

CYKLOSERVIS

KONA Hei Hei



nem. Ale nejen tlumič se postará o příznivý dojem z jízdy. Rám je totiž vyroben ze slitiny hliníku, obohacené o prvek skandium, jehož kvality prověřil zbrojní průmysl v dobách studené války. Sověti prý skandium přidávali do pláštů raket, čímž zvýšili jejich pevnost a životnost materiálu až o 50 %.

Podle slov inženýrů Kony by tak měla být slitina s příměsí skandia oproti klasickým slitinám hliníku Al 6061 a 7005 dvakrát pevnější. To umožní použití menšího množství materiálu a rámy tak jsou oproti duralovým verzím o deset až patnáct procent lehčí. Zajímavé je však to, že dojem z jízdy na skandiovém rámu je příjemnější, skandiové trubky lépe absorbují nerovnosti a částečně se tak projev rámu dá přirovnat k pohodlnosti oceli.

Tvar rámu ctí všechny současné trendy, tedy dostatek prostoru nad prohnutou horní trubkou, zesílení spoje hlavové a spodní trubky navěškou či masivní zavěšení zadní stavby nad středovým pouzdem, kde vznikne široký blok materiálu, přinášející dostatečnou boční tuhost. Zcela nové je kované vahačko, které je pro rok 2009 vyrobeno z jednoho kusu materiálu.

Komponentové osazení je citlivě namixováno ze sad Shimano XT (řazení a přehazovačka) a SLX. Škoda, že nebyla rovnou nasazena vidlice s novou osou průměru 15 mm, použita Fox F 32RL s 80 mm zdvihů se tedy spoléhá na klasický rychloupínák.

➤ Pokračování na str. 6



PELL'S Thorr FS 150 Limit

Mnohé zkušené jezdce už nebaví jednoduché a nenáročné tratě závodů XC a maratónů, takže si vybírají spíše ty techničtější. Tam je však mnohdy pevný rám, který na běžné tratě XC stačí, díky značnému nepohodlí v rozbitém terénu spíše na obtíž. Nabízí se tedy logický krok pořídit závodní celoodpružené kolo, kde se zdvihy běžně pohybují okolo 100 mm. Jenže technicky nadanému jezdci, hledajícímu vysoký výkon s dostatkem po-

hodlí, se může deset čísel zdát v našich podmínkách zase příliš moc. A tak pro tyto bikery připravila kanadská Kona závodní stroj pro crosscountry a maratony Hei Hei, jehož zadní stavba poskytuje spartánských 63 mm zdvihů.

Dary studené války

Oněch šedesát tři milimetrů zdvihů zadní stavby přidá v technických sjezdech na lepším vedení kola, stejně tak jako pomůže ve výjezdu rozbitým teré-

Písničky mě napadají na kole

Petar Introvič nejen o kole a hudbě

Petar Introvič, toto jméno je známé především těm, kteří měli v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století co do činění se středočeskou amatérskou závodní cyklistikou. Introvič se tehdy stal jedním ze zakladatelů první domácí amatérské silniční ligy, z níž se během let vygenerovala Unie Amatérských Cyklistů (UAC).



Byl se Introvičův život točí z velké části i v současnosti okolo amatérských závodů a kol, osobnost tohoto člověka je však daleko mnohostranější. Vedle vlastní kapely Bluesberry se věnuje především rozvoji sítě pražských cyklostezek, cyklistických pruhů, a především celkové integraci cyklistů do hlavního dopravního prostoru, je tedy oním „správným člověkem na správném místě“. Při práci na magistrátu tak může zužitkovat své mnohaleté cyklistické zkušenosti a konečně Prahu učinit přívětivější k cyklistům všeobecně. A být se taková snaha může někomu zdát tak trochu jako boj s větrnými mlýny, už přináší své ovoce

a zdá se, že pražským cyklistům konečně zvoní na lepší časy. Touha něco změnit je pro Introviče vrozená. Protestoval už proti komunistickému režimu, ať už formou své image či vlastní kapelou s anglicky znějícím názvem, jenž se tehdejšími mocipány přímo zářval pod kůži.

➤ Pokračování na str. 2

www.author.eu

ERA 3.0

velikost M, L, XL / rám dural MU9 26" (130 mm) / zadní tlumič FOX Float RP2, 190 / 50 mm / vidlice MARZOCCHI 44 ATA, 15 mm pevná osa (100-140 mm) / převodník FSA Afterburner MegaExo (44-32-22) / měnič SRAM X9 / řazení SRAM X9 Trigger (27) / brzdy HAYES Stroker Trail (7") / brzdové páky HAYES / náboje SHIMANO XT Disc 15 mm pevná osa / XT Disc / pláště MAXXIS Ignitor Kevar 26" x 2.10" / pedály SHIMANO M540 nášlapné / řídítka EASTON M-Lite XC Carbon riser 20 mm / představec EASTON EA70 / sedlovka AUTHOR karbonová / sedlo FIZIK Gobi XM / hmotnost 13.20 kg / L

Doporučená cena: 49.990,-

Author kol

AUTHOR

Jestliže jsme vloni testovali celoodpružené XC novinku domácí značky Pell's, pak skoro po roce jsme na modelu **Thorr Limit** s podobnou koncepcí odpružení získali hned 150 mm zdvihů.

Čisté enduro

Rám thorra vychází z jednočepové konstrukce svého XC předchůdce, modelu Ridelight. Pro náročnější terén byla zadní kyvka vyztužena a zvýšena, aby nedocházelo ke kontaktu s řetězem, přibyla výrazná výztuha u hlavy mezi horní a spodní trubkou, a hlavně zdvih dorostl na sto padesát milimetrů.

Geometrie rámu nabízí proti XC vzoru výrazně vzpřímený a nepříliš natažený posed s více postavenou vidlicí, takřka ideál pro technické ježdění. Díky jednočepovému provedení je systém hodně závislý na kvalitě a chodu tlumiče. Zde je to díky modelu FOX Float RP 23 vyladěno na jedničku. Tlumič nabízí kromě regulace tláku a odsokou také tři polohy propedalu. Tlumiči vpředu sekunduje vidlice Fox Float RLC se 140 mm zdvihem a s pevnou 15 mm osou. Vyladěním obou jednotek na odpovídající tlak a nastavením podobné míry komprese lze z kola udelat opravdu skvěle sehraný zelek.

Komfortní hravost

Po nasednutí je znát odpovídající zaorání tlumiče, které se ale se záběrem do pedálů nezvzdušuje. Díky čepu na úrovni prostředního převodníku působí tah řetězu proti propuštění.

➤ Pokračování na str. 9

SPECIALIZED

Roubaix C2



Silnička pro bikery, tak by se dal nazvat model Roubaix od amerického Specializedu. Tento velmi pohodlný karbonový stroj, jenž je primárně připraven pro rozbité cesty a kočiči hlavy slavného závodu Paříž-Roubaix, je totiž ideálním nástrojem pro trénink odpružením zmlsaného horala. Posed u velikosti 54cm/M byl velmi podobný jako u 17" horského kola a jízda na roubaix po silnici by se dala nadneseně přirovnat k jízdě na celopéru v terénu. **Geometrie má oproti závodnímu modelu Specialized Tarmac o jeden stupeň položenější vidlici (72°) a o centimetr delší zadní stavbu (415 mm), takže je delší i rozvor, neboť délka horní rámové trubky je u obou kol totožná. Roubaix tak disponuje klidnějším projevem než akční tarmac a bude ideálním strojem třeba pro začínajícího silničáře, nebo právě jako tréninkové kolo pro bikera.**

Není Roubaix jako Roubaix

Specialized Roubaix se vyrábí v několika variantách, od nejdrazšího modelu PRO SL SRAM za 115 990 Kč až po základní Roubaix C2 za 46 990 Kč. My jsme na sklonku roku otestovali loňský model Elite, jehož rám v letošní sezóně odpovídá právě základnímu modelu C2 a ani osazení se nijak dramaticky neliší, pouze náš elite měl sedlovku Pavé s vložkou Zert, zatímco nová C2 bude mít sedlovku pouze z čistého karbonu.

Vyšší modely Roubaix pro rok 2009 dostaly nové rámy z materiálu FACT 9r carbon, jenž by měl vlastnosti stroje posunout zase o kus dál. Důkazem je i fakt, že jezdec týmu Quickstep Tom Boonen na tomto stroji vloni vyhrál jarní klasiku Paříž-Roubaix. Závod složený z velkého procenta nerovných cest velmi slušně projeví jezdcovu odolnost, a tak je kolo, které dokáže pohltit velkou část vibrací a nerovností a jezdcí tak ušetřit hodně sil, rozhodně k nezaplacení.

Roubaix C2

Základní Roubaix C2 je však vyroben z materiálu FACT 6r carbon a postrádá výraznější prohnutí trubek. Stroj osazený komponenty Shimano 105 s klikami FSA Gossamer disponuje deseti převody kazety rozsahu 11-28 zubů a dvoupřevod-

níkem s 50/34 zuby. Ceně kola a komponentovému osazení odpovídá i hmotnost 8,8 kilogramů. Ta je sice o dost vyšší, než u závodních strojů, ale důležitá je kvalita rámu, snaží se postupně obměňovat za lehčí komponenty než rám.

