DT Swiss XMC patří díky karbonovým nohám a nízké hmotnosti spolu s maximem možností nastavení k tomu opravdu nejlepšímu.

Konstruktivně samozřejmě vychází ze stejných vidlic pro klasické biky, je jen prostě delší. Základem je duralový sloupek a kovaná duralová korunka s poměrně ostrými rysy. Vnitřní nohy průměru 32mm jsou z eloxovaného duralu. Nejluxusnější částí jsou vnější nohy, které jsou kompletně z karbonu s magneziovými patkami. Ty lze mít buď na IS nebo PM uchycení třmenové brzdy. Zadní spojovací můstek Hollow Arch je na nohy napojen výraznou masou materiálů a celek působí nezištným dojmem. Na celkové tuhosti konstrukce je pak tento prvek hodně znát. V zatáčkách ani pod brzděním se vidlice i přes svoji délku výrazně nekrouží a totéž platí i pro silovou jízdu ze sedla. I přes hmotnost 1620 gramů jde o bytelný kousek. Výrobce si navíc věří natolik, že dovoluje použít kotoučů do průměru 210mm, což je hodnota spíše pro dvoukorunkové nebo masivní freerideové vidlice.

Levá noha skrývá vzduchovou komoru s ocelovou pružinou, takže nejde o dvoukomorové provedení. To je znát i na celkové citlivosti vidlice, kdy je počátek odtržení do zdvihu nepatrně tvrdší. Chod je sice příjemně jemný, ale o máslovitosti kraje zdvihu, jakou disponují některé jiné typy, zde nelze mluvit. Sportovní projev s dostatečnou citlivostí i vůči malým nerovnostem, to je výstřední charakteristika. Pravá noha nese na korunce originálně tvarovaný ovladač odskoku a lockoutu.

# ŠVÝCARSKÝ OBR



chávaly chladnou. Zmíněnou citlivost jsme ale již popsali. V přitvrzeném stavu pak byl projev trochu spartánštější, ale přesto jezdec nedostával nijak přes ruce nebo neměl dojem, že by vidlice nechtěla kopírovat terén. Ovládání lockoutu vzhledem ke kombinaci s odskokem občas trochu zlobilo kvůli nechtěnému pootočení při nahmatání, takže vidlice se vracela někdy pomaleji a jindy rychleji nazpět, ale jakmile

jsem si na ovladač zvyklí a zbytečně jim neotáčeli, vše fungovalo spolehlivě. Takle netradiční kombinace ovládání prostě vyžaduje chvíli pro navyknutí.

Luxusní vidlice má ovšem svoji cenu 25 312 korun, což není zrovna nejméně. Kdo ale hodnotí kvalitu a preciznímu zpracování, ten zde rozhodně nesáhne vedle. Navíc může vybrat z modelů se zdvihem 80 nebo 100mm. [www.bottico.cz](http://www.bottico.cz) (už)

+ tuhost, nastavení, hmotnost - cena

## Dura-Ace tuning

Yumeya, toto slovo se v podání sady Shimano XTR stalo synonymem absolutního luxusu, hmotnostního i cenového. Speciální série superlehkých tuningových šroubků, čepů či krytů expanzních nádržíek brzd se rozhodně nestala ani nestane prodejním hitem. Na kole se ale vyjímá jako drahý šperk. Spatřit tyto titanové díly se zlatou povrchovou úpravou někde v terénu se hned tak někdo nepostěší. Spíše je uvidíme ve vitrínách na cyklistických veletrzích či na superlehkých kreačních vystavkách kol, která jsou mnohdy určena více na koukání než na ježdění.



Novinkou je tuningová sada Yumeya pro silniční sadu Dura-Ace, a to pro sérii 7800 a 7900. Patří sem „zlatý“ horní čep přehazovačky, šroubky ke kládkám, šroubky uchycení lanka a další díly, které lze zakoupit samostatně. Do sady ale náleží třeba i speciální superlehký řetěz s titanovými vnitřními články a dokonce i koncovky na bowden. Zajímavostí jsou také maximálně odlehčené duralové botky pro brzdové spalpy, které mají oproti standardní verzi ušetřit osm gramů. Série Yumeya zahrnuje i maximálně odřezovaný velký převodník pro předchozí generaci Dura-Ace 7800.

Yumeya zkrátka představuje možnost, jak ještě odlehčit již tak špičkové díly. A především je odlišit. Například titanový čep k přehazovačce údajně ušetří celé tři gramy! A cena? Na tu se raději ani neptejte... (ka)

www.cykl.cz - soukromá rádčková inzerce

## SAMODOMO



Tentokrát pro vás nemáme návod, jak ušetřit a udělat si něco doma, ale spíše poučení a varování, jak rozhodně nešetřit a proč to nedělat.



Určité znáte rozřepené lanko. Nepříjemná věcicka, která se vám jednou zapichne do lýtky nebo ruky, když to nejméně čekáte. No a pokud potřebujete seřídít řazení nebo vyměnit bowden, už ho prostě neprotáhnete zpátky. Koncovky na lanko z hliníku jsou sice klasika, ale občas se stane, že měkký materiál nevydrží a koncovka zmizí navěky. Málokdo má doma náhradní, a tak to řeší různě. Dost často se objevují náhražky v podobě starých niplů. Ty se totiž válejí doma každému, kdo měnil drát nebo výplet a pár si jich schoval pro případ nouze. Nipl je sice těžší než hliníková koncovka, ale zato po stisku kleštěmi na lanko drží naprosto spolehlivě.

