

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

CYKLOSERVIS

10

2009

Ročník XVII.
Cena 12 Kč

Václav Ježek



Čtěte na str. 20

»Tady jezdím já«



Bike Emotion



Instinct^{ASL}

doporučená cena
25.990,- Kč

www.author.eu



FELT

Nine Elite



Postavit devětadvacítku tak, aby byla kromě lepší průchodnosti terénem zároveň i dostatečně obratná, to je základem úspěchu pro oblíbenost velkých kol. Beze zbytku to platí o modelu Nine Elite, jehož karbonový rám a velký průměr kol slibují příjemný zážitek z jízdy.

Obř

Celokarbonový rám působí na první pohled poměrně obřím dojmem. Kvůli velikosti kol je rám tradičně rozložitý. Spodní trubka má trojúhelníkový průřez a při pohledu ze sedla je doslova obří. Horní trubka je od hlavy trojúhelníková, ovšem u sedlové trubky přechází v charakteristickou profilaci známou z duralových modelů této značky.

► Pokračování na str. 4

2F letně



Dámská kolekce domácí značky 2F se za poslední dobu výrazně rozrostla. My jsme do testu zvolili vyloženě dívčí růžovo-šedou kombinaci letního dresu a krátkasů se zkrácenou nohavičkou.

Dres je ušit z materiálu Polyester Micro, jenž byl vyvinut speciálně pro cyklistiku. Střih s užšími rameny a rozšířením přes boky odpovídá ženským křivkám, výhodou je i výrazné prodloužení zadního dílu. Skrytý třetinový zip má decentní úchyt jezdce a je s ním snadná manipulace. Vodorovný zip zadní kapsy je klasický, provedený ve shodné barvě s dresem. Kapsa je rozměrná přes celou šíř zad. Její kapacita je tedy více než dostatečná. Usazení dresu na těle je velice příjemné, což je zásluhou především střihu s volnějšími rukávky a zcela volným spodním lemem. Vynikající je prodyšnost materiálu a jeho schopnost transportovat vlhko od pokožky. Chválíme použitou grafiku, zdůrazňující ženské přednosti, a také jemný motiv květů. Dres je nabízen v několika barevných kombinacích za cenu 811 korun, a to ve velikostech S-XXL.

Dámské krátkasy 2F jsou ušity z Polyamidu s 20% podílem lycry. Nízká gramáž materiálu zajišťuje optimální ventilaci, samozřejmostí je také jeho vynikající elasticita. Střih se zkrácenými nohavičkami je výhodou z hlediska opálení. Maximální pochvalu zasluhuje vysoké protažení zadního dílu, jenž v kombinaci s dresem 2F výborně chrání partii ledvin před prochazením. V pasu je použita široká plochá guma, lemy nohaviček jsou vybaveny protiskluzovým zakončením pomocí vetkaných gumíček. Design obzvláště pěkně provedené ploché švy a reflexní pruh s logem. Speciální dámská antibakteriální vložka C-Tex je vepředu hodně úzká, aby poskytla dostatek prostoru stehnům. Její celoodvodové vstříti hustým plochým švem je pak ideálním předcházením předčasnému řidnutí lycry v okolí vložky. Usazení kalhot na těle je příjemné, horní lem vzadu drží i při předklonu stále vysoko a nemá tendenci sjíždět. Stejně tak stažení lemu nohaviček není nijak přehnané. Vložka se zprvu sice zdá tenčí, ale i při delší jízdě poskytne dostatek pohodlí a především optimální tvarové přizpůsobení. Krátkasy jsou nabízeny celkem v sedmi barevných variantách, ve velikostech S až XXL, a to za cenu 817 korun.

(kad)

Není ani tak důležité, kolikátý Bikefest na Gardě to letos byl, ani kolik lidí se tam sjelo, jaké se uskutečnily závody či kolik se před vyhlášeným maratonem snědlo kilo těstovin. Důležité je hlavně ježdění na kolech, kvůli kterému do tohoto nejteplejšího výběžku Alp jezdí nejvíce lidí. A to bylo letos poznamenáno tuhou zimou, neboť vysoké vrstvy sněhu překvapivě ležely i v místech, kde se v minulých letech v prvním květnovém týdnu už běžně dalo bikovat. A tak se ten, kdo se nechtěl ve vysokohorských partiích brodit sněhem a kolo tlačit několik kilometrů závěje, mohl cítit ochuzen o maximální zážitek z jízdy, neboť se musel pohybovat pod hranicí sněhu. A ta ležela už v nadmořské výšce od 1500 metrů výš.

ZASNĚŽENÁ

Na Bikefestivalu u jezera Lago di Garda jezdíme každoročně hlavně zachytit novinky a zajímavosti na nacházející sezónu, a také se svést na u nás zatím nedostupných kolech. Jezdci, kteří touží po novém stroji či alespoň obměně komponentů, určitě zklamání nebyli. Po několika hubenějších letech se festival zase začíná rozrůstat a rozhodně zde nebylo cítit, že by se cyklobyznisu nějak dotýkala celosvětová krize. Stánky opět nabízejí dostatek testovacích kol pro zájemce

o inovaci svého cykloparku, neboť mnozí lidé se právě díky krizi odvrátili od aut a začínají přemýšlet nad častějším využitím bezplatné a ekologické přepravy po vlastní ose.

Kdo však čekal přehřel modelů pro rok 2010, ten byl určitě zklamán, protože své chystané novinky odtajnil pouze odpruženářské firmy Marzocchi, Manitou a DT Swiss, kol pro příští sezónu bylo vidět jen poskovnu. Důvod je jasný – na Gardě vystavují hlavně prodejci a dovozci, kteří potřebují prodávat

současné kolekce, takže návštěvníkům předvádí to, co je právě na trhu.

Jedno negativum však krize přece jen přináší – ačkoliv ceny jednotlivých modelů pro rok 2010 chce většina značek zachovat na stejné úrovni, kvůli vyššímu kurzu dolaru a také rostoucím nákladům se firmy uchylují k tzv. downspeccingu, tedy osazování kol levnějšími komponenty při zachování téže ceny.

Z českých obchodníků na gardě vystavovaly pouze značky Rock



Německý časopis Bike, jenž organizačně stojí za celým festivalem, letos slaví 20. výročí svého vzniku. Proto se lidé z Biku, včetně testovacího jezdce Holgera Meyera, na sobotní oslavu vyměnili do dobového ohozu ve stylu punkových a rockových kapel. Po pár pivech už člověk nevěděl, jestli nepřišli Sex Pistols...

Výrobce odpružení Fox, sídlící ve slunné Kalifornii, nikdy moc neřešil, že se někde ve světě jezdí i pod bodem mrazu a nesmyslně ostré hrany ovladačů změny zdvihu či odsoků do zkřehlých rukou zbytečně řezou. Letos tak zmizel poslední nedostatek jinak špičkových vidlic a všechny hrany budou zaoblené.