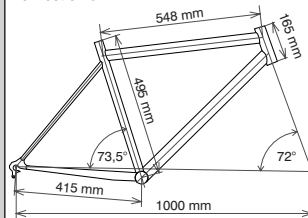
Pro koho

Celkové model Roubaix hodnotíme jako výtečný stroj pro naše okresky, které po zimě opět jistě doznají spousty děr a záplat. Takže pro jezdce bude rám schopný pohlcovat rázy velkým přínosem, zvlášť pro delší výjezdy. Kolo se velmi lehce ovládá a je na něm vyložené radost se pohybovat, dokonce si ho umíme představit i na amatérských závodech. Na kritéria a vyžehlené asfaltky však roubaix určeno není, stejně tak neohromí jezdce vyžadujícího dokonalý přenos síly. Tomu by spíš vyhovoval model Tarmac, určený právě pro vysoký výkon bez kompromisů.

Technická specifikace:

Rám: Specialized FACT 6r carbon
Vidlice: Specialized FACT carbon
Představec: Specialized Comp-Set
Rídítka: Specialized Pro
Brzdy: Ultralight dual pivot
Brzdové/radiční páky: Shimano 105
Presmykačka: Shimano 105
Kazeta: Shimano 105, 10-speed, 12-27 z
Kliky: FSA Gossamer Mega-Exo
Ráfky: Mavic CXP22
Náboje: Specialized
Pláště: Specialized Roubaix Pro, 700x23/25c
Sedlo: Body Geometry Avatar
Sedlovka: Specialized Pavé FACT
Cena: 56 990 Kč
Hmotnost: 8,8 kg bez pedálů

Velikost 54 cm



- + pohodlí, ovladatelnost, klidné vedení, cena
- vyšší hmotnost



Apache Bicycles
Team 2009



APACHE BICYCLES

Pour Féliciter 2009

Děkujeme našim zákazníkům za přízeň v roce 2008.
Váš Apache Bicycles Team

Problematiku hadičky kotoučových brzd ve vztahu k předním vidlicím jsme si probrali v předchozích dílech. Nyní obrátíme svoji pozornost směrem dozadu, tedy k zadní brzdě a jejímu vedení.

Upevnění rámu nepředstavuje zadní kotoučovka a její hadička takřka žádný problém. Vedení až už po horní trubce nebo pod ní se pohybuje pouze do stran u hlavové trubky, stejně jako bowdeny řazení. Tam je ochrana laku různými samolepkami jasná, protože hrozí většinou pouze horizontální pohyb hadičky. Problémy s vedením hadice nastávají u celoodpružených rámu, kde dochází k pohybu takřka po celé délce hadičky.

V prvním případě je vedení hadičky závislé na systému zavěšení zadní stavby, případně jejího přepákování. Bowdeny řazení nebo ráfkových brzd u celoodpružených rámu sice také trpí, ale jejich výměna je po nějakém čase samozřejmostí, a není tak nákladná jako třeba u hadiček. Ohýbáním bowdenů vívem pohybu vahadel či ramen zadní stavby dochází k jeho namáhání a postupně i prasknutí, takže výměna je samozřejmostí. Hadička je na tom s trvanlivostí o poznání lépe. Plastová vnitřní hadička je totiž obalena speciálními vlákny, která jsou ohebná, a vnější obal je tvořen buzičkou, které také nečiní potíže se výrazněji prohnut. Naproti tomu bowden s kovovou kotrsovou se při větším ohybu může hned zlomit. Hadičky s kovovým opletením jsou sice trochu tužší, ale také odolnější vůči lomu než bowden. Takže kudy a jak táhnout ha-

dičku kotoučovky, aby nám nepoškodila lak a rám?

Pakliže koupíme celoodpružené kolo, máme výrobcem jasně nastavené vedení hadičky, které ovšem někdy nemusí být zrovna ideální. S příchodem kotoučovek začali výrobci postupně přizpůsobovat opěrky bowdenů pro vedení

Nepřilší časté, ale o to lépe vypadající řešení se závitem v rámu, kam se hadička uchytí pomocí imbusu a podložky. Někdy jsou podložky dělené, leckdy je jedna společná pro hadičku a dva bowdeny.

buďte bowdenu mechanické kotoučovky v jednom kuse, nebo pro protažení hadičky. Opěrky bowdenů tedy získaly otevřené zakončení, které díky možnosti zasunutí duralové redukční vložky nabídl i možnost nasadit klasický dělený bowden v případě použití ráfkových brzd. Tato variabilita zůstala zachována dodnes u některých krosových nebo XC kol, která jsou v nabídce s oběma typy brzd.

Kdo neměl průchozí opěrky, musel dokoupit plastové samolepicí úchyty, které v horším počasí moc dlouho nedržely, případně šroubované vložky do opěrek, k nimž se hadička přichytí. To

KAM S HADIČKOU 3



FISH 003

To, co u standardních rámu dělají nízké návarky s otvorem pro pásek, může u titanových rámu nahradit pouhý drát. Hlavní je, aby se mezi oba dráty vešla hadička a samozřejmě pod něj pásek, který zajistí nejlepší stažení.

však vypadalo nevzhledně, stejně jako uchycení hadičky po celé délce stahovacími pásky, nebo jen plastovými sponami, které se jednoduše zavaku- do otvory. Stahovací pásky mají výhodu v tom, že si můžeme přesně nastavit poměr délek hadičky na předním a zadním dílu rámu a stáhnutím je zafixovat. Třetí alternativou jsou závit v rámu a šrouby s podložkou, která tlačí hadičku a bowden k rámu, toto řešení ale není tak časté. Spony bohužel umožňují hadičkám dopředy či zpětný pohyb při propršení, a tím i kontakt s rámem a následně poškození laku či materiálu ve větší míře. Znášobeno používáním kola v blátě či na písčitém podkladu, kdy se k hladkému povrchu hadičky přidá tato „brusná pasta“ je ohrožení určitých dílů rámu jasně. Při honbě celoodpružených kol za každým gramem a doslova tířenými vahadélky přepákování, dimenzovanými pro určitou míru zátěže, znamená každý úbytek materiálu v kritickém místě ohrožení nejen daného dílu, ale hlavně jezdců.

Proč zmiňujeme tuhle problematiku, když výrobci už hadičku namontovali, a my bychom s tím neměli mít problém? Bohužel ne všichni nalezli optimální řešení, nebo se jím zabývají, navíc někteří nechávají hadičkám výraznou rezervu délky, případně někteří jezdcí si hadičky sami zkracují a tato rizika nevnímají. Tam, kde výrobce nevidí s poškozením laku problém, může majitel perfekcionista vidět za několik dní na odřeném laku doslova časovanou bombu, a to nemluvíme o známé schopnosti všeho, co se pohybuje po povrchu duralových rámu a tře o něj, materiál důkladně a hluboko brousí.

Když vezmeme v potaz zdvih zadní stavby na ose kola, což je dnes většinou standardních sto milimetrů a více, musíme si uvědomit, že hadička prostě

musí pracovat, a to dost výrazně. Záleží na jejím vedení vzhledem k systému, protože vrchem vedení hadička se ohýbá u sedlovky, kdežto spodní tažení má vliv na středové pouzdro a prostor kolem čepu. Konkrétní problematiku, spojenou s jednotlivými systémy odpružení si probereme detailněji příště.

(už)



Plastová podkova, která se jednoduše navakne do otvorů v návarku sice hadičku drží proti pohybu do stran, ale nezaměří jejímu posunu. Při pádu s protočením řídítek nebo vykopnutí hadičky ale posun hadičky či vycvaknutí plastu z návarku funguje jako pojistka proti poškození hadičky.

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

Nové u KTM a jen 8.300 gramů.

MYROON.

KTM
BIKE INDUSTRIES



www.ktm-bikes.cz

Silnička do hor!

KTM Myroon je lehčí než většina silničních kol. Nově definovaná technologie od KTM, carbon-monocogue umožňuje KTM-hardtail s tím nejlepším poměrem tuhosti/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 pedálů)

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

Tune tuning



Německá značka Tune je vyhlášena nejen precizností ve zpracování komponentů, ale především neskutečně nízkou hmotností svých produktů. S tím vším samozřejmě souvisí i vysoká cena odrážející exkluzivitu. Zatímco řadu původně „garážových“ malosériových výrobků během času pohtily větší a silnější společnosti, Tune se i v současnosti dokáže prosadit a své špičkové produkty prodá. Jakoby v sobě tyto díly nesly odkaz poloviny devadesátých let minulého století, kdy musely mít ty nejluxusnější komponenty nejen nízkou hmotnost či CNC opracování, ale nesměla chybět také barevná anodizace duralových součástí. Právě v té se Tune živí a s těmito díly lze provést onen nefalovaný bikový tuning. Sice to bude něco stát, ale když máme své kolo tak rádi...

Tím nejznámějším komponentem německého výrobce jsou bezesporu rychloupínáky, jejichž titanové tělo i samotná útlá páčka dohánějí hloniče gramů k útratě nemalého obnosu. My

kavic. Za jediné negativum považujeme menší kontaktní plochu s řídítky, danou zcela dutou konstrukcí. Nadměrné utažení rohů může například u karbonových řídítek způsobit poškození jejich stěny, rohy proto doporučujeme utahovat s odpovídajícím citem.