A to je kámen úrazu, který vyškolí i jednoho našeho kamaráda, jinak majitele prodejny a mechanika u jedné osobě. Navíc specialistu na odpružení a další technické libůstky. Prostě si dal na lanko od přehazovačky nipl a při vyjíždce v Beskydech se mu stalo to, před čím všichni varuje. Utrhl výměnný hák patky na svém rámu, takže přehazovačka zůstala bezvládně viset. Náhradní hák byl v kempu a domů to bylo z kopce, a tak bylo třeba sundat přehazovačku. Řetěz sundal přes rychlospojku, ovšem lanko s niplm na konci z přehazovačky nešlo. „Skubání nepomohlo, kleště jsme neměli, takže ke slovu přišel kámen a úporný tlukot do lanka, aby se rozřepilo a oddělilo tak od niplu. Padly na to asi čtyři kameny a dílo se zdařilo, nicméně od této chvíle všichni víme, že hliníková koncovka má svůj význam a odolný nipl nás může pěkně vyškolit. Vyrobit plně funkční celoodpruženou koloběžku je totiž mnohem snazší, než se snažit přehazovačku s řetězem uchytil provázekem k zadní stavbě.“ (už)

# pells

KOLEKCE 2010

nové technologie  
nové designy

NOVÁ VÝZVA



► Dokončení ze str. 1

**Hybná páka**

První, s čím jezdec přichází do styku, je brzdová páka. Její hlavní tělo je z duralu nebo magnézia, některé značky používaly ve velké míře kompozit (např. Magura). Karbon je zastoupen hlavně na doplňkových dílech páky jako je samotná páčka nebo víčko vyrovnávací nádobky. Páka se skládá z těla, které má objímku řídítek. Je buďto jednodílná na jeden imbus, dvoudílná s dvojití imbusů nebo dvoudílná s jedním dílem zavleknutým do druhého a následně zajištěna opět šroubem k řídítkům. Dvoudílná objímka je samozřejmě výhodnější při montáži na řídítka, protože nevyžaduje sundávat řazení, gripy nebo rohy.

# Záhady kolem disků

průměru, který díky odlišnému průměru proti silným pístkům ve třmení vyžaduje minimální sílu pro svoje ovládání. Odpor píستku v páce je dán spíše pružinkou, která zajišťuje jeho návrat do výchozí pozice. Při stlačení páčky tedy pístek působí na kapalinu určitou silou, která je přenesena na pístky ve třmení. Díky jejich mnohonásobně většímu průměru dojde k jejich pohybu po sice kratší dráze, ovšem za vzniku mnohem vyššího tlaku, který vyvinou na kotouče. Je to stejný princip, jako když zvedáme auto



Víčko nádobky na horní straně páky je dnes standardem, někteří výrobci mají nádobku na dva šrouby s křížovou hlavou, Magura ovšem standardně používá Torx provedení. Zde je nádobka kolmo k řídítkům.

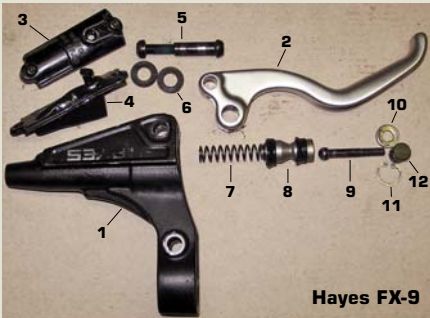


Víčko nádobky upevněné dvěma šroubky s křížovou hlavou, nedělitelná objímka řídítek a nádobka umístěná souběžně s řídítky. Zde navíc dostatek prostoru pro domácí „tuning“ v zelené barvě.

Na detailu páky je dobře vidět pojistka mosazné barvy, která je kolem táhla píستku a drží celý komplet píستku s těsněním uvnitř prostoru páky. Po vytažení pojistky tak lze z páky vyndat celý vnitřní mechanismus sestávající z píستku, pružinky a těsnění.



Pokud montujeme páčku na řídítka, nikdy ji neutahujeme na krev. Je mnohem výhodnější nechat objímku dotaženou jen lehce, aby bylo možné s pákou na řídítkách silou pootočit. Při pádu se tak celá páka může vychýlit ze svého směru a zabránit tak uražení. Výjimkou jsou samozřejmě dualy, které kromě brzdové páky skrývají i řazení, a u nich je silnější dotažení naopak žádoucí kvůli pohybu páčky při řazení. Imbusy pro dotažení páky jsou většinou klasika, ale už se začínají objevovat i v Torx provedení, proto je třeba mít odpovídající klíč. Avid dodává objímku páky Match Maker, která umožňuje zároveň i montáž řazení, takže výrazně šetří hmotnost.