Maďarský karbonový stroj De Riva využívá pružnosti karbonu k zajištění co nejpoohodlnější jízdy. Stačí však zahábit zadním kolem do stran, aby bylo jasné, že ploché řetězové vzpěry nezabrání kroucení zadní stavby.

Konstruktor kola nám však řekl, že přesně to je žádoucí jev, neboť kolo se pak v zatáčkách lépe přizpůsobí sklonu. Vtipálek...



Německá firma HaiBike přenesla všechny moderní prvky i na pevné rámy z duralu, když zadní stavbu pro vyšší tuhost osadila patkami pro pevnou osu se závitem, pro úsporu hmotnosti byl úchyt brzdy IS nahrazen lepším postmountem, hlavová trubka je připravena dole pro 1,5" sloupek a nahore pro 1 a 1/8".



Replika celoodpruženého závodního modelu Thomase Frischknechta, která by měla být běžně k dostání, váží pouhých 9,5 kilo. Na tom mají tři podíl komponenty DT Swiss, včetně nejlehčích zapletených kol s karbonovými ráfky o hmotnosti 1250 gramů či nejlehčí odpružené vidlice XRC 100 s karbonovým sloupkem a korunkou, váží také 1250g.



Titanová klasika Merlin představila rám Cielo (italsky nebe), jenž kombinuje titan s karbonovými trubkami. Přínos technologie je prý minimální, ale rám si vynutil zákazníci kvůli designu. Je otázka, zda písmo u názvu kola je takto navrženo schválně, neboť se dá číst i jako Culo, což je italsky sprosté označení pro dámské pozadí.

Italská Formula vloni na Eurobiku představila nejlehčí kotoučovou brzdou R1 o hmotnosti 270g, a už je tady její další odlehčení. Ačkoliv se jedná o pouhé čtyři gramy, výhodou karbonové páčky je její pro prsty příjemnější tvar, který v nízkých teplotách nebude na rozdíl od duralové páčky tolik studit.



Výrobce odpružení Suntour se vloni vrhnul do elektronického uzavírání vidlice, které jeden z testovacích jezdců zkoušel na maratónu na Gardě. My jsme si vidlici otestovali také a musíme potvrdit kvalitní a rychlou funkci zavírání pouhým stiskem tlačítka. Citlivost Avonu i na drobné nerovnosti je přitom vysoká.



Italská firma s desetiletou zkušeností se stavbou rámu Paduano vyrábí softtailový rám Bruto s využitím titanu řádu 9 a karbonových trubek vysokého modulu pevnosti, které se spojují dvoosložkovými pojivky. Zadní stavba díky vzduchovému tlumiči Cane Creek disponuje dvěma cm zdvihů. V nabídce jsou i řídítka v kombi s představcem.



Obrovský zájem přitahoval koncept městského kola firmy Cannondale. Sedivý stroj se silničními koly, pevnou vidlicí typu lefty, kotoučovkami a rovnými řídítky, integrovanými do představe, nebyl nijak označen a pouze udivoval svým nekonvenčním vzhledem. Rám však byl pouze z plastu, takže potěškáním návštěvníci stejně nic nezjistili.

PERFECTION FOR ACTION

CROTONE

Ultralehká voděodolná cyklistická větrková CROTONE transparentní

Cena: Kč **1 199,-**

Velikost: XS-3XL / Barvy: transparentní

Ultralehká cyklistická větrková z transparentního - neutrálního materiálu. Unikátní pružný materiál s vodním sloupcem 10.000 mm zajišťujícím dobrou prodyšnost 3000 g/m²/24 hod. Síťovina v podpaží pro zvýšení ventilačních schopností. Celopropínací zip s podložním a překrytím v krku, zabraňující poškrábání krku. Svažené reflexní pruhy na předním i zadním dílu. Reflexní logo na obou stranách. Bunda lze snadno sbalit do síťovinové tašky se stahováním, která je přiložena k bundě. Neuvěřitelně lehká ochrana proti dešti ve 150 g. Prodloužený zádyvý díl.

www.rogelli.cz
www.rogelli.sk

Rogelli CZ, Nádražní 83, 549 57 Teplice n/Met., Tel.: +420 773 535 836, e-mail: info@rogelli.cz

PRESTIŽNÍ CYKLISTICKÉ RUKAVICE

MODELY V PROFESIONÁLNÍ KVALITĚ

NEJOBSÁHLEJŠÍ NABÍDKA NA TRHU

CHIBA

PRO TEAM

Vysoce prodyšné cyklistické rukavice

Model ze střední kolekce rukavic CHIBA. Exklusivně modelované rukavice s důrazem na profesionální dynamiku vzhled – kombinace klasických a nových designových prvků. Klouby chrání Neopren, protiskluzné clarino s gelem v dlani. Vzdušný AirVent nad hřbetem ruky a ve větší části dlaně zajišťuje unikátní ventilaci Vaší ruky.

Cena: Kč **699,-**

Velikost: S, M, L, XL, XXL

• Materiál-dlan: Airvent, Clarino, Silikonový potisk, změkčující polstrování

• Materiál-hřbet: Airvent, Froté, Iskara, Lycra, Neopren, Silikonový potisk

• Použití: dálková jízda, MTB, silniční cyklistika, závodní nasazení

• Technologie: AirVent, Knöchel Schutz, Quick Pull System, Waschbar

www.rukavice-chiba.cz

Rogelli CZ, Nádražní 83, 549 57 Teplice n/Met., Tel.: +420 773 535 836, e-mail: info@rukavice-chiba.cz

CHIBA

► Machine a Sensor. Čestinu jsme ale zaslechli velmi často, a pokud jsme potkali opravdu hezkou holku, nebylo vhodné její přednosti hodnotit nahlas, neboť na devadesát procent rozuměla česky.

Nakonec si dovolíme jeden postřeh, který se netýká přímo bikfestu, ale soužití cyklistů a chodců na promenádě u jezera. Během festivalu totiž do městečka Riva del Garda přijíždí několik tisíc bikerů, kteří korzují sem a tam a na celkem úzkém chodníku podél vody se

proplétají mezi zástupy chodců, kteří chodí na procházku. Je až s podivem, že na tak úzké stezce nedochází k žádným kolizím, ani k emotivním výměnám názorů, jako by tomu zřejmě při tak velké koncentraci skupin, pohybujících se zcela odlišnými rychlostmi, bylo u nás. Holt lidé na západě se k sobě umí chovat ohleduplněji a necítí asi potřebu se zbytečně dostávat do konfliktů. Kéž by už i nás brzy došlo všude k bezstarostnému soužití cyklistů a chodců.