Stejně dokonalé zpracování nabízí i **podsedlová objímka Tune Würger**. Také ona je vyrobena z duralu 7075 T6 a z téže slitiny je i stahovací šroub a jeho matice. Samotná páčka je titanová a nechytí jí miniaturní gravírované logo. Utaňovací excentr je přímo v páčce, jejímž určitým atypem jsou chybějící dorazy. Takže při utahování či povolování rychloupínáky je koncovým dorazem páčky samotná sedlovka. I když si rozhodně



jsme si z kolekce Tune vybrali dvojici produktů, které přesně odrážejí filosofii značky, tedy co nejméně materiálu, dokonalé zpracování, alespoň částečné využití titanu, a především nechytí ona typická anodizace.

Rohy Tune RH 1 váží v páru pouhých padesát osm gramů, což je přibližně poloviční hmotnost oproti většině klasických lehkých modelů. Cena 1925 korun je však také trochu někde jinde. Silnitna 7075 T6 je samozřejmě opracována na CNC stroji a vybírat je možné celkem z šesti barevných variant, včetně nepoupatelnější zelené, červené i zlaté. Délkou necelých jedenáct centimetrů rohy odpovídají například běžnému krátkému provedení Ritchey WCS, takže nízká váha zde rozhodně není na úkor kvality úchopu. Při bližším prozkoumání lze okamžitě odhalit maximální možné vybrání materiálu, tloušťka stěny rohů je po celé délce jen lehce přes dva milimetry. To se týká i partie bezprostředně u stahovací objímky. Pro pevné sevření řídítek jsou po obou stranách těla zářezy, samotné stažení má na starosti průchozí šroub. Ten je titanový, prodloužená matice s klasickou rovnou nůtou je z duralu. Minimum materiálu je použito i na přední plastové krytce. Po stránce úchopu nemáme k rohům připomínky. Devítistupňové zahnutí je klasickou. Hlavice šroubku i matky jsou navíc dostatečně zapuštěny, takže nehrozí poškození dlaně ru-

dokážeme představit přívětivější a plošší tvar utahovací páčky, s nímž budeme mít naše prsty či dlaně méně práce, do celkového pojetí objímky páčka zcela zapadá a při občasné manipulaci je obsluha bezproblémová. Výhodou je, že hlavní záber vykonávací páčka v nejvzdálenější pozici od sedlovky, kde je také možné použít největší sílu. Pokud bychom však při každém převozu v autě vydávali z rámu sedlovku, pak by možná bylo lepší dát přednost běžnějšímu provedení s větší páčkou. I u podsedlové objímky Tune se však každý gram vyvažuje zlatem, takže na rozdíl od hmotnosti dvacet devět gramů není cena 1263 korun rozhodně zanedbatelná. V nabídce je trojice průměrů, konkrétně 30, 31,8 a 34,9 mm.

(kad)

- + zpracování, hmotnost, design
- cena, objímka rohů

Kola Shimano XT 15 mm



Kvůli většímu průměru přední osy je v setu přibalená ještě větší matka pro dotažení kotouče, která nemá vnitřní drážkování pro stahovací ořech, (který se používá pro dotažení kazety), ale má vnější drážkování pro klíč vnějších misek středového složení.

Na ráfky jsme nasadili dušové pláště Maxxis CrossMark, které perfektně seděly a nikde neházely. Při jejich demontáži z ráfků byly do vnitřních bočnic tak zapasovány, že jsme prsty museli vyvinout

větší sílu na jejich uvolnění, což svědčí o kvalitním usazení a dobrém těsnění.

Za jízdy je znát, že hmotnost je soustředěna do středu kol a ráfky s duralovými niply není těžké roztočit. Tuhost přední části s pevnou osou je výrazně lepší, než u klasického rychloupínáku, kde spojení náby a vidlice zajišťují pouze boční dosedací plochy. Patnáctimilimetrová osa je naproti tomu pevně uchycena v okách patek, takže spoj je mnohem pevnější a přesnost řízení tudíž vyšší. Kola jedou zcela lehce a umožní celkem slušnou akceleraci. Absorpce rázu terénu není díky průměru tažení drátů na nijak vysoké úrovni, nicméně plně odpovídá hmotnosti kol 1,8kg a příznivé ceně páru 10 490 Kč.

(mig)

- + pevné spojení s vidlicí, tuhost, cena
- možnost vytržení niple



Značky Shimano a Fox stojí za zrodem nového standardu pevné osy průměru 15mm. Na počátku byla idea zvýšit tuhost kontaktního místa patek odpružené vidlice a náboje předního kola, aniž by se tím navýšila hmotnost. Toho se podařilo dosáhnout právě zesílením průměru osy z devíti milimetrů na patnáct a spojením patek kluzáků s průchozí osou, jako je tomu u sjezdových kol. Tam je však průměr pevné osy ještě o pět milimetrů širší a tedy osa je již příliš těžká na to, aby byla vhodná pro použití při cross country.

Kola Shimano WH-M778 ze sady Deore XT se od loňské verze WH-M775 liší pouze použitím předního náboje pro

15mm osu. Obě kola jsou zapletena 24 nerezovými dráty, které jsou zeslabované ze dvou milimetrů na koncích na 1,8mm uprostřed. Náboje jsou připraveny pro přímé vedení drátů bez jejich ohýbání ve stranových přírubách, jak tomu bylo u starších modelů Shimano. Uvnitř najdeme klasické provedení ložisek s kónusy. Plášť ořechu je vyroben z oceli, což se oproti konkurenci ve stejné cenové hladině projeví vyšší celkovou hmotností nábojů, ale na rozdíl od duralových ořechů ocel poskytne vyšší životnost.

Ráfky jsou připraveny pro bezdušové i klasické pláště a vnitřní přepážka postrádá otvory pro niple. Ty se šroubují

přímo do závitů v těle ráfku, jejichž stěna je okolo závitů zesílena. Niple jsou kvůli hmotnosti vyrobeny z duralu a mají rudý elox. Součástí dodávky je také speciální centrovací klíč z duralu, jenž by měl zabránit stržení hran niple klasickým centrickým s ocelovou vložkou. Pokud však dojde vlivem pádu či nárazu k deformaci ráfku, je nasnadě, že nipl bude mít tendenci se ze závitů vytrhnout.

Hmotnost páru kol je i se zadním upínákem přesně 1800 gramů, což je oproti katalogové hodnotě provedení pro klasický přední upínák o necelých sto gramů více.

Kotouče se připevňují na ozubené příruby standardu Shimano Centerlock.

Chiba WindProtect

Zimní membránové rukavice Chiba WindProtect jsou určeny do teplotního rozmezí mezi minus pěti až plus deseti stupni Celsia. Jejich provedení nahrává maximální univerzalitě, kromě kola je model WindProtect vhodný například pro běžecské lyžování. Celková odolnost rukavic je nadprůměrná, což uživatel jistě ocení.

Základem rukavic je pevná dlaň ze syntetické kůže Clarino, již v oblasti prstů nahrazuje vysoce pružná lycra. Konce ukazováku a prostředníku však mají břiška opět kryta panely ze syntetické kůže. Lycra je pak použita ještě ve spodní části dlaně a na rozměrné pružné manžetě okolo

ruce. Ta je přítomna jak na hřbetu, tak i na dlaní, a tvoří tak jakousi vnitřní rukavici. Hřbet je z části pokryt pružným nylonem, boční proužek tvoří pás lycry. Odolnost proti chladu je vynikající, dostatečná je i míra tepelné izolace. Přesto však při teplotách pod bodem mrazu doporučíme tyto rukavice spíše do terénu, kde není nápor proudů chladného vzduchu tak markantní.

Pochvalu zasluží celkové usazení na ruce. Stříh přesně odpovídá anatomii, ideální je délka prstů i manžety okolo zápěstí, která je při jízdě vhodně překryta s rukávem bundy. Příjemně nás překvapila míra polstrování dlaně. Přesto že se měkčení na první omak nejeví příliš silně, v praxi účinně tlumí otřesy, a hlavně ideálně rozloží tlak mezi dlaní a třeba i členitějším povrchem gripu. Jedinou výtku máme k absenci reflexních prvků. Povedeným detailem je naopak vyšité logo a protiskluzový silikonový potisk na vnějším kraji dlaně, v místě, které bývá v kontaktu s rohem.

Cena rukavic Chiba WindProtect je 1049 korun. V nabídce jsou velikosti od XS do XXL, a to v celočerném nebo černo-černém provedení.

(kad)

- + anatomický střih, pružnost hřbetu, míra polstrování dlaně
- absence reflexe



zápěstí. Naopak horní část dlaně, konkrétně linie těsně pod prsty, je vybavena protiskluzovou výtuhou z materiálu Rubbertec. Zdvouení základního materiálu je aplikováno v oblasti mezi palcem a ukazováčkem, tedy v nejchoulostivějším místě, čímž je zajištěna dobrá životnost. Příjemným doplňkem dlaně je putko na spodní straně manžety, které usnadňuje natažení rukavice na ruku. Rukavice je kompletně vybavena protivětrnou, paropropustnou membrá-

Značka BBB kromě cyklo doplněk nabízí také nářadí, přičemž lze pořídit jak samostatné kousky, tak celé sady.

Sada toho nejnужnějšího nářadí pro domácí dílnu se jmenuje Tool Box Compact S, přičemž esko na konci znamená, že jde o nářadí pro kola s vybavením Shimano. Čečko za názvem je určeno vyznavačům italské klasiky. My jsme zvolili japonskou verzi.