1. tělo páky
2. páčka
3. víčko nádobky
4. gumová membrána
5. osička páčky
6. kluzné podložky
7. pružinka píستku
8. pístek s těsněním
9. táhlo píستku
10. zarážka píستku
11. pojistka píستku
12. vložka táhla v páčce

Hayes FX-9

na hever. Díky malému průměru píستku jsme schopni jeho opakovaným pohybem po delší dráze docílit vysokého tlaku, který je schopný zvednout třeba dvě

pružinka působící na pístek jej vrátí zpět a podtlak, který tak vznikne v kapalině, vrátí pístky zpátky do třmene. Tenhle princip je geniálně jednoduchý, ovšem má to i svá úskalí. První brzdy takto fungovaly, takže pístek v páce a pístky ve třmení byly spojeny hadičkou. Kapalina byla jen kolem píستků a nikam dál neunikala. Nevýhoda tohoto uzavřeného systému byla ve změně objemu kapaliny při zahřátí vlivem brzdění. Ačkoliv je kapalina na rozdíl od vzduchu skoro neslavitelná a ztráty při brzdění jsou skoro vyloučeny, při jejím zahřátí dochází k rozepínání, a tudíž navýšení objemu. Pístky prvních brzd tak při dlouhých sjezdech začaly vlivem narůstajícího objemu kapaliny vyjždět ze třmene ke kotouči, což se projevilo oddalováním páky od řídítek, někdy to vedlo až k zablokování celé brzdy. Jakmile kapalina vychladla, vše se vrátilo do normálu. Proto se začal vyrábět

otevřený systém, kdy byla do páky implantovaná vyrovnávací nádržka. Ta je spojena s pístem v páce a je plná kapaliny, takže navyšuje její objem. Díky speciální těsnící membráně umožňuje při přehřátí kapaliny její únik z píستku do ná-

dobky, a tak zabraňuje nežádoucímu oddalování páčky od řídítek. Samotný princip nádobky, její detaily a rozdíly si ale ukážeme v dalším pokračování, takže zůstaňte naladěni.

(už)

## Největší nabídka maloobchodů, slev a služeb je na [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz)

Sledujte naše stránky [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz), kde průběžně naleznete ty nejzajímavější nabídky maloobchodních cyklistických prodejen s jedinečnými slevami a dalšími službami.

V posledních dnech se na stránkách například objevilo:

**Oblíbená akce 1 x v roce u Štěrby již popatnácté** dne 17. 10. 2009. Sleva kol až 47% a 25% na všechny další sortiment.  
Robert Štěrba a spol., s.r.o., Praha, [www.sterba-kola.cz](http://www.sterba-kola.cz)

**Výprodej GT test Rider** – GT Maraton Elite, původní cena 44.990,- Kč, nyní za 33.990,- Kč, GT Zaskar Expert původně za 41.990,- Kč, nyní za 31.990,- Kč. Vše v perfektním stavu, najeto do 100 km, s plnou zárukou a servisem.  
Stampo Sport Slaný, [stampo@stampo.cz](mailto:stampo@stampo.cz)

**Totální výprodej cyklistické kolekce 2009** – čistíme sklady, a tak jsme pro vás připravili zajímavé slevy až 30% na kola Trek, Gary Fisher, Kona, Specialized. Také cyklistické helmy, tretry, oblečení a další doplňky se slevami až 30%. Zajímavý výprodej dětských kol.  
Ski a Bike Centrum Radotín, tel.: 257 912 495

**Sleva na Kelly's Sabotage a URC 9.9** – Sabotage model 2009, původní cena 115.990,- Kč, sleva 60.000,- Kč, URC 9.9 vel. M, model 2009, původní cena 109.990,- Kč, sleva 60.000,- Kč.  
Ladislav Paleček, Soběslav, [www.cyklopalecek.cz](http://www.cyklopalecek.cz)

**Sleva kol pro náročně** – Author A-Ray 3, původně za 59.990,- Kč, nyní za 37.990,- Kč, Author Era 3.0 původně za 49.990,- Kč, nyní za 33.990,- Kč, Author Era 2.0 původně za 36.990,- Kč, nyní za 26.990,- Kč, Specialized Roubaix Expert původně za 83.990,- Kč, nyní za 44.990,- Kč.  
Strnad s.r.o. Jízdní kola, České Budějovice, tel.: 385 349 103

**Každý den sledujte nové a skvělé nabídky na [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz)**

**PEARL IZUMI**  
[www.pearlizumi.cz](http://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](mailto:info@lissport.cz), tel. 481 311 820

**TESTOVANO NA VLASTNÍ KŮŽI**

Thermo Evo

Onďra Veselý, brand manager firmy Sensor, ověřuje kvalitu kolekce termoprádla „Thermo Evo“

**SOUTĚŽ!**  
Kup libovolný Sensor, zaregistruj se na [www.sensor.cz/soutez](http://www.sensor.cz/soutez) a hraj o zájezd do Itálie pro 4 osoby (včetně permio)!  
Další ceny: energetické tyčinky Chimpanzee a světla Knog Frog.  
Zájezd od [www.nev-dama.cz](http://www.nev-dama.cz)

**sensor**

Thermo Evo je funkční spodní prádlo, které opravdu zahřeje. Je vyrobeno z vysoce elastického micropolyesterového úpletu, z vnitřní strany počesaného. Všechny švy jsou ploché, zadní díl je prodloužený a stříh umožňuje maximální volnost pohybu. Výborný společník pro veškeré zimní aktivity. Více na [www.sensor.cz](http://www.sensor.cz)

# YETI Asr-A



Yeti staví bikové rámy už od počátků horské cyklistiky a v jeho závodní stáji začínala spousta hvězd, jako třeba John Tomac, Juli Furtado či Missy Giove. V současnosti pak hájí tyrkysové barvy značky novopečený mistr světa ve fourcrossu Jared Graves. Yeti jako jeden z posledních výrobců staví své rámy v Americe a udržuje si tím jistý punc exkluzivity a jedinečnosti.