(mig)

Zdá se vám šifra sjezdových vřetovek 72cm nesmyslná? Jenže čím širší řídítka, tím větší páka, a tedy snazší zatáčení. A právě ani 72cm už dnešním sjezdářům nestačí, a proto firma Kore vyšla náhkem vstříc s novým rozměrem rovných 80cm. Na závody s hromadným startem to ale asi nebude to právě.



Anglická značka Hope, vyrábějící prakticky všechny své výrobky na CNC strojích, sice nepředstavila žádnou novou brzdou, ale aspoň přispěla k odlehčování kola svým provedením odnímatelné části objímky brzdové páky. Ta po vzoru dílce Matchmaker firmy Avid rovnou spojí jedním dílem brzdou Hope a řazení Sram.



Milovníci neonového podsvícení už nemusí truchlit, že jim svítí podlaha jenom u vytuněného čtyřkolového miláčka, protože si mohou neonovou lampu pořídit i na bicykl. Takto do maxima vyhrtila životnost neonové trubice, umístěné na neohroženější místo kola. Co když si kolo bude chtít ladit sjezdář?



Festival na Gardě je hodné o testování kol, která si lze jen za pas půjčit na prakticky každém stánku. Slovo prakticky je na místě, neboť u kanadského Rocky Mountainu, jenž letos u rámů Vertex a Altitude naplno vstoupil do karbonu, si kola mohli kvůli pojištění půjčovat pouze Němci. A jak k tomu přišli doma chudáci Italové?



K již osvědčeným trasám maratonu 56 km, 84 km a 105 km letos přibyla nová trať Ronda Facile, což je v překladu Snadný okruh. Jeho délka 27 km a ne tak náročný terén jsou ideálním lákadlem pro začátečníky či lenochy. Skvělým nápadem se nám zdálo čip přilepit na zadní stranu čísla, takže jezdeck neobtěžuje žádný pásek na noze.



Německá legenda Votec se proslavila hlavně produkcí kol pro automobilku Porsche. Špičkové technologické finesy, kterými značka přitahovala zaslouženou pozornost, jakoby se u současných kolekcí vytrácely. Systém odpružení se drží zavedeného standardu a prakticky nepřináší žádné „votekovské“ vychytávky.



Na výstavě bylo možné si prohlédnout a otěžkat, nebo spíš „olehkat“, kolo Alberta Contadora. Konstrukce rámu i výbava kola Sram Red je prakticky totožná, jakou stáj Astana připravila pro letošní Giro d'Italia i pro Lance Armstronga. Ten má ovšem na kole svůj vlastní design s motivem své nadace proti rakovině LiveStrong.

Ne každý den člověk dostane pivo zadarmo, natož v kapitalistickém světě. A když vám to „bilo“ otevře snad nejslavnější freeridová ikona, sám Richie Schley, vůbec nefešite, že používá stylové šikovky, ani to, že dostanete „jen“ nějaký německý patok. Kromě Richieho na Gardu dorazila celá squadra Kanadánů v čele s další legendou Wade Simmonsem.

STAČÍ PORAZIT OSTATNÍ BIKERY A ZLATÉ KOLO JE VAŠE.

Je lehké, je rychlé a můžete ho mít. Stačí vyhrát 12. 9. 2009 oficiální závod celosvětové Golden série, marathon GT Zaskar 2009 v Jedovnicích u Brna, a Zlaté kolo je vaše. Jděte do toho! Odvezte si kolo s patentovanou technologií Independent Drivetrain, která převádí sílu při šlapání do pedálů na rychlost blesku. Jedinou podmínkou je, že musíte porazit všechny ostatní závodníky na 100km trati. Revoluční systém handicapů dle věku a pohlaví dává šanci každému. Více informací a registrace na webu GTzaskar.cz nebo na oficiální stránce série GTisGolden.com.



KALENDÁŘ ZÁVODŮ GT GOLDEN

4/4	AUSTRÁLIE	THE MONT 24
19/4	KANADA	PARIS TO ANCASTER BIKE RACE
25/4	PORTUGALSKO	MARATONA D'ALTE
24/5	KOREA	SAUMCHULY NATIONAL MOUNTAIN BIKE RACE
24/5	ŠPÁŇSKO	17A CABRERES BTT
14/6	NĚMECKO	BIKE FESTIVAL WILLINGEN
20/6	VELKÁ BRITÁNIE	MOUNTAIN MAYHEM
21/6	SLOVENSKO	NISSAN UCI XC RACE
12/7	ITALIE	SUDTIROL DOLOMITI SUPERBIKE
18/7	FRANCIE	MOUNTAIN OF HELL
18/7	TAJ-VAŇ	FONGSHAN RESERVOIR CROSS COUNTRY
2/8	MAĎARSKO	BÜKK MARATON XC RACE
8/8	NORSKO	SKYKLEENER N
18/8	KOLUMBIE	ANDEAN CROSS COUNTRY OPEN
22/8	ŠVÝCARSKO	RACER BIKE CUP MUTTENZ
12/9	ČESKÁ REPUBLIKA	JEDOVNICE U BRNA
	GT ZASKAR 2009	
12/9	ESTONSKO	ELIJON CUP
20/9	JAPÓNSKO	TRY BIKE IN OTAKI
3/10	NOVÝ ZELAND	WIRAKA 100
10/10	JÍŽNÍ AFRIKA	THE RIDE MAG CRATER CRUISE
18/10	URUGUAY	AVENTURA GT





► Dokončení ze str. 1

Velmi výrazná je partie kolem středového pouzdra, kde je dostatek materiálu pro dosažení potřebné tuhosti v těchto místech. Totéž platí i pro napojení sedlových vzpěr k sedlové trubce krátkou masivní monostayí. Zatímco přední partie ctí trojúhelníkovou profilaci, zadek je ve znamení čtvercového průřezu s esovitým prohnutím.

Jelikož většinu terénních nerovností vyžehlí velká kola s pláště šíře 2,1", je vpředu vidlice se zdvihem 80 mm. Reba s dvoukomorovým systémem vzduchové pružiny poskytne velmi hladký chod a vysokou citlivost i k nejmenším nerovnostem. Dokonce i v náročnějším terénu jsme neměli potřebu vyššího zdvihu. Pomyslné chybějící dva centimetry totiž spolehlivě nahradí právě průměr kol a jejich lepší prostupnost terénem. Lockout na korunce lze nastavit na otevření již při malém rázu, takže opět kousek, který si může jezdec naladit přesně podle svých představ.



Komfort

Ačkoli na první dojem kolo působí neskutečnou velikostí, posed je stejný jako u klasického biku. V duchu geometrie většího biku značka FELT má jezdec ruce natažené dopředu a sedlo celkem vzadu. Přesto ale nelze mluvit o závodně natažené pozici. Tato poloha nabízí dostatečný komfort jak pro svižnou jízdu, tak pro kochání se krajinou. Velmi

pohodlná jsou mírně prohnutá řídítka a také vlastní sedlo s titanovými pery nabídlo celkem pohodlné posezení. Na posed si tedy jezdec rychle zvykne.