Sada nářadí je usazena v profilované pěně, pokrývající dno plastového kufříku o rozměrech 200 x 340mm. Pěna je poměrně tvrdá, takže nářadí v ní dobře drží i při převozu. Vydávání z jednotlivých otvorů ale vyžaduje někdy trochu zabrat. Sada obsahuje kovový nýtač s výměnným trnem, díky střední velikosti se dá použít jak pro dílnu, tak jej lze vzít s sebou i na vyjížďku. Bičkový klíč na kazetu doplňuje stahovák kazety, obojí s dlouhou rukojetí pokrytou odolným pláštěm velmi příjemným na omak. Další důležitý klíč je na integrované středové složení, nově jej lze využít i pro dotažení matic centerlock kotoučů na osách 15mm. K němu bychom ale rádi viděli stahovák klasických klik či patnáčků na pedály,

Compactní kufřík

to ještě totiž nepatří pravěku.

Trojúhelníkový centrický klíč nabízí tři velikosti niplů, ale díky menšímu hranatému tělu se s ním trochu hůře manipuluje. Nechybí sada lepení a plastových montpák. Plastový kartáč na pastorky je spíše méně častým pomocníkem v dílně, ale budí. Dobrou manipulaci nabízí trojramenný imbusový klíč s rozměry 4, 5 a 6. Trochu jsme postrádali torx klíč na šrouby kotoučůvek, ten totiž není ani součástí imbusového multikey. U něj chválíme kovové bočnice a odol-

né provedení při standardní velikosti. Zapomenout nesmíme ani na klíč pro demontáž šroubů převodníků. Takhle drobnost ušetří často spoustu času a nervů s protáčeji se maticí.

Pokud bychom měli tuto sadu shrnout, nabízí vše, co je v domácí dílně potřeba. Tedy s výjimkou zmíněného torx klíče, patnáčky a stahovák klik. Rozměry nýtače a imbusů jsou univerzální, takže majitel uvítá možnost vozit je s sebou i na vyjížďku. To pro klasické dílenské nářadí větších rozměrů neplatí. Naproti tomu větší rozměr znamená lepší manipulaci, to platí ale pro profesionální dílnu, toto nářadí by mělo sloužit hlavně hobby jezdcům pro domácí údržbu. Cena 1890 korun je sice vyšší, ovšem při sečtení cen jednotlivých kusů nářadí je výhodnější. Pro cesty na závody nebo do auta na dovolenou s kolem má majitel alespoň všechno přehledně srovnané, což je hlavní smysl tohoto kufříku.

(už)

- + balení, materiál rukojetí
- chybějící torx na kotouče



Dali jste kolo k ledu? **CHYBA!**
Právě TEĎ je ten nejlepší čas...

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

... **svěřit Vaše kolo do péče zkušeného mechanika**

10 mechaniků, 2 dílny
lakovna
bez čekání na volný termín

... **pořídit si nové kolo**

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

Přijďte, na jaře budete o krok napřed!

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





➔ Dokončení ze str. 1

Tlumič Fox RP2 má na svém těle páčku, kterou je možné tlumič přitvrdit do režimu ProPedal, kdy je jeho chod tužší, ale nečekáné rázy pohltí.

Jízda

Posed je crosscountryově naladěný, takže řídítka jsou středně vysoko, del-



ší představec je posunuje kupředu a nízké vřetovky zajišťují příjemný úchop. Úhel hlavy 70° je přesně mezi XC klasikou 71° a all mountainovými 69°. Kolo je slušně ovladatelné ve výjezdu, kdy nejankovat a nechá se dobře vést i v prudkém sklonu. Větší délka zadní stavby 432mm a strmější úhel sedlovky 73,5° nahrává tomu, že se přední kolo ve výjezdu prakticky nezvedá a těžiště je posunuto víc kupředu.

Ve sjezdu je pak Hei Hei o něco stabilnější a klidnější, než klasické XC stroje, do smyky se jen tak neutrhne a také není přehnaně točivé.

Zadní stavbu jsme zavírali pouze na tvrdém povrchu, v lese je lepší nechat tlumič pracovat. Pohupování vlivem šlapání je na pístnici znatelné v řádu



milimetrů, takže při běžné jízdě nijak neruší, spousta běžných nerovností vyžehlí a na delších tratích se odmění oddálením únavy. Při jízdě ze sedla je ale lepší tlumič přitvrdit, aby se pohupování zamezilo. Úroveň propedalu je z výroby nastavena jako střední, takže se nejed-

KONA

Hei Hei

ná o tvrdý lockout, což se při silovém šlápnutí může projevit propružením tlumiče.

Celkově se na kole dá jet velmi svižně, ve středně rozbitém terénu má nad pevnými rámy jasnou nadvládu, kterou neztrácí ani ve výjezdech. Dvanáct kilogramů váhy je hodnota zcela odpovídající komponentovému osazení, v nabídce je pak ještě dražší verze Hei Hei Supreme.

Pro koho?

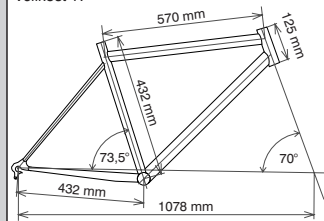
Kona Hei Hei bude ideálním strojem na delší XC tratě v náročnějším terénu. Pokud bychom jej srovnali se shodně osazeným pevným strojem, posedem a geometrií se mu zcela vyrovná a mírnou nadváhu vykoupí dostatek pohodlí, čímž zkvalitní jízdu a také oddálí jezdčovu únavu. ■



Technická specifikace:

Rám: Kona Race Light Scandium
Tlumič: Fox Float RP2 63 mm
Vidlice: Fox 32 F80 RL 80mm
Klíky: Shimano SLX
Pedály: Shimano M520
Přesmykač: Shimano Deore
Kazeta: Shimano SLX (11-32)
Přehazovačka: Shimano XT Shadow
Řazení: Shimano XT
Řídítka: Kona XC/BC Deluxe Riser
Představec: Kona XC/BC Deluxe
Brzdy: Shimano SLX 160 mm
Kola: Mavic Crossrail
Pláště: Maxxis CrossMark 26 x 2.1"
Sedlo: WTB Rocket V SLT
Sedlovka: Kona XC/BC Deluxe
Hmotnost: 12,0 kg / 17"
Cena: 77 990 Kč

Velikost 17"



- + stabilita, ovládání
- nižší zdvih

LEADER FOX

www.leaderfox.cz

KOLA PRO CELOU RODINU
ČESKÝ VÝROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX



SUNNY 24"

dirtparade
www.dirtparade.cz



Blikačky Knog



- + montáž, vodotěsnost, design
- cena

Portfolio produktů australské designové značky Knog jsme představili v loňském čísle 17. U blikaček a computerů je velmi netradiční a zároveň snadné jejich upínání na kolo, neboť místo běžných plastových stahovacích pásek Knog používá lékařský silikon, tvořící vnější obal. Jeho součástí je i pružné „ucho“, které obejme řídítka, představec, sedlovku či rám a pouhým zaháknutím za připravený háček je komponent v mžiku připraven.

Do testu jsme si na zimní období vyžádali dvě blikačky – Frog a Gekko. Ty se obě prodávají ve verzích s červeným a bílým světlem a je možné si vybrat ze spousty barev. Menší z nich Frog za 312 korun má jen jednu diodu s výdrží 80 hodin svícení a 160 hodin blikání. Elektronické vnitřnosti se vkládají do silikonového těla a blikačku napájí plochy články baterie CR2032. Super-bright dioda má udanou svítivost 10.000 milikandel a je vidět ze vzdálenosti půl kilometru.

Stisknutím blikačky z boku můžeme vybrat mezi svícením a blikáním. Výhodou této 12 gramů vážící blikačky je i možnost ji kromě na kolo upevnit třeba i na zadní část přilby.

Větší blikačka Gekko se třemi diodami má udanou výdrž 30 hodin ve standardním režimu a až 220 hodin v režimu blikání. K dispozici jsou totiž rovnou čtyři módy blikání pro červenou a tři módy pro bílou variantu diod. Blikačka Gekko je již o něco robustnější, takže se do ní vejdu dvě mikrotužkové baterie AAA. Výkon i viditelnost této 53 g vážící blikačky jsou shodné jako u modelu Frog, ale víc diod je lépe vidět, nehledě na to, že nepravidelně blikající tři světýlka přitáhnou pozornost řidiče mnohem dříve, než jedna dioda.

Cena této blikačky je přesně dvojnásobná, takže se dá s nadsázkou říci, že oproti frogu dostaneme jednu diodu zdarma.

(mig)



HARFASPORT
LYŽE / KOLA / SNOWBOARDY

přijme
SERVISNÍ TECHNIKY
nástup ihned

Své životopisy zasílejte na:
bouzek@harfasport.cz

TLUMIČE 3

Pearl Izumi AmFIB Bib Tight

U vyložené zimních elastických kalhot je dnes již přítomnost protivětrné membrány na čelních panelech takřka standardem. Samozřejmě jsou rozdíly v její funkci či elasticitě, v obou těchto kritériích je materiál AmFIB, používaný značkou Pearl Izumi, na absolutní špičce. Přesvědčili nás o tom dlouhodobě testované kalhoty AmFIB Bib Tight.