XC model ASR (active suspension racing) s 98mm zdvihem zadní stavby se prodává ve dvou provedeních. Rám s karbonovým předním trojúhelníkem a prodlouženou sedlovou trubkou za 82 tisíc korun jsme již představili vloni na podzim, takže nyní jsme testu podrobili levnější rám ASR-Alloy za 45 tisíc, který má přední část vyrobenou z duralu. Karbonová zadní stavba je pak pro oba rámy totožná.

Hlavním úkolem kol Yeti ASR je poskytnout jezdcovi jak maximální výkon s absolutní tuhostí pod záberem ve výjezdu, tak i dostatek odpružení a komfortu v náročném terénu. Vysokou tuhost a hbitost rámu má na svědomí nejen přitvrzení chodu tlumiče páčkou propedalu, ale hlavně důmyslně navržený systém odpružení. Masivní karbonové vzpěry jsou zavěšeny na mohutném čepu, procházejícím sedlovou trubkou na úrovni prostředního převodníku, takže při šlapání má tah řetězu zcela zanedbatelný vliv na propružování zadní stavby. Výsledkem je raketový nástup, srovnatelný s pevným kolem. Speciálně profilované karbonové horní vzpěry jsou těsně nad patkami zploštěny, takže svou pružností nahrazují funkci čepu, který bývá v této partii tradičně

umístěn. Tím se šetří gramy, přičemž celková hmotnost rámu ASR – Alloy s tlumičem Fox RP23 je ve velikosti M 2290 gramů.

Pod horní rámovou trubkou, která je svařena ze tří kusů, je tlumič uložen tak, že směřuje přímo do její přední části. Uchyty oka tlumiče je součástí prostředního trojúhelníkového dílce s otvorem, na něj navazuje část směřující vzhůru k sedlové trubce. Díky tomuto lomenému provedení je nad rámem dostatek prostoru a také tuhost předního rámového trojúhelníku je znatelně vyšší.

Na tlumič působí kované vahadlo, zavěšené pod horní trubkou, které jednak upravuje trajektorii průběhu pružení pro přitvrzení chodu na konci zdvihu, a zároveň se podílí na vysoké boční tuhosti této partie. Celková tuhost rámu je na vysoké úrovni, hlavně zadní stavba je díky použití masivního čepu Enduro Max s prachovkami a duralových patek i vahadla přepákování nadprůměrně tuhá. Na průběh pružení se můžete podívat na naše stránky [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz), kde najdete videotest kola.

Rám Yeti ASR se prodává samostatně, a tak si jej jeho majitel osadil podle svého gusta pro co nejvyšší výkon při minimální hmotnosti. Zadnímu zdvihu o velikosti 98mm zdatně sekunduje vidlice Rock Shox SID World Cup se 100mm zdvihem, rychlost krotí asi nejlehčí brzdy na trhu Formula R1, pohoni zajišťující komponenty Shimano XTR, karbonové kliky Truvativ Noir a zapletená kola na náboch Tune a ráčích Sun Rims Ufo s pláštěm Hutchinson Piranha. Třešničkou na dortu je teleskopická sedlovka Crank Brothers Joplin, která je v porovnání s odpovídající sedlovkou



průměru 30,9mm o pouhých 170g těžší, ale přinese luxus možnosti snížit si ve sjezdu sedlo, aby nepřekáželo. Celková hmotnost kola v tomto osazení a ve velikosti M se i s pedály vyšplhala k 10,9kg.

#### Jízda

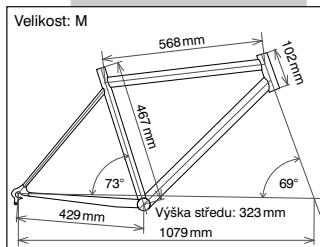
Už při nasednutí na kolo Yeti ASR jsme měli dojem, že jej známe odjakživa, neboť posed i geometrie jsou dokonale sladěny. Středně dlouhá délka kokpitu s položením uhlím vidlice 69° vybízí k velmi rychlé a dravé jízdě. S přitvrzeným tlumičem Fox RP23 se zadní stavba prakticky ani nehne, a to ani při jízdě ze sedla. Pokud však tlumič necháme otevřený, každé šlápnutí se na pístnici projeví lehkým

zhoupnutím. Ve výjezdu je tedy lepší si tlumič přitvrdit a kolo se odmění plnohodnotnou jízdou bez jakéhokoliv požírání energie. Ovladatelnost je výtečná, předek má tendenci se zvedat pouze v opravdu hodně prudkých stojkách, ale po otevření tlumiče je kolo opět zpět na zemi. Ve sjezdech se pak projeví stoprocentní vyváženost geometrie. V rychlých táhlých sjezdech ohromí

klidnost vedení kola, kombinovaná s vysokou mírou pohodlí. Zároveň je však yeti zcela pod kontrolou i v nízkých rychlostech, výborně se s ním manévruje v zavřených zatáčkách a ochotně reaguje na povel z kokpitu. Odpružení je dostatečně citlivé a předvídatelné, přičemž na konci zdvihu je cítit znatelné přitvrzení chodu, aby tlumič nešel na doraz. Proto si yetiho dokážeme představit jako vysoce výkonný závodní stroj na náročném XC tratě a dlouhé maratony, kde jezdcovi dodá dostatek jistoty, pohodlí, ale i akcelerace. Na biku nás vyloučeně bavilo jezdit všemi směry, jakoby neměl žádné slabiny. Je skoro až s podivem, jak se může podařit v jednom rámu skloubit tak odlišné požadav-

ky na kolo – ideální stoupavost i skvělou ovladatelnost ve sjezdu. Na kole ASR jsou vynaložené prostředky opravdu znát, protože jezdec za své peníze získá nejen exkluzivní rám originálního vzhledu, ale hlavně zcela vyvážené kolo s funkčním odpružením. Není tedy divu, že v USA jej odborní novináři ocenili titulem „Nejvýkonnější XC kolo“.