Jízdní dojmy jsou devětadvacitková klasika. Zprvu je znát větší setrvačnický kol při snaze zatočit, ale na to si člověk po chvíli zvykne. Rozjezd není tak raketový jako na klasice, což je opět dílo velkého průměru kol. To jsou ale typické znaky, jinak je to o něčem jiném. Rám

FELT

Nine Elite



nabízí poměrně slušnou tuhost, takže záběr do pedálů umožní dobrý přenos síly. Přesto se ale nejedná o extrémně tvrdý kousek, míra komfortu je nastavena na vysokou hodnotu, takže rám i s duralovou sedlovkou nabídne docela vysokou schopnost pohltit rázy, a ušetřit tak jezdce. Poměr celkové tuhosti a zároveň pohodlí je zde i přes masivní průřezy trubek velmi dobře vyvážený.

Jakmile se jezdec s kolem sžije, ocení jeho skvělé ovládání. Bike velmi lehce zatáčí a dalo by se říci, že svoji obratnost a poslušnost předčí některé šestadvacitky. Stačí lehce zatlačit do řídítka a kolo poslušně směřuje, kam chceme. Sklopit jej do ostré zatáčky také není problém, takže úzké cestičky v lese jsou na něm doslova radostí. Totéž platí i pro sjezd, v nichž přilnavost pláště k terénu, citlivost vidlice a velmi dobré vedení i ve vysoké rychlosti nabídnou jezci skvělé zážitky. Přesto ale není problém si na kole vyskočit do vzduchu nebo si s ním pohrávat. Jankovitost rozhodně netrpí, přesto ale nabídne i méně zkušenému jezci dobré vedení a zároveň dostatečnou hravost. Stačí prostě objevit jeho skrytý potenciál, který u tohoto modelu rozhodně dělá devětadvacitkám tu nejlepší reklamu. Rozbité pasáže kola překonají naprosto hladce a díky jemnému vzorku a větší styčné ploše je opravdu problém kola utřhnout do smyku. I mírně vlnký terén pláštěm svědčí, v blátě se ovšem rychle zanáší.

Prudší pasáže díky rozvoru nevyžadují tak výrazný přesun za sedlo a i nižší zdvih vidlice jezdeck bezpečně povede. I přes středně natažený posed není problém přitáhnout řídítka a odskočit si hranu po zadním. Co se týče výjezdů, tam je to díky posedu o velmi slušné stoupavosti. **Prudké stojky jsou doslova radostí, ovšem díky setrvačnosti kol jezdec nemůže počítat s tím, že je ze sedla bleskově vylétne jednoduchým příslápnutím. Je to spíše o lehkém převodu a strojovém tempu než o bleskovém zrychlení, s tím je třeba počítat a rozjet se o kousek dřív.**

K funkci komponentů SLX nelze mít výhrady, jejich chod byl přesný a výkon brzd nelze než pochválit, takže rozumná volba. Navíc u přesmykače je na rámu nasroubován ochranný plát, který brání případnému kontaktu řetězu s rámem při pádu mimo náhlý převodník.

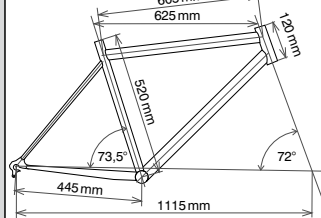
Pro laubníky

Kdo si chce jízdu terénem vychutnat na maximum a nechce plně odpružení, kdo chce luxus karbonu a chce hodně hladkou a plynulou jízdu i na rozbitém povrchu, ten v tomto modelu najde svůj ideál.

Technická specifikace:

Rám: Carbon UHM monocoque
Vidlice: Rock Shox Reba SL 80 mm
Klíky: Shimano SLX
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano SLX
Brzdy: Shimano SLX
Náboje: Shimano SLX
Ráfky: WTB Speed Disc
Pláště: Kenda Small Block Eight 2,1"
Sedlo: FELT RXC Lite
Sedlovka: FELT
Představec: FELT
Řídítka: FELT
Hmotnost: 11,95 kg
Cena: 56 990 Kč

Velikost 20,5"



- + komfort, ovládání, posed, chod vidlice
- zanášení pláště v bahně

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

DT SWISS
Autorizované zastoupení -
Servis centrum „Level A“
velkoobchod, maloobchod, záškový prodej
BOTTICO s.r.o.
Wolkerova 1273
765 02 Otrokovice
tel.: 577 119 271 fax: 577 119 274
e-mail: bottico@bottico.cz
www.bottico.cz



„CO NEUBRZDÍŠ, TO NEUKECÁŠ!“

 499 Kč	 599 Kč	 od 399 Kč	 699 Kč	 419 Kč	 od 499 Kč
V-BRAKE náhradní gumičky: černá, červená, stříbrná, modrá, žlutá, losos, dual compound, ceramic od 219,- Kč	TECTONIC náhradní gumičky: černá, losos, carbon, ceramic, multi compound od 249,- Kč	THINLINE barvy: černá, červená, stříbrná, modrá, žlutá, losos, dual compound, ceramic	CAMPA / DURA náhradní gumičky: černá, losos, ceramic, carbon, dual compound od 269,- Kč	BMX barvy: černá, losos, stříbrná, bílá, fialová, dual compound	DESTIČKY více než 30 typů kotoučových brzd Shimano, Magura, Tektro, Avid, Sram, Hope, Hayes, Formula, Coda, Promax



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



Hayes Stroker Gram

Americký výrobce brzd Hayes připravil pro váhově orientované jezdce brzdy Stroker Gram, které by měly na váze u kompletní páky, hadiček, třmene, kotoučů a všech šroubků ukázat hodnotu 355 gramů. Ve srovnání s nejlehčími brzdami na trhu Formula R1, vážícími 270 gramů, je to sice o 85 gramů více, ale Hayesy nejsou určeny pouze pro závodní XC, nýbrž díky provedení, vycházejícímu z osvědčeného modelu Stroker, jsou použitelné i pro all mountain jízdu.

Stroker Gram je totiž prakticky pouze odlehčený Stroker Trail, takže brzdný výkon i chování brzd při zářadí je prakticky totožné, jako u těchto vysoce výkonných brzd. Nižší hmotnosti se podařilo dosáhnout několika faktory. Duralovou páčku nahradila karbonová, metalická směs brzdových destiček je napečena na duralové nosné desce, všechny šroubky jsou z titanu, ale hlavně díky počítačové analýze konečných prvků se podařilo určit, kde je možné z těla brzdové páky odebrat přebytečné gramy materiálu. Páka tak vypadá dost „odvětraná“, na výtečnou funkci však tyto úpravy vliv nemají. Ačkoliv tedy na trhu najdeme i lehčí brzdy, Hayes Stroker Gram má navrch díky výkonu na úrovni běžného standardu. Brzdy Gram je možné pořídit s kotouči průměru 140 mm (pouze pro zadní kolo), 160, 180, 203 a 224 mm. Klasikou už je oddělitelná objímka brzdové páky či možnost natočení hadičky u třmene. Samozřejmostí je i možnost si nastavit vzdálenost brzdové páky od řídítka ladícím kolečkem v páce. V setu je pak i zkracovací sada na hadičky a kapalina.