Přední díl je kompletně tvořen materiálem s membránou, zadní panely a lacl jsou ze středně zatepleného superroubaix. Výrazně nadprůměrná elasticita materiálů umožnila použití relativně jednoduchého stříhu, který je pouze na středu zadního dílu doplněn dvojicí samostatných panelů. Horní je vybaven protivětrnou membránou, optimální usazení na těle zajišťuje púlměsícový tvar spodního z nich a také precizně provedené ploché švy. Šířka stříhu se zdá být i díky dostatečné dimenzovanosti délce takřka univerzální. Kalhoty budou vyhovovat jak vyšvihávaným jedincům, tak i jezdcům, kteří mají nějaké to kilo navíc. Skvělá pružnost materiálů je v tomto ohledu plusem. Ještě více pak vynikne při výrazném ohybu nohy v kolenní, kdy není patrný jakýkoli nepřijemný tlak v oblasti kloubu. Lacl je vhodně široký a dobře rozkládá tah na ramenu. Jeho plně provedení se zateplením není u vyložené zimních kalhot na škodu. Pouze bychom uvítali snížení střední partie vpředu, při potřebě si odskočit je tento díl zbytečně vysoký. Praktickým doplňkem jsou patnáct centimetrů dlouhé zipy na koncích nohavic, jejichž jezdecké jsou odolné proti samovolnému nezáodcimu rozeplnání. Lem nohavic je vybaven vnitřním protiskluzovým zakončením. I když jsou ze zadu na kalhotách přítomna loga s funkcí odrazky, ocenili bychom větší množství reflexních prvků, například právě v okolí zmínovaných zipů.

Odolnost proti větru i vodě je u kalhot vynikající, přední panely odvádí skvělou práci, aniž byla výrazněji snížena celková míra prodyšnosti. Chytrým řešením je instalace membrány v pase i dozadu, čímž se předejde promočení vodou, stříkající od zadního kola. Absencí vnitřní polstrované vložky jsme u testovaných kalhot uvítali, neboť se tak zvyšuje jejich univerzálnost. V případě kola je většina jezdců zvyklá dospod používat běžné kratší s vložkou, jinak najdou kalhoty využití například při běžeckém lyžování.

Několikrát prani se na stavu kalhot nijak nepodepsalo, a to ani na podobě reflexních log. Nadprůměrná se zdá i celková odolnost materiálů. Kalhoty Pearl Izumi AmFIB Bib Tight jsou na trhu pouze v černé barvě, a to za cenu 3500 korun.



- + stříh, elasticita materiálů, zpracování
- vyšší lacl vpředu, méně reflexních prvků

(kad)

Ačkoli náš seriál o tlumičích uveřejňujeme v každém sudém vydání, tentokrát přímo navážeme hned na poslední díl. V něm jsme se totiž věnovali tlumení komprese regulovaným tlakem vzduchu, tedy principu SPV, který vyvinula značka Curnutt a používá jej hlavní výrobce tlumičů Manitou, firma Answer.

Princip funkce SPV trysky se zátkou a rozdílným tlakem před a za tryskou jsme vysvětlili v popisu a něco také ukázal obrázek. Pro lepší pochopení celé funkce ale v tomto pokračování přikládáme detailní náčrty postupné funkce SPV tlumení komprese, kdy jsou dobře vidět rozdíly jednotlivých tlaků během zanoření tlumiče.

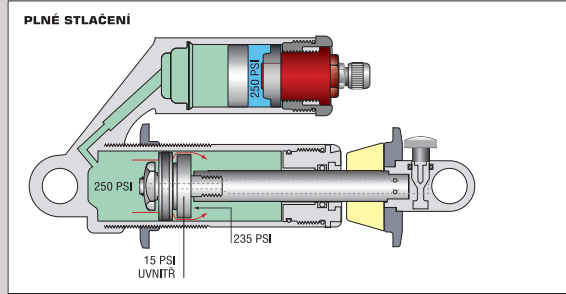
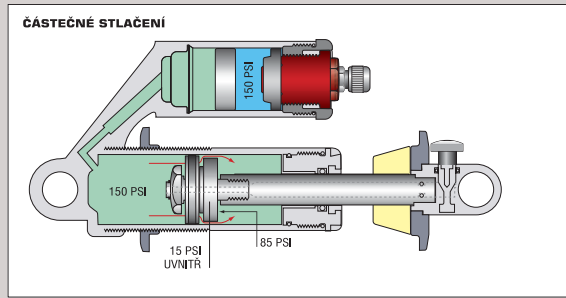
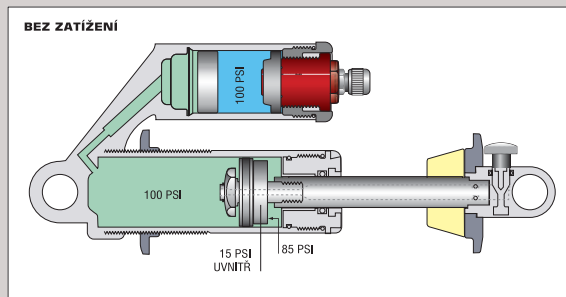
V klidovém stavu na prvním obrázku je patrná stejná hodnota tlaků v SPV komoře i hlavní pistu tlumiče. Nižší tlak je pouze za tryskou, která je překryta zátkou, jež brání vyrovnání tlaků oleje. Tlak oleje v hlavní komoře je přitom dán nafouknutím SPV ventilku na vyrovnávací nádrže.

Druhý obrázek ukazuje, že jakmile je tlumič zatížen, tedy dostane odpovídající ráz, tlak oleje v hlavní komoře se zvýší a následně se otevře zátky. Olej pak proudí volně tryskou za pistek, takže tlumič se normálně zanořuje bez výraznějšího tlumení. To fungovalo pouze před nárazem, než bylo dosaženo potřebné síly k otevření zátky.

Třetí náčrt ukazuje, že díky volnému přepouštění oleje skrz trysku se tlak před i za pistem začne postupně vyrovnávat. Tlumič tak buďto zajede maximálně do zdvihu, případně do hodnoty odpovídající síle nárazu podle nastaveného tlaku vzduchové pružiny nebo podle síly ocelové pružiny. Při vyrovnání tlaků se ale zátky dostane opět přes trysku, kterou uzavře, takže by mělo dojít k zamezení zbytečného chodu tlumiče až na dno zdvihu. Toto uzavření ale už na obrázku není.

Jestliže jste si nebyli v minulém dílu funkci SPV příliš jisti, tentokrát už to musí být naprosto jasné.

(už)



VAŠE DOPISY

Dobrý den, chtěl bych se poradit. S kamarádem-bikerem řešíme ideální nastavení sklonu sedla. Já tvrdím, že správné má být sedlo vodorovné, on, že má špička směřovat lehce nahoru. Kde je pravda? Může se konkrétní nastavení sklonu týkat přímo konkrétního sedla, případně je sklon sedla závislý na výšce řídítek? Díky za odpověď

@Honza

Správný sklon sedla je celkem často řešenou otázkou. Pro drtivou většinu cyklistů, ať už bikerů či silničářů, platí, že ideální nastavení sedla je vodorovné, to se může provést buďto podle oka, nebo s pomocí vodováhy. Záležití ovšem nejen na tvaru konkrétního sedla, ale i na lidské fyziologii. Pro lehké dolažení se nemusíte obávat porušit pravidlo, zásadní je především pohodlí. Vždy je nutné vycházet z vodorovného nastavení, ale není nezbytné jej na milimetry dodržet, zvláště v případě, kdy je vám třeba lehce skloněná špička výrazně pohodlnější. Důležité je, aby jezdec ze sedla nesklouzával a zároveň aby jej špička netlačila a aby byla hmotnost jezdecke na sedle rozložena co nejrovnoměrnejši. Takže cílem správného nastavení nemusí být vodorovná rovina, ale optimální kompromis mezi zmínovanými činiteli.

Pokud se zaměříme na vztah mezi sklonem sedla a výškou řídítek, pak zde může být souvislost, ale pouze u opravdu extrémních případů, tedy například u jezdcových či freeridových kol. U nich se vysoko umístěná řídítka často promítnou do lehce zvednuté špičky sedla, kterou jezdec šlapající téměř v záklonu uvitá.

(red)

INTERSPORT
PRAHA - PEKSPORT

TOTÁLNÍ VÝPRODEJ
kol a cyklistického zboží
- 20 %
- 30 %
- 50 %

www.peksport.cz

Vršovická 466, Praha 10, KOH-I-NOOR
tel.: 271 72 34 25 (cyklistika), 271 72 08 93 (sport)
Po-Pá: 9.00-19.00, So: 9.00-13.00
www.peksport.cz, e-mail: peksport@intersport.cz

NA SÍTI

Pod zkratkou KPO se skrývá cyklistický klub z pražského Radotína, jehož stránky www.kpo.cz jsou hodně nabitě. Úvodní strana se věnuje aktualitám, a že jich není málo. Drtivá většina je ze světa silniční cyklistiky, ale najdeme i jen závody. Jsou v nich i postřehy členů klubu, soutěže nebo ankety o počtu najetých kilometrů, z nichž nakonec vyjde průměrný cyklista. Koho zajímají výsledky z časovek nebo info ze závodů, nalezne to tam také.