[www.ultrasport.cz](http://www.ultrasport.cz)



Cena rámu: 45 190 Kč

- + akcelerace, univerzálnost, originalita
- nenalezli jsme

## NOVÉ AMR 2010

uvidíte na Sportlife 2009

NEW AMR LECTOR 7700

NOVÉ MODELY GHOST 2010 VČETNĚ INOVOVANÉ ŘADY AMR UVIDÍTE NA VELETRHU SPORTLIFE 2009 V PAVILONU F

Zveme Vás

**Pavilon F**

**Sportlife**

Zveme Vás

5.-8.11.2009 Brno - Vysočina

[www.ghost-bikes.cz](http://www.ghost-bikes.cz)

## SH+ Zeta 110 H2O

Značka SH+ je známá především cyklistickými přilbami a brýlemi, v nabídce má ale také kvalitní batohy. Naším testem prošel menší model Zeta 110 H2O. Ten využijí především sportovně zaměřeni jezdcí, kteří vyžadují přítomnost vodního rezervoáru a oželi nějaký ten litr úložného prostoru.

Tento batoh je totiž především o převozu dostatečného množství tekutin, jinak pobere jen to skutečně nejnětější, tedy pláštěnku, nářadí, rezervní duši, hustilku a nějakou tu svačinu. Menší rozměry a velice nízká hmotnost batohu zajišťují komfort jezdcí, minimalizace kontaktní plochy snižuje pocení, tenký přínos mají i hlavní popruhy tvořené síťovinou. Jemnější polstrování svislých bočních panelů závodního dílu se podílí

na dobrém rozložení tlaku, usazení na zádech ještě zlepšuje přítomnost prsního a břichního popruhu. Celkových udávaných pět litrů objemu batohu se zdá opticky trochu nadsazených, v praxi ale jeho útroby skutečně poberou nejnětější vybavení na celodenní vyjíždku. Přední kapsa je výborně přístupná, na ni instalovaný gumicuk může sloužit například k uchycení zmiňované pláštěnky.

Rezervoár 1,5 litru je vybaven velkým plnicím otvorem usnadňujícím vymývání vnitřních stěn. Utěsnění je provedeno dobře jak u nalévacího otvoru, tak v případě napojení hadice, jejíž spoj je šroubovaný, rovněž pro snadnější vymývání. Neoprenový potah hadičky ocení uživatel především v zimě, kdy nápoj v jejích útrobach pomaleji chladne. Nástupek představuje klasiku à la Camelbak. Průtok nástuku je dostatečný, funkční je i jeho utěsnění. Pro pevné uzavření průtoku je zde vysunovací plastový nosník nástuku, jehož funkce je bezpříkladová.

Cena batohu SH+ Zeta 110 H2O je 899 korun.

[www.mojekolo.cz](http://www.mojekolo.cz)

(kad)

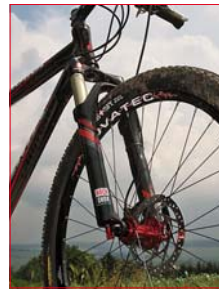


- + usazení na zádech, dostatek úložného prostoru pro jednodenní vyjíždku, cena
- nenalezli jsme





# DEMA Ferrara



**N**ázev evokující výkonné plnokrevníky z Maranella si sportovní bike Dema zaslouží právem, protože nejde o stroj určený k pohodovým vyjížděním, nýbrž na ostřejší sportovní nasazení.

### Tuhý dlouhán

Základem rámu je slitina 7005-T6 Triple Butted Superlite a na profilaci trubek se tentokrát opět pestrosti nešetilo. Spodní trubka má v hlavy vytvarovanou výraznější spodní výtžhu, aby přešla přes elipsovitý průřez až do výrazné ploché a položené elipsy v středového pouzdra. Horní trubka naopak nese kapkovitý profil s ostrými hranami. Zadní stavba působí na sedlových vzpěrách trochu subtilnějším dojmem, nicméně nad esovitým prohnutím to dohání bytelná monostay. Řetězové vzpěry už jsou trochu masivnější a opět nesou výrazné prohnutí. Vedení bowdenů je situované pod horní trubkou, takže nijak nenarušuje celkový vzhled rámu.

Geometrie kola je jednoznačně určena pro výkonnostní styl jízdy. Natažený

posed s níže umístěnými řídítky přesně směřuje do závodních řád. Jezdec sedí dostatečně vzadu, aby mohl zabírat efektivně mírně před sebe, a jeho hmotnost je rozložena celkem rovnoměrně mezi sedlo a řídítka. Přesto jsou ruce poměrně zatížené, protože nízko položený představec počítá s hodně sklopenou pozicí. Kdo hledá vzpřímený komfort pro rekreační vyjížděku, ten zde neuspěje. Závodní orientace na výkon je z posedu jasně patrná.