Při první jízdě nás velmi mile překvapil vysoký výkon hned po montáži, brzdy se ani nemusely tolik

zajíždět. Chod páčky je tak lehký, že se dá snadno přidávat brzdná síla až po absolutní blokaci kola jedním prstem. Proto XC závodníkům nic nebrání v použití 140mm kotouče vzadu, neboť i tak jim brzdy poskytnou dostatek výkonu. S většími kotouči pak lze brzdy použít i pro odlehčení kol pro drsnější jízdu, neboť tepelná odolnost brzd je na vysoké úrovni a k žádnému vadnutí či oddalování páky od řídítka v běžném bikovém provozu nedochází.



zelo. Je to logické, brzdy potřebují tak malou sílu na zabrzdění, že není potřeba neustále křečovitě svírat páky všemi prsty. Doporučená cena jednoho setu je 6490 Kč, což je vzhledem k hmotnosti i vybavení brzdy zkracovacím setem cenou přijatelná.

(mig)

+ vysoký výkon, univerzalita

- nenalezi jsme

Suntour netradičně

5

Cykloservis 10/2009



Nové kliky s trojřevodníkem Suntour XCR-T424 FX sází na dutou integrovanou osu, upevněnou do levé kliky, která se do pravé kliky upevňuje ojedinelým způsobem. Namísto tradičního řešení, jako je třeba tisícíhran typu ISIS nebo Octalink či drážkování typu Hollowtech, použil Suntour šestíhran. Důvod je prostý – kliky Suntour využívají středové složení, ukryté uvnitř středového pouzdra, jímž by se osa typu ISIS kvůli většímu průměru neprotáhla. Šestíhran má při daném průměru větší styčnou plochu, než čtyřhran, a také podle vývojářů nabídnou vyšší pevnost. Navíc díky menší náročnosti výroby ušetří kapsy cyklístů. Kliky mají velice zdařilý design, který opticky zvyšuje hodnotu každého kola.

Duralové kliky délky 175 mm mají v zadní části probrání a na čtyřramenný unášec jsou namontovány převodníky. Menší dva s 22 a 32 zuby jsou ocelové, největší se 44 zuby je pak z tvrdého duralu. Převodníky jsou vybaveny náběhy systému Super PFF. Osa s průmyslovými ložisky je kompletně rozbitelná, což hovoří pro možnost snadné údržby. Hmotnost celého kompletu klik s osou a šroubem je 1150 gramů a cena 1490 korun.

(mig)

Ergon pro pohodlí rukou

Svitavský Ultrasport začal na náš trh dovážet značku Ergon, kterou proslavuje kromě jejích produktů i závodní tým Topeak Ergon v čele s Irinou Kalentievou.

Vnabídce Ergonu najdeme batohy, které se při jízdě díky speciální konstrukci prakticky nedotýkají zad, a anatomické gripy.

Gripy mají zabránit bolestem zápěstí rozšířením plochy pod malíkovou hranou dlaně o čtyřicet procent oproti běžným gripům. Položení rukou a stisk gripů se tak stane mnohem pohodlnějším a nedochází k tak velkému tlaku na ulnární nerv. Gripy se vyrábí buď

jako samostatná madla, anebo s integrovaným rohem.

Model GX1 je lehký grip pro závodní použití, jenž je vyroben z odlehčené pryže na těle z leteckého duralu. Madla jsou vybavena vždy jen jednou objímkou na koncích, která se stahuje zvenku šroubkem

Závodní komplet gripů s karbonovým rohem GR2 Superlight Carbon



na imbus. Hmotnost páru je 130 gramů a cena 1079 Kč. Model GX2 je vybaven integrovaným rohem z magnézia, jehož poloha je nastavitelná nezávisle na gripu a slouží zároveň jako objímka.

U modelu GX2 se cena vyšplhá již na 1619 korun. Pro fajnšmekry jsou pak připraveny závodní gripy GR2 Superlight Carbon Team s karbonovými rohy.

V nabídce jsou dále ještě turistické gripy GP1 a GP2 s větší styčnou plochou pro dlaně a měkkými pryžemi, které přijdou na 809, respektive 1079 korun. Zkrátka nepřijdou ani enduro jezdci, pro něž jsou určeny rázy pohlcující gripy bez rozšíření dlaněvé části s označením GE1. Jejich cena je 809 Kč a k dostání jsou ve třech barevných kombinacích – bílé, zelené a černé.

(mig)



GX1 – klasika pro běžnou jízdu



Gripy pro enduro GE1

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

nám, Jiřího z Poděbrad Ripská 27, tel.: 222 522 490
Holešovická tržnice Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675

Vinice Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557
Kácerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

NOVÉ VÝRAZNÉ ZLEVNĚNÍ MODELŮ 2008

Basic	10 990	7 990	Reflex	13 990	9 990
Kinetic	13 990	9 990	Modus	24 990	18 990
Traction	16 990	11 990	Versus	21 990	15 990
Traction Disc	18 990	13 990	Contex	19 990	13 990
Stratos	11 990	8 990	Contex 07	19 990	12 990

VÝPRODEJ SILNIČNÍCH KOL ZA SUPER CENY!!!!

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz

ZAPOMEŇTE na staré časy!

Do nové sezóny na novém kole
z **NOVÉ PRODEJNY!**



PRODEJNA

kola, komponenty, nářadí...