Důkladnější členění je na levé straně vedle aktualit. Tam jsou pod sebou odkazy na časovky, kde nechybí datum čas a propozice jednotlivých závodů a samozřejmě teď po sezoně i výsledky. Zajímavostí je i důkladnější zaměření na trénink, kdy lze na biometrickém modelu sledovat výkonost profesionálních jezdců při světových podnicích. Fotogalerie z časovek je jen přehledkou vítězů. Kilometry jsou odkazem na soutěž v počtu najetých kilometrů, přihlásit se může kdokoli. Tréninková tour je celoroční podnik, kdy se jednotlivé etapy tréninkových vyjížděk měří a samozřejmě hodnotí. Nechybí



mapka a samozřejmě vyhodnocení jednotlivých etap. Akce jsou nabitě pozvánkami na výjizdy, informacemi ze schůzí nebo dalších cyklistických podniků. Činorodost klubu je opravdu hodně bohatá. Fyziologická poradna je věnovaná problematice zdraví a jízdě na kole, všem zájemcům zde radí odborník, takže nejde jen o nějaké postřehy ze života. Navíc kromě této poradny se objevují odborné rady tohoto druhu i v aktualitách. Tohle téma má na svých stránkách málokdo, takže doporučujeme.

Studnici rad, informací a nápadů je trafika, kde každý nalezne nějakou tu zajímavost – ať už o servisu, závodění či technice. Historie je ohlednutá za uplynulými akcemi či soutěžemi, zajímavá je akce Šilény cyklisty, což je ultramaratonský podnik. Nechybí fotogalerie a odkazy na cizí stránky. Stránky KPO doporučujeme všem, kdo to se silniční cyklistikou myslí opravdu vážně a hledají rady či informace, tady jich mají dostatek.



Komerční část patří tentokrát firmě Aspire, která je dovozcem značek GT, Schwinn, Mongoose a dalších. Na adrese www.aspire.cz je třeba se nejdříve zorientovat a dostat se do portfolia značek. Pak už nic nebrání prohlédnout jednotlivými katalogy. Ty nabízejí stručnou historii značky, která je například u GT velmi dobře popsána. Kola jsou členěna podle kategorií a samozřejmě nechybí jednoduchý popis komponentů. Kromě přehledu všech kol dané značky nechybějí ani recenze z odborných časopisů, takže si váhavý zájemce může přečíst o některém stroji informace ovlivňující samotný výběr. Zatímco úvod stránek a zpracování se k informacím vyzádují trochu práce, samotné katalogy značek už jsou jednoduše a přehledně zpracované. Na stránkách nechybí také seznam prodejců daných značek, ale klasický e-shop jsme tam nenalezli. Záběr značek zahrnuje kola, pláště, mazadla i oblečení či běžeckou obuv, takže jde rozhodně o jednu z nejucelenějších nabídek na domácím trhu.

(už)



PELL'S Thorr FS 150 Limit

žích a vyšším zatížení. Jedinou nevýhodou je ovlivnění tahu řetězu pružením, což se lehce projeví tahem za pedály hlavně v pomalých kořenitých pasážích a pak také menší aktivita pružení pod brzděním, daná jednočepovým systémem. Propedal o třech úrovních je zde spíše bonusem do ostrých stoupání ze sedla než nutností. Chod přední vidlice je naprosto perfektní, je to žehlička všech nerovností a díky pevné ose je nárůst tuhosti znát hlavně na ovládání pod brzdou v ostrých zatáčkách.

Čtyřpístkové brzdy Hayes Stroker ACE v kombinaci s kotouči Shimano ukázaly hodně ostrý a rychlý projev. Dávkování je přesné, ale je třeba si zvyknout na rychlý nástup maximálního účinku. Použití shimano kotoučů je dáno kombinací nábojů této značky, což si vynutila přední pevná osa. Tento zpevňující prvek je ale pro náročnou jízdu rozhodně přínosem.

Pláště WTB Prowler nabídl díky šířce solidní tlumení, ale zároveň jsou tím, kdo trochu brzdi kolo v akceleraci. Jejich hustý vzorek dobře drží na kamelech a členitěm podkladu, ovšem na



blátě přilíší silně nejsou. Kombinace dílů XT a XTR fungovala přesně a spolehlivě, takže není co vytkat.

Thorr je díky své ovladatelnosti, kultivovanému chování odpružení a slušnému osazení pinohodnotným a hravým endurem, které bude ideální pro dlouhé vyjíždky v hodně těžkém terénu, proložené hlavně spoustou technických pasáží.

► **Dokončení ze str. 1**

To platí hlavně pro malý a střední převodník, na velkém to tak výrazné není. Akcelerace je díky zdvihu a poměrně širokým plášťům průměrná, tuhost rámu je dostatečně vysoká.

Pro běžnou jízdu ani nezapínáme propedal a necháváme tlumič funkční, nemá snahu ubírat energii. Díky vzprímenému posedu je jízda klidnější, nejde o žádný stroj s velkými sportovními ambicemi, hlavní důraz je kladen na ovládání a hravost, přesto je jízdní projev lehký.

Ovladatelnost bíku s tímto zdvihem je přímo perfektní. Kratší stopa předního kola nabízí výbornou tučivost a okamžitou reakci na podněty od říditel. Těžší je v rozumné výšce, takže kolo není nutné



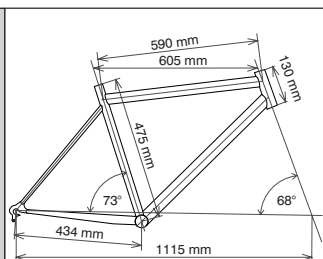
jezdeck, v pomalých a technických pasážích pak kolo lehce provede nástrahami i začátečníka. Kyvka drží zadní kolo na povrchu i při odrazu ke skoku, naopak ve sjezdech je na hranách znát trochu tvrdší projev. Ve výjezdech je i přes vzprímený posed poměrně dlouho znát stabilita, než se bike začne stavět na zadní. Thorr je tedy hravý a dobře ovladatelný stroj.

Tlumič při běžné jízdě chodí zhruba do dvou třetin zdvihu a nijak netrápí jezdce ubíráním energie. Nicméně dopad ze skoku či velké nerovnosti okamžitě přesvědčí jezdce o hloubce zdvihu, který byl zatím skryt kdesi v rezervě. Ve stoupání a na rovině tedy funguje odpružení kultivovaně, svou pravou identitu ukáže až v těžších pasá-

► přemlouvá ke změně směru. Ve sjezdech je hravost hodně znát, ale nepřesahuje hranice zbrklivosti a nestability. Rychlé tratě vyžadují zkušenější ruku

Technická specifikace:

- Rám: PELL'S 7005 Triple Butted, 150 mm
- Tlumič: Fox Float RP 23
- Vidlice: Fox Float RLC 140, 15 mm osa
- Brzdy: Hayes Stroker ACE
- Kličky: Shimano Deore XT
- Řazení: Shimano Deore XT
- Přehazovačka: Shimano XTR
- Přesmykač: Shimano Deore XT
- Náboje: Shimano Deore XT
- Ráfky: Mavic EN 521
- Pláště: WTB Prowler 2.3
- Ridítka: PELL'S DH8 0V
- Představec: PELL'S RX67 0V
- Sedlo: PELL'S Camp
- Sedlovka: PELL'S XR4
- Hmotnost: 11,8 kg
- Cena: 65 970 Kč



- + ovladatelnost, posed, chod pružení, výkon brzd
- pomalejší pláště

CamelBak bez batohu?

Americký CamelBak připravil pro rok 2009 několik novinek, z nichž nejvíce nás zaujala vesta RaceBak s integrovaným vodním rezervoárem. Ten konečně vyřeší problém jezdců, kteří odmítají zbytečné zatížení kola bídou a místo na kole si tekutiny vozi raději na těle.



Jenže doposud bylo možné si rezervoár s nápojem vézt jedině v batohu na zádech, což s sebou přináší nepříjemné pocení zad. Na trhu je celá řada lépe či hůře odvětrávaných batohů, ale z pocení nezabrání žádný. Na běžné vyjížďce to sice tolik nevádí, ale závodníci batoh prakticky nepotřebují. Proto vítáme vestičku CamelBak RaceBak z lehkého prodyšného materiálu QuickWick, která umožní vézt tekutiny na těle mezi lopatkami. Tím jezdcí jednak nemusí zatěžovat kolo pod sebou bídou a zároveň mají vodu kdykoliv k dispozici bez nutnosti sahat pod sebe na rám. Umístění do horní části zad také ponechá volnou bederní část, která se potí nejvíce.

Vesty byly úspěšně otestovány silničáři během loňských závodů Giro d'Italia a Tour de France a tým Garmin-Slipstream je bude oficiálně používat i v roce 2009. Závodník s hrbem může působit dost zvláštně, ale zde se jedná o zcela funkční a logickou evoluci, která přinese další zlepšení jízdního komfortu.

V rychleschnoucí vestě má být pod rezervoárem vložka, která by se měla postarat o izolaci vody od těla a zabránit tak jejímu ohřívání. Rezervoár Omega Hydrotanium se plní osvědčeným otvorem HydroPouch a hadička je obalena neoprenem, takže ani v horkých dnech by se tekutina v hadičce neměla přehřívát.