Zatímco gripy s pojistkou jsou poměrně pohodlné, o sedlu WTB Devo to příliš tvrdit nelze. K pozadí se chová spíše spartánsky, ale s kvalitní vložkou si na něj lze po několika kilometrech zvyknout. Díky duralové sedlovce a tužšímu rámu bychom se ale přikláníli k výměně za pohodlnější model, alespoň pro delší tratě.

Na výborné úrovni je celková tuhost rámu a jeho schopnost lehce hltat kilogramy. Bike skvěle zrychluje a jediné, co jej krotí, je trochu delší rám. Jeho tuhost

napbí ve všech partiích efektivní přenos síly, kolo jede lehce a skvěle udržuje tempo. Nicméně délka rámu dokáže jezce trochu krotit, takže se není třeba obávat, že by kolo nutně vyžadovalo zkušeného pilota. Klidnější geometrie totiž bude vyhovovat i začátečníkům, kterým ve vysoké rychlosti dokáže trochu pomoci s vedením stroje. Stabilitější chování je třeba předvídat v ostřejších zatáčkách a na úzkých pěšinách mezi stromy, kde je bike pocitově delší. Ovšem nemůžeme tvrdit, že by se mu nechťelo zatačet, do zatáčky jej není potřeba příliš přemlouvat nebo nějak rvát za řídítka, v tomto směru je kolo poměrně poslušné. Jen mu prostě chybí trochu té hravosti v přední partii.

Co je pro kolo typické, jsou dobré stoupací schopnosti. Ferrara je jako zrak zvenčí jezdce, kdy delší rám a nižší předek umožní poprat se s každým kopcem a nechat jezce trápit se s pedály až na vrchol při maximálním výkonu. V hodně prudkých stoupkách stačí jen lehce na-

lehnot nad řídítka a kolo se s převýšením doslova rve s chutí. Ve sjezdech to je díky nižšímu předku o výraznějším přesunu za sedlo, ovšem ani zde kolo nijak neztrácí. Ačkoliv je kolo pocitově delší, nebyl problém si s příslápnutím odskočit terénní schody nebo jej zvednout do vzduchu.

Co se týče vnitřnosti terénu, tužší rám nabízí jen slabší absorpci rázů, takže jezdec pocítí větší nástrah povrchu. Vzadu by určitě pomohla karbonová sedlovka, vředu to výrazně zachraňuje vidlice Rock Shox Reba se svými 85 mm zdvihu a dvojitou vzduchovou komorou. Možnost nastavit si přesné citlivosti vůči terénu je zde perfektní, takže vidlice je dokonale vnitřná jak k malým nerovnostem, tak dokáže pohltit i velké Lockout na řídítkách jsme přitom používali skoro v každém výjezdu ze sedla, kdy kolo získalo výrazně na rychlosti a předek dokázal díky tlumení Motion Control pohltit nečekaný náraz i v zamčeném stavu.

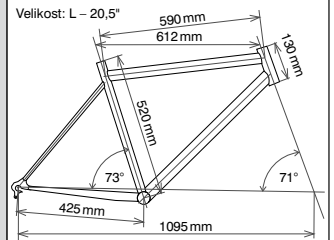
Komponentové osazení sadou Deore XT v kombinaci s přehazovačkou XTR nemělo chybu a příjemně překvapila kola Novatec s náboji, které mají velmi hlady chod a poměrně odolné ráfky. Bohužel tyto náboje si vynutily použití levnějších kotoučů na šest děr, což je u brzdy XT trochu škoda. Na výkon to ale nemělo vliv, brzdy nabídlý slušný záběr s trochu pružným projevem na páce. Na výbornou se předvedly i pláště Maxxis Crossmark, které jedou jak o život a v terénu dokážou celkem slušně podržet, opravdu solidní kombinace.

### Závěrné slovo

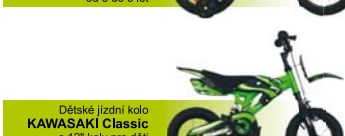
Ferrara je kolem pro výkonnostně zaměřené jezce, těm dokáže poskytnout maximální oporu v rychlé jízdě. Hobík z ní asi nadšený nebude, protože mu bude scházet trochu komfortu v posedu, nicméně výkon nadchne všechny.

### Technická specifikace:

**Rám:** Alu 7005-T6 Triple Butted Superlite  
**Klíky:** Shimano Deore XT  
**Brzdy:** Shimano Deore XT  
**Razení:** Shimano Deore XT  
**Přehazovačka:** Shimano XTR  
**Přesmykač:** Shimano Deore XT  
**Náboje:** Novatec  
**Ráfky:** Novatec Dragon  
**Pláště:** Maxxis Crossmark 2.1  
**Představec:** Ritchey WCS  
**Řídítka:** Ritchey WCS  
**Sedlo:** WTB Devo  
**Sedlovka:** Ritchey WCS  
**Hmotnost:** 10,6 kg  
**Cena:** 47 999 Kč



- + tuhost, výkon, stabilita
- tvrdší sedlo



## Supervýkonný Quad

Anglický producent kotoučových brzd Quad sbírá v odborném tisku i od jezdců zasloužené ovace. Při vývoji brzd totiž už od počátku vychází ze zkušenosti z automobilového průmyslu a jeho brzd jsou na špičce, co se výkonu, spolehlivosti i výbavy týče.