Sezimova 10, Praha 4

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

ŠTĚRBA

www.sterba-kola.cz

AVENTIS

2009 NEW CITY SERIES

velikost pánské 48cm, 53cm, 57cm
damské 44cm, 48cm, 53cm
rám DURAL 6061 vidlice SR SUNTOUR NEX 4610
nebo CR-8R brzdy přední V duralová
nebo bubnová, zadní bubnová
nebo s torpédem náboje přední SHIMANO DYNAMO
zadní SHIMANO NEXUS 7
nebo NEXUS 3 ráky MACH1
240 622X19C pláště SCHWALBE
ROAD CRUISER 700x35C
paprsky DT SWISS seditovka
ODPRUŽENÁ představec
NASTAVITELNÝ BEZ NÁŘADÍ
osvětlení AXA BASTA
počet rychlostí 7 nebo 3
hmotnost 18,5 kg

Aventis Nexus 3 speed
14 390 Kč / 520 Euro
Aventis Nexus 7 speed
15 790 Kč / 576 Euro



kenzel
www.kenzel.sk

Novozámocká cesta 182, 947 01 Hurbanovo, Slovakia tel.: +421 35 7610165, fax: +421 35 7610085, e-mail: kenzel@kenzel.sk

Souvisí to spolu? Většina cyklistů se domnívá, nebo minimálně alespoň doufá, že ne. Nicméně zkušenost, že se po mnohahodinovém tréninku na kole vrací s určitou necitlivostí v genitáliích, má jistě ne jeden z nás. Sezení na cyklistickém sedle není lidskému tělu přirozené, to platí jak v případě mužů, tak i žen. Sedlo by se proto nemělo nikdy stát prostředkem pro odlehčení pár gramů za cenu ztráty pohodlí. Ovšem i zdánlivě perfektně tvarované sedlo může být při dlouhých vyjíždkách ve finále ne zrovna pohodlné, o nepříznivém vlivu možného tlaku na genitália ani nemluvě.

V případě ženské cyklistiky se tento problém může zdát pravděpodobně výraznější, mnoho žen a dívek trpí při delší jízdě na kole otlak, případně i odřeninami. Ty sice dokážou jízdu na kole značně znepříjemnit, ale ve většině případů nejsou pro tělo vyložené nebezpečnými. Tento problém často vyřeší nebo alespoň zredukuje kvalitní dámské sedlo, jehož tvar lépe rozloží tlak a bude více vyhovovat ženské anatomii. Z této důvodu jsou speciálně pro ženy navrhovány cyklistické kalhoty, které mají nejen odlišný střih od pánských, ale především jinak tvarovanou antibakteriální vložku. Rozhodně zde ale tentokrát nechceme rozebírat aspekty, podle nichž vybírat vhodné cyklistické sedlo. Spíš bychom se rádi zaměřili na fakta, ale samozřejmě i fámy, které se v souvislosti

Odborníci údajně zjistili, že u pěti procent mužů, kteří jezdí na kole intenzivně, se postupem času vyvine středně těžká až těžká erektilní dysfunkce.

se sezením na kole objevují, a bývají tak tématem diskusí. Celá řada vědeckých studií již dokázala, že dlouhodobější a časté sezení na cyklistickém sedle může být zdraví škodlivé. Takové studie ale nejednou zacházejí do extrémů a většina cyklistů s nimi nejspíš nebude souhlasit. Jak je to tedy s onou škodlivostí jízdy na kole, které je na druhou stranu zároveň vnímáno jako jeden z nejšetrnějších sportů vůči pohybovému aparátu? Zatímco ortoped vám kolo z hlediska rekonvalescence jistě doporučí, urolog může mít jiný názor. Oba se ale pravděpodobně shodnou na tom, že mnohahodinová, silově vyčerpávající jízda zdraví prospěšná až tak nebude.

V zájmu zachování rodu
Tato problematika je samozřejmě zaměřena na muže-cyklisty. Pokud vám žena po celodenní projížďce na kole večer řekne „NE!“, jistě to nebude ztrátou libida spojenou s jízdou na kole. Odřeniny či otlačky rozhodně nejsou ničím příjemným, nicméně zdraví cyklistek je při jízdě podstatně více ohroženo například prochlazením v oblasti ledvin, v případě volby nevhodného oblečení.

KOLO A IMPOTENCE!



Vědecké studie, které jsme již zmínili, se zaměřily na problematiku mužské části populace. V souvislosti s jízdou na kole zmiňují slovní spojení jako „erektilní dysfunkce“ a jemu podobné. Například doktor Steven Schrader z bostonské univerzity, jenž se touto problematikou zabývá již řadu let, tvrdí, že se zvyšujícím se počtem hodin strávených v sedle se přímou úměrou navyšuje i riziko impotence. Odborníci údajně zjistili, že u pěti procent mužů, kteří jezdí na kole intenzivně, se postupem času vyvine středně těžká až těžká erektilní dysfunkce. Před více jak deseti lety uvedl urolog Irwin Goldstein, že existují pouze dva druhy cyklistů, a sice ti, kteří již jsou impotentní a pak

Ať už je ale tvrzení některých odborníků přehnané či nikoli, zmiňovaná část těla není na sezení skutečně určena, a to se týká mužů i žen všeobecně. Ovšem nebezpečí, zvláště u hobby jezdců, rozhodně nehrozí v takové míře, jako u cyklistů, kteří najednou dvacet tisíc kilometrů ročně na karbonové skořápce, vážící jen málo přes sto gramů...

Jak předcházet problémům?

Tím nejzásadnějším je samozřejmě volba správného sedla, což jistě nebude pro nikoho žádná novinka. Každé sedlo potřebuje určitý vysezení, podobné jako se nové boty musí vyšlápnout, než nabídnou maximální pohodlí. Jestliže je již sedlo od úplného počátku vytvořené nepohodlné, není rozhodně tím pravým. Zvykat si na nepohodlí určitě nebude správný přístup. V podstatě je to stejné jako s obuví, nejspíš si nikdo nekoupí boty, které jsou mu nepohodlné. Zprvu se sice i v případě volby tvarově a velikostně vhodných bot mohou při delší chůzi objevit otlačky či puchy-

ře, ale po vyšlápnutí bot tyto problémy většinou zmizí. Nikdy nechtějte, aby se nepohodlný model sedla přizpůsobil vašemu tělu, stejně jako to nechcete po obuvi. A především se nikdy nesnažte o to, aby se vaše tělo přizpůsobilo čemukoli nepohodlnému. Zvláštní je, že v dávné minulosti byla sedla o poznání komfortnější, než v té

Pravidelné nedostatečné cévní zásobení se za nějaký čas skutečně může projevit neschopností dosažení plné erekce.

nedávné. Kožené modely, často s napínací konstrukcí, později vystřídaly plastové typy s potahem a s nepříliš velkou mírou polstrování. Výraznější komfort jezdce se skutečně začal řešit až v posledních letech, jistě i na popud vědeckých studií. Například v devadesátých letech vznikla celá řada sedel, která neměla s komfortem vůbec nic společného. Objevily se i karbonové skořápky

či různé designové výstřelky. V současnosti už ale všichni velcí výrobci komfort řeší, těmi nejkvalitnějšími příklady jsou asi značky Fi'zi:k, Specialized či WTB, jejichž sedla jsou vyhlášena právě nadstandardním pohodlím.