Nový RaceBak bude k dispozici v pánské a dámské variantě, přičemž pánský bude vážit 184 gramů a dámský 158 gramů. Barva bude pouze bílo-šedá, ale velikostní výběr bude dostatečný od S až po XXL. Do rezervoáru se vejdou až dva litry tekutiny, což by mělo i v nejteplejších dnech stačit alespoň na dvě hodiny jízdy.

(mig)

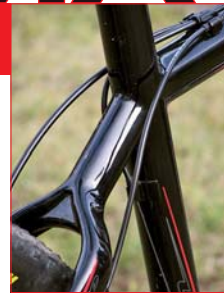
Nový exkluzivní e-shop zaměřený na LOOK rámy v provozu od 1.12.2008

WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ



DEMA

Lottus



MaxxLite285 patří do kategorie „ultra thin“. I přes skvělou odvalovací schopnost, akceleraci a celkem slušné vedení na suchu bychom zde preferovali o něco univerzálnější vzorek, byť za cenu trochu vyšší obvodové hmotnosti kol.

Po stránce jízdního komfortu nelze do rámu čekat zázraky, jeho priorita je očividně spíše ve skvělém přenosu energie. Rozdložená ale nepatří mezi vyložené tvrdé, prodloužená sedlová trubka dokáže pohltit část otřesů a totéž platí o zadní stavbě.

Vidlice Rock Shox SID Race se zdvihem 80 mm se ke kolu výborně hodí. Zdvih je pro ryze závodní XC rám dostačující, připomínky nelze mít ani k tuhosti vidlice. V dobrém dosahu pravého palce je dálkové ovládání lockoutu, který určitě závodník rád využije.

Ke karbonovým řídítkům a předstávkám Ritchey WCS jsou tak trochu netradičně vybrány příjemné gripy WTBS s bočními duralovými zámkami pro protočení. Od WTBS pochází i hodně pohodlné sedlo ViGo SLT Carbon Ti.

Cena 99 999 korun odpovídá výbornému rámu i použitému osazení, které je po všech stránkách vyvážené. Stejně jako jízdní vlastnosti.

XTR & SID
Osazení je skutečně nekompromisní. Sada XTR včetně stejnojmenných zapletených kol je bezchybná. Logo XTR nesou i standardně dodávané SPD pedály.

Slovenská Dema vstupuje svým novým topmodelem Lottus do elitní třídy karbonových XC biků. Původní nejvyšší typ Ferrara novinka sesazuje na druhý post, a vrchol tak obsazuje superlehký závodní stroj s integrovanou sedlovkou a kompletním osazením XTR.

Z konstrukce rámu již na první pohled vyznačuje určitá robustnost, což při testovacích jízdách potvrdila jeho skvělá torzní tuhost. Profily jednotlivých trubek opticky vychází z klasického kruhového průřezu, ovšem pro navýšení efektu je u horní a spodní trubky použit šestúhelníkový průřez. Zadní stavba působí spíše subtilně, což platí především o sedlových vzpěrách s útlou horní monostay konstrukcí. Naopak spodní část, vycházející plynule ze středového pouzdra, je hodně široká pro maximální navýšení tuhosti v této oblasti rámu.

Prodloužená sedlová trubka, či chtě-li integrovaná sedlovka, využívá po celé své délce průměru 34,9 mm, takže už na pohled působí hodně mohutně. Duralový zámeček umožňuje jemné výškové doladění, stažení k sedlové trubce je vyřešeno dvojicí protilehlých šroubů. Ideálně funkční je i nastavení sklonu sedla.

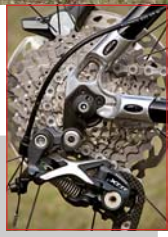
Mezi luxusně vyhlížející detaily rámu patří neprehlédnutelně leštěné duralové patky, do nichž jsou zasa-

zena a zalepena ramena zadní stavby. Vedení řadičích lanek a hadičky zadní brzdy je instalováno na vrchní straně horní trubky. Po funkční stránce bezproblémové, z hlediska estetiky bychom dali přednost spodní straně.

Prostě Lottus
Legendární sportovní vozy Lotus sice mají v názvu o jedno „t“ méně, ale i tak se nejedná o podobnost čistě náhodou. V obou případech totiž jde o skvěle ovladatelné stroje, které působí svému majiteli potěšením a nevšední sportovní zážitkem.

Dema Lottus je 9,35 kilogramu vážícím, čistokrevně závodním vybavením. K jeho hlavním kladům patří skvělá akcelerace, daná již zmínovanou skvělou tuhostí rámu a nízkou hmotností. Lottus již při prvním šlápnutí nenechá nikoho na pochybách, k čemu je určen. Jeho doménou jsou rychlé, spíše méně technické XC tratě. Ovladatelnost patří k průměru třídy. Bike není nadměrně živý a ochotně vede přímý směr, ovšem již menší impuls od řídítek nebo změny tížiště se setkává s rychlou odezvou.

Rám není nijak přehnaně dlouhý, takže i při dodržení čistě závodní pozice

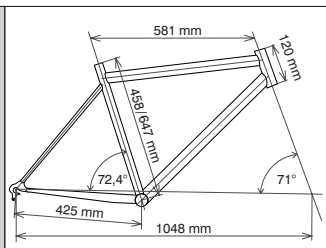


nenutí jezdce k nadměrnému nepřijemnému natažení. Jedezdy zvládá lottus na jedničku, k čemuž mu pomáhají níže umístěná řídítka i vhodně dlouhý představec. **Vrchařské dovednosti skvěle předvede i v hodně prudkých výjezdech,** kde nemá výrazné tendence se stavět na zadní a dokáže ho zkrátit i méně zkušený jezdec. I když je lottus určen primárně pro závodníky, nejsou jedinými, kdo mohou tento bike k maximální spokojenosti sledat.

Ve sjezdech je nutné přihlídnout k tomu, jak je lottus konstruován. Je to lehký bike pro rychlou jízdu, takže v kamenitých pasážích je nutné počítat s o něco horším vedením, a především je zapotřebí „ubrat plyn“. Díky nízké hmotnosti má kolo tendence se trochu rozskákat a navíc úzké pláště Maxxis

Technická specifikace:

- Rám: Carbon Monocoque Race IST
- Vidlice: Rock Shox SID Race 80 mm PopLock
- Klíky: Shimano XTR
- Brzdy: Shimano XTR
- Řazení: Shimano XTR
- Přehazovačka: Shimano XTR
- Přesmykač: Shimano XTR
- Kola: Shimano XTR
- Pláště: Maxxis MaxxLite 285 2.0
- Řídítka: Ritchey WCS Carbon
- Představec: Ritchey WCS 4Axis
- Sedlo: WTBS ViGo SLT Carbon/Ti
- Hmotnost: 9,35 kg
- Cena: 99 999 Kč



- + tuhost, nízká hmotnost, špičkové osazení
- málo univerzální pláště

Nadupané hodinky

Běžný cyklista si sice vystačí s tachometrem měřícím vzdálenost a různé rychlostní údaje, hloubavější nebo náročnější cyklisté či vyznavači sportů v přírodě však touží vědět více.

Sportovní hodinky Junso JS-704B jsou nejdražším modelem v nabídce značky a jsou doslova nabití měřicími schopnostmi. Pro cyklisty je zásadní informace, že ovšem nedisponují běžnými funkcemi cyklocomputeru, takže rychlost nebo vzdálenost nezbyvá než měřit klasicky přístrojem na řídítkách.

Klasický tvar má průměr 50 mm a přes zápěstí napříč dokonce 65 mm, takže se nejedná o žádný miniaturní kousek. Tělo z odolného plastu by mělo být vodotěsné až do hloubky 35 metrů, tolik jsme ale nezkoušeli. Ovládání tvoří čtveřice tlačítek, páté je spínač podsvícení displeje. I přes větší rozměry hodinky na ruce sedí dobře, při delší jízdě v terénu může však na zpočátku ruce gumový řemínek lehce táhat za chluupy, takže není od věci usadit hodinky pomocí pěnové výstelky na řídítka.



pomocí funkce výškoměru a kompasu. Údaje o okamžité nadmořské výšce jsou doplněny ještě minimální a maximální dosaženou výškou, kterou přístroj zaznamenává, a také celkovým převýšením. Vertikální rychlost ukazuje hodnotu změny výšky, a k tomu je i to málo, může si ověřit venkovní teplotu, to přístroj také umí. Bohužel na ruce je tento údaj lehce matoucí, protože senzor bere v potaz i teplotu těla, takže je lepší hodinky sundat.

Klasické funkce hodinek a stopky doplňuje zmíněný tlakoměr nebo samostatný kompas, symbol slunce, mraku nebo deště je jakousi předpovědí počasí založenou na naměřeném tlaku a teplotě, samozřejmě ve spolupráci s danou výškou. Hodinky Junso mají tedy tolik funkcí, že je třeba opravdu dlouho studovat návod, aby je člověk všechny využil. Nicméně výškoměr se nám velice osvědčil a při porovnávání s pevně umístěnými údaji o nadmořské výšce se výrazněji neliší.

Ovládání za jízdy je trochu méně pohodlné, navíc to odvádí pozornost od jízdy. Neustálé zjišťování srdeční frekvence a nadmořské výšky ale za chvíli omrzí, takže nakonec dojde jen na celkové převýšení či minimální nebo maximální dosaženou výšku. Cena 2950 korun není nejvyšší, ovšem množství funkcí jí naprosto odpovídá. Kdo si tedy rád pohlídl kde je, jak na tom je, jak je vysoko a zda mu není zima, může po těchto šikovných hračkách sáhnout.