O něco vyšší váha, než třeba u nejlehčích brzd Formula R1 s celkovou hmotností 270 g včetně kotouče či Avid Ultimate s 330 gramy, je vykompenzována větší vyrovnávací nádržkou na radiální brzdové páce. Brzdy Dime Pro také umožňují si přímo za jízdy nastavit zlatavým kolečkem vzdálenost brzdové páčky od řídítka a zlatavou páčkou na pístnici bod kontaktu destiček s kotoučem. Třmen je vyroben jako jednodílný, a tak pístky překryvá pozlacená šroubovací krytka. Přenosu tepla na kapalinu brání speciální materiál pístků i jejich



V loňském roce jsme představili model Sting Pro, jehož bohatá výbava čítá dostatečně velké expanzní nádržky v pákách, regulaci vzdálenosti páček rukou či v cenově relaci kolem dvou tisíc korun za brzdu nevidaně opletení hadiček kovovým ochranným potahem. Tato brzda však vzhledem k výbavě a ceně musela někde trápit, a bylo to bohužel na hmotnosti, neboť set s kotoučem průměru 160 mm vážil 490 gramů.

A tak Quad přichází s novinkou QHD-5 Dime Pro s jednodílným třmenem a inovovaným ovládáním. Hmotnost kompletu bez kotouče klesla na 290 gramů, vlastní kotouč Pulse XC pak díky větší tloušťce než u konkurence váží 134 gramů. Brzdu je samozřejmě možné doplnit i o mnohem lehčí kotouče, Quad si však zakládá právě na bezproblémovosti provozu, kdy se tužší kotouče během provozu tolik nezahřívají a tudíž ani neohýbají a neskrťají.

průměr 23 mm. Nové brzdy by tedy měly nabídnout stejně vysoký výkon. Další výhodou brzd Quad oproti konkurenci je pak možnost si během dlouhých sjezdů upravit chod pák přímo za jízdy podle potřeb jezce.

Pokud tedy bude brzdna účinnost i odolnost proti přehřívání podobná, jako u brzd Sting Pro, bude se opět jednat o oblíbený model všech agresivněji založených jezdců, kteří dávají přednost výkonu před ultralightovou vahou. Cena na našem trhu by se měla pohybovat pod hranici tří tisíc korun.

www.katmar.cz

(mig)

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

insPORTline s.r.o.  
objednavky@insportline.sk  
+421(0) 326 606 701  
www.insportline.sk

www.worker.cz  
www.worker.sk

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctidník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9-15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalčko, Jiří Uzáil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amler • Spolupracovníci: Petra Tlaková, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový přečink 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E 6596 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost informací ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeC Ustí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

# Košík pro cisternu

Klasické košíky na bidon pojmu objem 0,5 až 1 litr, ovšem ti žízivnější mají prostě smůlu. Navíc litrový bidon už v košíku při jízdě v terénu moc nedrží, takže ke slovu přichází větší vak na záda. Řešení na delší cesty nabízí košík **BBB FuelTank XL** určený pro PET láhve až do objemu 1,5 litru.

Montáž je klasická a rozchod otvorů odpovídá normě. Spodní část pro nasunutí láhve je ale proti klasickým košíkům větší a totéž platí o delší horní části, která nese posuvnou objímku pro uchycení hrdla láhve. Objímka má z jedné strany páčku s pružinkou, takže ji lze jednoduše otevřít a láhev zajistit. Bohužel kámen úrazu přichází ve volbě vhodné láhve, protože i když lze objímku posunout až hodně nahoru, její vnitřní průměr většinu standardních PET láhví nepojme. Je třeba vybírat ty s dlouhým úzkým hrdlem, které se dovnitř jednoduše vejde. Kulatý horní díl je prostě moc silný. Spodní díl pak nemožňuje nasadit také jakoukoliv láhev, protože krátké litrovky mají zase menší průměr a uvnitř nedrží.



Jestliže máme uvnitř odpovídající láhev, její zajištění je perfektní. Sice to nebude vzhledem k hmotnosti ideální pro dovážení v terénu, ale na delší cestu po silnici či polních cestách je to ideální řešení. Materiál košíku je sice silnější než u standardních provedení pro cyklistické bidony, výraznější otřesy by se ale po čase mohly projevit povolením svarů.

Cena 189 korun je skoro stejná jako za lepší klasický košík, takže to není zase tak velká investice a za to chvilkové trápení se snížením odpovídající láhve tenhle pomocník stojí.  
**www.jmctrading.cz**

(už)

- + nápad, posuvná objímka
- výběr láhve

# Galaxy GT 9

Za vyložené lidovou cenu 329 korun můžete vlastnit devítifunkční computer Galaxy GT 9, jehož test dokázal, že i za málo peněz lze v tomto segmentu očekávat hodně muziky.

Velikostně rozhodně nepatří „gétédevítka“ mezi nejmenší computery, díky tomu však nabízí nadprůměrně velký, dokonale přehledný displej. Výhodou jsou vedle velkých číslic i jasně čitelné piktogramy a zkratky označující jednotlivé funkce. Ovládání dvojicí rozměrných tlačítek ze zřetelným klikáním nečiní potíže ani v prstových rukavcích. Uchycení je vyřešeno podobně jako u modelů Sigma, po nasazení do držáku se computer zajistí lehkým otočením. Pouze není „bibovzdorný“ a dá se nasadit také opačně, kvůli čemuž pak nesedí kontaktní plochy na sobě. Na to je nutné dát pozor při montávní uchyty na řídítka. Snímač na vidlici je celkem drobný, díky čemuž nepůsobí rušivě. Kabeláž má standardní šířku, po stránce životnosti jsme s ní neměli během testu žádné problémy.