Co nevhodnější tvar a dostatečná míra polstrování sedla jsou sice zásadní, ale samotný cyklista může problé-

mům předcházet i dalšími prostředky. Samozřejmě pouhé pohodlné sedlo nestačí, důležité je i jeho nastavení, a to nejen sklonu, ale i předozadní polohy a výšky. Kvalitní kratasy s polstrovanou, tvarově propracovanou vložkou, bereme jako samozřejmost. Ulehčit sedacím partiím ale lze i během samotné jízdy. Důležitá je možnost částečného posunu jezdce po sedle, čímž se dá aspoň přechodně řešit nepříjemný tlak na konkrétní místo. A i když vás třeba trenér bude nutit zvládat kopce v sedle, i krátkodobější jízda ze sedla obnoví prokrvení zmiňovaných partií a vrátí jim cit. Takže možnosti jízdy ze sedla se nevyhýbejte, přestože opětovně usednutí nepatří po mnoha najetých kilometrech právě k příjemným zážitkům.

Co říci závěrem? Určitě není dobré se ihned řídit všemožnými vědeckými studiemi, až už jsou jejich výsledky podloženy či nikoli. Jízda na kole je skutečně zdravou pohybovou aktivitou, i v tomto případě ale platí, že by se nic nemělo přehánět. Výběr sedla je individuální záležitost a co vyhovuje jednomu i při silničních dvoustupňových maratonech, na tom někdo jiný třeba nebude schopen ujet ani padesát kilometrů. Rozhodně je ale dobře, že vědecké studie ovlivnily samotné výrobce, co nejvyšší míra pohodlí je v současnosti skutečně prioritou většiny z nich. Někteří prodejci navíc nabízejí sedla k otestování, což je ta nejlepší pomoc při výběru nového modelu, který vám zajistí optimální pohodlí.

(kad)



MERIDA BIKE VYSOČINA '09
MEZINÁRODNÍ FESTIVAL HORSKÉ CYKLISTIKY
27. -28. 6. - NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ

V CENĚ STARTOVNĚHO:
ORIGINALNÍ ŠÁTEK **BUFF** V HODNOTĚ 400 Kč
KONCERTY **SUPPORT LESBIENS**, **VYPSANÁ FIXA**
TEPLÉ JÍDLA A PITÍ V CÍLI
PARKOVNÉ
ÚSCHOVNA KOL
UBYTOVÁNÍ V KEMPU

WWW.BIKEVYSOCINA.CZ
MARATHON (40 / 80 KM) - MTB SPRINT - CROSS COUNTRY - SPINNING MARATHON



PARTNEŘI 09'



GHOST

EBS Race C



Takže naše předpoklady se po této stránce vyplnily na sto procent.

V případě ovladatelnosti není ghostu co vytknout, v tomto ohledu před vámi stojí čistokrevný závodník. Kolo dokonale reaguje na jezdcovy podněty, přitom jízdu na něm nelze označit za nestabilní. Ve vyšších rychlostech je vedení přímého směru zcela optimální. K položení do zatáčky nepotřebuje ghost žádné přemlouvání, průjezd oblouku je poté čistý a plynulý. Stejně tak jízda ze sedla je příjemnou záležitostí, jezdec nemusí zbytečně korigovat směr a přetahovat se s řídítky. Geometrie od nás dostává za jednu.

Snad jedinou připomínku máme k něčemu delšímu představi. Vzhledem k velikosti testovaného kola 56 cm se nám stovčáckový představec zdál zbytečně dlouhý. Některým jezdci jistě bude vyhovovat, ale podle našeho názoru by k dané

velikosti rámu náležel představec o délce 100 až 110 milimetrů.

Ultegra & Aksium

K osazení nemáme připomínky, vše funguje výborně. Ultegru není třeba zmiňovat, ale velice dobrou funkci nabídl například i brzdové čelisti Tektro, prostě jakéhokoli loga. Vzhledem k cenové kategorii považujeme za rozumnou montáž klik s převodníky Compact.

V případě kol Mavic Aksium Race se jedná o vydatnou kombinaci tuhosti a aerodynamiky. Po stránce odolnosti se jedná o vhodný zapletený set na naše drávy komunikace. Pochvalu si zaslouží také pláště Schwalbe Durano, a to jak pro vynikající směr, tak i pro bílý bok běhounu.

Ghost EBS Race C jsou zkrátka ony „well spent money“.

Modely s označením EBS představují u německé značky Ghost speciální sérii s velice příznivou cenou. Testovaný silniční typ EBS Race C není výjimkou, za cenu kolem třiceti tisíc korun nabídne závodní svezení, a to jak po stránce přenosu energie, tak i z hlediska ovladatelnosti. Toto kolo jasně dokazuje, že nemusíte investovat sto tisíc a za každou cenu pořizovat luxusní karbonový rám a to nejdražší osazení, abyste si mohli jízdu maximálně vychutnat, a třeba se i postavili na start nějakého závodu. Pokud nepotřebujete absolutní luxus kvůli dobrému vnitřnímu pocitu a zásadní jsou pro vás jízdní vlastnosti, Ghost EBS Race C vás dokáže jistě uspokojit.

Silniční kolekce německé značky jakoby vyzařovala konstrukční jednoduchost, která se snoubí s maximální funkcí. Duralový rám testovaného kola je vyloženou výkladní skříní konstrukční čistoty. Zapomínejte na efektní profily, na zplstňení či kapkovité průřezy trubek, na hromadu výrazných barev, Ghost prostřednictvím testovaného modelu naopak účtí něčím, co je v dnešním cyklistickém světě neuvěřitelné. Čistě kruhové, ovšem hodně macaté průřezy trubek hlavního trojúhelníku jasně napovídají, že hlavním cílem konstruktérů byla co nejvyšší tuhost rámu. Zadní stavba pokračuje ve stejném duchu. Spodní ra-

mena jsou napojena daleko od sebe a jejich obdélníkový průřez pozvolna přechází v kruh. Stejně tvarově čisté jsou i sedlové vzpěry s pouze lehce ovalizovaným průřezem. Celá zadní stavba je prostě jakéhokoli esovitého zprohýbání, její ramena nijak nevybočují z osy a stejně jako přední část rámu, i jeho zadní partie slibuje již od pohledu nadprůměrnou tuhost při záběru. Zároveň se ale dá již od pohledu na konstrukci rámu předpovídat, že asi nebude hrát první housle z hlediska pohlcování otřesů, což ovšem nelze v případě duralu považovat za negativum.

Zadní patky jsou koncipovány ve stejném duchu, tedy ve jménu maximální pevnosti. Jejich 3D tvarování umožňuje přímé napojení širokého kruhového profilu ramen. Efektivní je povrchová úprava rámu, i když spíše než efektní by zde bylo vhodnější spojení drsné elegantní. Rám je totiž jemně opískován a jako tenká krycí vrstva je použita matná černá barva, dokonale imitující anodizaci. Jednoduše, ovšem o to výrazněji, působí bílá loga, pouze s malým červeným dodatkem Race, toto kolo je svou nepodbižností ve finále nepřehlédnutelné.