- + množství funkcí, ovládání
- absence cyklofunkcí

Jízda BEZ LIMITU



THORR FS 150 novinka 2009
Gulácká trubka modely THORR jsou univerzální All Mountain kola, pro jízdu vylehčující drsné sjezdy a technické traily, ale přitom se neliší ani ocelovým terénním. Díky pohodlnému posedu s jízdním vedením kola a účinným přenosem síly bude každá výjezdka zábavou. THORR FS využívá, stejně jako XC modely RideLight, vlastní konstrukci pružného PSSP. Zadní stavba je zde s rámovým trojúhelníkem spojena pomocí CNC prvku a tlasných průmyslových ložisek velkého průměru, které zaručují výbornou boční tuhost, dlouhou životnost a minimální nároky na údržbu. Rám nabízí komfortní zdvih 150 mm prostřednictvím inteligentních tlumičů Fox Float, RLC nebo Fusion. O2 RPV se širokou škálou nastavení.



PLNOLETÝ AMULET

Při představení nové kolekce domácí značky Amulet, které se odehrává na brněnském veletrhu Sport Life, zněla slova chvály a uznání. Letos slaví Amulet osmnácté narozeniny a jeho kola jsou nejen dospělá po technické i designové stránce, ale především jsou nepřehlédnutelná.

Amulet se vždy snažil jít svou vlastní cestou a také se mu to vyplácelo. Po kole této značky proto sahali zájemci o designové nevěštní, kvalitně osazený stroj za příznivou cenu. Amulet se nikdy nebalí barev a u kolekce 2009 je to patrné více než kdykoli předtím. Designy jsou zpracovány do posledního detailu, každá sebemenší linka zde má svou úlo-

pletní osazení XTR v kombinaci s koly Mavic CrossMax SLR, další využívá díly Sram X.0 a kola Fulcrum Red Metal Zero a poslední z trojice je postaven opět na kolech CrossMax a dílech XTR a XT.

Následující typy 9.700 a 10.300 si vztahují za základ osvědčený duralový rám ze slitiny 7005 T6 Superlite Exo s využitím karbonové vestavy, tvořící podsede-

dy, cool, sexy. Sportovní biky zde představují typy Night Cat a Crystal Cat. Pro dámy závodnice je zde vřst novinka v podobě modelu 11.400 s dodatkem W. Jedná se tedy o dámskou alternativu běžné „jedenáct čtyřky“, ovšem s upravenou geometrií, dámským sedlem WTB a bezchybným designem kombinujícím bílou s oranžovou.

V-Max 128 & cross

Trojice silničních modelů řady V-Max 128 se pro letošní rok rozrostla o dva topmodely postavené na karbonových rámech. Stejně jako v případě závodní MTB série se i zde výrobce držel stylistické jednoduchosti a kruhových průřezů hlavních trubek. Optimální tu-



hu a význam. Při podrobném prozkoumání rámu je smysl pro detail patrný z každého záhybu či typu písma. Skvělý kabát ale nijak nezastírá technickou vyzpělost. Objevily se nové karbonové rámy u elitní kolekce horských a silničních kol, výrazného rozšíření se dočkala série dámských sportovních a závodních modelů, nadále silná je značka i svou nabídkou kvalitních krosů. Amulet je sice již plnoletý, rozhodně ale nezačal přibírat, velice nízká váha je pro něj stále charakteristická. Jeho „dieta“ se i nadále odráží v názvech vrcholné série XC biků. Topmodel nese označení 8.990, což odpovídá jeho hmotnosti v gramech!

Superlite

Nové karbonové monokokové rámy MTB série představují po konstrukční stránce klasiku, vše je zde podřízeno optimálnímu poměru mezi co největší tuhostí a nízkou hmotností. Zajímavým prvkem je soudkovitě tvarovaná hlavová trubka a patrný schůdek uprostřed horní trubky, zadní monostay vzpěra je osvědčenou konstrukcí. Na tomto rámu je postavena trojice top modelů, tedy typy 8.990 SH, 8.990 SRAM a 9.600. Ty shodně využívají vidlice Fox FRLC 100, přičemž první jmenovaný sází na kom-

ové vepěry s horním monostay napojením. Tentýž superlehký rám byl použit na topmodelech kolekce 08 a charakterizuje jej výrazná biaxiální profilace spodní trubky s maximálním rozšířením v oblasti u středového pouzdra. Další modely závodní série jsou již postaveny na kompletně duralových rámech, opět ze slitiny 7005 T6 Superlite Exo s nepřehlédnutelnými, precizně vyfrézovanými mřískami zadní stavby.

Pro radost z jízdy

Série XC Core představuje klasické stroje pro sportovní cross-country, ovšem již bez závodních ambicí s přihlídnutím k maximální radosti z jízdy. Bytelnější rámy ze slitiny 6061T6 Lite nabízí živější geometrii, a tudíž snadnou ovladatelnost v techničtějších pasážích. K vyloženě sportovním modelům zde patří typy Rival, Fanatic a Maniac.

Pro městské borce je připraven typ Gruppe ze série Hazard Zone. Tento cenově dostupný bike je postaven na maximálně odolném rámu s využitím hydroformního tvarování mohutných západ a vidlice RST Launch.

V případě dámských modelů je připravena série Cats s podtitulkem „tren-

host rámu by měla být zajištěna i širší monostay vzpěrou zadní stavby. Použitá grafika, fonty písma a luxusně vyhlížející kombinace černé se zlatou a bílou navozují dojem italské klasiky. Karbonovou novinku lze volit s osazením Ultegra či Dura-Ace, samozřejmě v provedení 09.

Luxusní krosová kola jsou silnou zbraní Amuleta. To platí jak o největším typu Voyager s díly Deore XT a SLX, tak i o nižších Route 75, Route 66 či Route 55. Základem těchto modelů jsou lehké rámy ze slitiny Prolight Alu 6061 T6, zásadní je zde ale také jasná orientace na maximální komfort jezdce.

Amulet, to jsou především detaily!

Málokterá značka věnuje takovou pozornost detailům, jako právě Amulet. Barevné stadiční rámy s vidlicemi, sedly či předstávkami je dotaženo k dokonalosti pomocí barevné anodizace posledních objemků či výměnných držáků přehazovačky. Výšivky na sedlech dokonale korespondují s grafickými prvky na rámech. Tomu se zkrátka říká absolutní nadšení pro design. Amulet 2009 je takovým splněním designového snu.

(kad)

IXS Storm DH

Bryle IXS Storm DH jsou určeny pro použití při adrenalinových disciplínách, jako je sjezd, freeride a four cross, ale na rozdíl od motokrosových a bikových brýlí se hodí i na zimní sporty. Součástí balení jsou tři výměnná skla, z nichž jedno tmavě je zdvojené, a tudíž v zimě nedochází k nechtěnému zamřzení. Na letní disciplíny pak stačí zdvojené sklo vyměnit za jednoduché, v sadě najdeme kouřové do slunečního počasí a jedno čiré bezbarvé s UV filtrem 400. Proti poškrábání při transportu je určen látkový pytlík se zdvojenou stěnou. Všechna skla jsou potažena vrstvou proti zamřzování a poškrábání, takže se nedoporučuje je zevnitř leštit.

Bílá gumové obroučky jsou dostatečně vyplastrovány a mohlány nikde neškrábou. Bryle jsou odvětrány nad i pod skly otvory, které jsou opět překryty mohlitanem proti vniku nečistot k očím. Gumová upínací páska je zespuď podlepena silikonovými proužky, aby bryle neklouzaly z přílb. Uprostřed je přezka, kterou lze snadno rozpoutat i v zimních rukavicích a výborně je dvoji stahování na obou půlkách pásy.

Bryle jsme úspěšně vyzkoušeli v zimních měsících, viditelnost z nich je maximální a po chvíli jezdce zapomeno, že nějaké bryle na očích má. Výměna skel je velmi snadná, stejně tak nasazení i sejmání. Cena brýlí 1559 korun sice patří k těm vyšším, ale v ceně máme troje skla, což zvyšuje jejich použitelnost na celý rok. Pouze jsme postrádali trny na bocích skel pro možnost nasazení trhacích průhledných krytů do mokra a bláta, jak to mají čistě bikové a motokrosové bryle.

(mig)



výborné usazení na obličej, tři skla v sadě, drží pevně na přílbě



absence trnů na trhací skla do mokra

MALOOBCHODY

Kola ŠÍRER www.sirer.cz

BRNO
tel. 547 212 482

BEROUN
tel. 311 621 355

Č. BUDĚJOVICE
tel. 386 359 259

Oficiální dovozce
Káňovské

Horská a krosová kola

Stavby silničních kol

KERN
CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

Od r. 2001 motorizujeme kola eI. 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

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

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

axit

Axit CZ, s. r. o.

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

prodej snowboardů, vázání a příbely

internetový prodej po celé ČR a SR

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

www.axit.cz

Kola Štorek
Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ dětská
■ platební karty
■ splátkový prodej bez navýšení

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, Revnice

AUTHOR MERIDA SHIMANO

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

Author, Merida, Rocky Mountain
Bianchi, NW, Craft, Moira,
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

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

soboty od listopadu
do února zavřené

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatku.cz

značková prodejna
servis kol

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