Nabízené funkce představují to nejdůležitější pro sportovní využití, nechybí tedy průměrná a maximální rychlost a stále porovnání okamžité rychlosti s průměrnou. Automatická funkce start/stop šetří baterie, přidřením levého tlačítka se dá zaktivovat automatické přepínání jednotlivých funkcí. Ke standardu patří hodiny, čas jízdy a další funkce.

**www.galaxy-bike.cz**



- + velký displej, jednoduché ovládání, cena
- nenalezli jsme

(kad)

# Maxxis Rendez

Nový plášť Rendez od firmy Maxxis má zcela netradiční vzorek s výraznými středovými výstupky, které jsou zepředu zešíkmeny, a dvěma řadami nižších výstupků na bocích. O použití do měkkých a bahnitých podmínek tedy není pochyb,

i když do bláta jsme byli zvyklí spíše na modely typu Medusa s daleko od sebe rozmístěnými jednotlivými výstupky. Od pláště Rendez tedy nelze očekávat stejnou rychlost na suchu, jako třeba od závodních Aspenů, ale rozhodně vyšší rychlost v blátě než u tradičních

modelů do mokra. Síla modelu Rendez je v jistotě přilnavosti v měkkém terénu, při jízdě blátem se totiž středový hřbet zakousne do podkladu a spolehlivě vede, boční výstupky ve tvaru písmene „U“ pak fantasticky drží v náklonu. Průjezd měkkými hliněnými zatáčkami je tak velmi jistý a brzdění výkonné. Čištění pláště je díky velkým prostorům mezi výstupky rychlé, takže jezdec má k dispozici prakticky pořád celý vzorek. Při vjetí na tvrdší povrch je však v porovnání s hladšími plášti znát snaha vzorku se zařezávat, takže například při zatáčení není jízda tak jemná. Plášť tedy bude ideálním do podzimních plískanic a zimního marastu.

Testovaný model v rozměru 26x2.10" s hustotou 60TPI v drátovém provedení váží 660g, kevlarový model je o 80 gramů lehčí. K dispozici by měla být ještě ultralehká verze se směsí eXception, jejíž váha má být fantastických 450 gramů. Taková guma je pak skvělou volbou pro závodění v blátivých podmínkách.  
**www.bikecentrum.cz**

(mig)

- + skvělá trakce na měkkém podkladu, samočisticí schopnost, ideální do bláta
- pomalejší na suchu



## BBB PUMPY - OVALINTEGRATE

■ Jediný oválný design umožňuje těsnější přichycení k rámu kola. ■ Minipumpa může být uchycena v různých pozicích. ■ Nepotřebujete držák, upíná se k rámu pomocí suchého zipu, který je součástí. ■ Lehké tělo z hliníku 6061 T6. ■ Pumpuje až do 7 / 8 / 9 bar. ■ Pumpuje galuskové i auto ventily. ■ Ručka tvaru T. ■ Nabízena ve třech velikostech: S (230mm), M (330mm) a L (430mm). ■ Cena: 429 Kč (velikost S)

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



Více informací o produktech BBB najdete na [www.jmctrading.cz](http://www.jmctrading.cz) / [www.skprofibike.sk](http://www.skprofibike.sk)

MALOOBCHODY

# KERN

CYKLOSPORT

[www.cyklo-kern.cz](http://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

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

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

# CE CYKLO EMAP

[www.emap-praha.cz](http://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

Revnice

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

## jízdní kola

■ příslušenství ■ náhradní díly

**KOLA**

- horská
- silniční
- trekkingová
- dětská

■ platební karty  
■ splátkový prodej bez navýšení

e-mail: info@kola-sport.cz  
[www.kola-sport.cz](http://www.kola-sport.cz)  
tel.: 257 721 313  
Komenského 92, Revnice

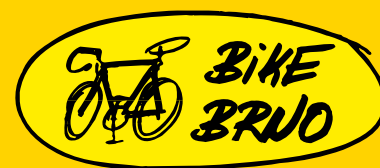
## DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

[WWW.KOLANASTATKU.CZ](http://www.kolanastatku.cz)

značková prodejna  
servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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



[www.bike-brno.cz](http://www.bike-brno.cz)

mezinárodní  
CYKLISTICKÝ  
veletrh



### souběžně probíhá

#### **SPORT Life**

Mezinárodní sportovní veletrh

#### **boat Brno**

Mezinárodní výstava lodí  
a vodních sportů

#### **Caravanning Brno**

Mezinárodní výstava karavanů  
a obytných automobilů



**5. – 8. 11. 2009**  
**BRNO – VÝSTAVIŠTĚ**

**Kontakt:** Veletrhy Brno, a.s. / Výstaviště 1, 647 00 Brno / Tel.: +420 541 152 279  
Fax: +420 541 153 068 / E-mail: [bike-brno@bvz.cz](mailto:bike-brno@bvz.cz) / [www.bike-brno.cz](http://www.bike-brno.cz)

Central European  
Exhibition Centre



BVV



Veletrhy  
Brno