Přední vidlice kombinuje karbon s durallem, jenž je použit v případě sloupku a korunky. Tvar vidlice s nepřítli masivními rameny napovídá, že by předek kola mohl být po stránce komfortu k jízdě štědrější.

Žádné kompromisy!

Vzhledem k ceně kola okolo třiceti tisíc korun považujeme jeho hmotnost 8,6 kilogramu za přijatelnou. Jistě, tato váha je čistě závodním kólem vzdálená, v mnoha dalších parametrech se ale testovaný ghost může smělé postavit i výrazně dražším strojům. Po stránce tuhosti, a tedy kvality přenosu síly ve finále mnohé z nich zastíní. Celková torzní tuhost rámu, stejně tak boční tuhost středové partie, jsou fantastické. Mohutné trubky s čistě kruhovými průřezy zde slávi triumf. Kolo se nebudě nijak bránit silové jízdě a s chutí se nechá osedlat i těžším jedincem. V tomto ohledu odvedli konstruktéři maximum.

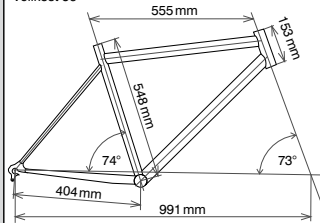
Zaměříme-li se na pohodlí, je jasné, že nemůžeme očekávat nemožné. Ne že by jízdní komfort byl kolu úplně cizí, nicméně model EBS Race C se zaměřil na jiná pozitiva. Vzhledem k použitému materiálu a dosažené tuhosti by bylo nefer nižší míru pohodlí označit za zápor. Celkové jízdní pohodlí by rozhodně navýšila kvalitní karbonová sedlovka a měkké sedlo. Bílý úzoučkový model s logy Ghost je sice vrcholem elegance, jeho skelet se středovým otvorem a minimem polstrovaní nám ale příliš nevyhovoval. Raději bychom zde viděli třeba montážní verzi typu Pavé či jiné pohodlné sedlo.

Předek kola nabídl výraznější pohlcování otřesů, a to i přes sloupku a korunku vidlice z duralu.

Technická specifikace:

Rám: Al 7005 T6 multibutted URGE
Vidlice: Martec Carbon
Klíky: FSA Gossamer Compact
Brzdy: Tektro
Razení: Shimano Ultegra Dual Control
Přehazovačka: Shimano Ultegra
Kola: Mavic Aksium Race
Pláště: Schwalbe Durano Kevlar 23
Řídítka: Ritchey
Představec: GID OS
Sedlovka: GID
Sedlo: Ghost VL 1125 U
Hmotnost: 8,6 kg (vel. 56)
Cena: okolo 30 000 Kč

Velikost 56



- + ovladatelnost, tuhost rámu, konstrukční čistota, cena
- tvrdší sedlo, delší představec

NIC MU NEUJDE!



V počítači lze poznat i sebemenší přestávku.

Z3 PC-Link*

software pro vyhodnocování dat v PC - digitální bezdrátový kódovaný přenos rychlosti, kadence šlapání a tepové frekvence - měření výkonu ve wattch - kadence šlapání (nutno dokoupit) - spotřeba kalorií - okamžitá teplota - lze použít i jako sportovní hodinky (řemínek je součástí balení)

software pro vyhodnocování dat v PC - digitální bezdrátový kódovaný přenos rychlosti, kadence šlapání a tepové frekvence - měření výkonu ve wattch - kadence šlapání (nutno dokoupit) - spotřeba kalorií - okamžitá teplota - lze použít i jako sportovní hodinky (řemínek je součástí balení)

spojení s PC

režim turistika

funkce sporttesteru

funkce výškoměru

spojení s PC

režim turistika

výkon ve wattch

volitelná kadence

ANT+

*další modely řady Z: Z1, Z2, Z2 PC-Link a Z3

VDO
CYCLECOMPUTING
www.vdo-series-z.com

RODI
Wheels & Rims

Ráfek Rodi Excaltibur DB
Závodní diskový ráfek pro XC, 559x17mm, hmotnost 460g
černý, 32 děr
390 Kč

Ráfek Rodi Airline
Ráfek silniční, 622x13mm, aerodynamický profil, obráběné brzdové plochy, hmotnost 640g
černý, 32 nebo 36 děr
499 Kč

BLACKJACK
HIGH PERFORMANCE WHEELS

Scappare Pro
Závodní napletená kola silniční, svařovaný Al ráfek 622x15mm, výška profilu 21,4mm, ploché dráty, přední výplet radiální 20 drátů, zadní výplet 24 drátů, přední náboj 2x ložisko, zadní náboj 4x ložisko, varianta pro Shimano nebo Campagnolo, hmotnost: přední 742g/ zadní 929g
černý nebo bílé ráfky
9 190 Kč

M380 Disc
Sportovní napletená kola pro diskové brzdy, Al ráfek 559x17mm, výška profilu 20,8mm, přední výplet 32 drátů, zadní výplet 32 drátů, přední/zadní náboj 2x ložisko, hmotnost: přední 883g/ zadní 1123g
černý nebo bílý ráfek
4 190 Kč

CYKLO SVEC
www.cyklosvec.cz

Písek, Sedláčkova 472,
tel.: 382 206 440, fax: 382 206 442
e-mail: obchod@cyklosvec.cz

Ostatní sortiment BLACK JACK a RODI na www.cyklosvec.cz

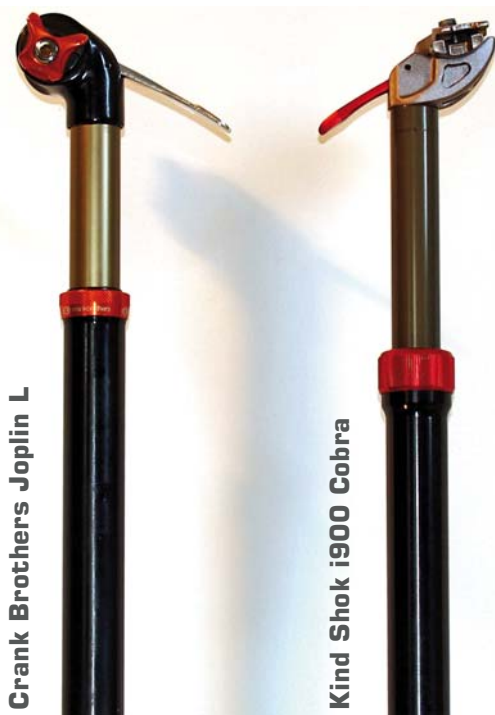
Známou zpěvačku Janis Joplin dostaly podle Wikipedie drogy, stejnojmenné americké teleskopické sedlovce Crank Brothers Joplin jde zas po krku asijská sedlovka 1900 Cobra od firmy Kind Shock. Ta má oproti modelu Joplin nižší cenu a postrádá diskutovanou vůli seda do stran. Jsou to ale opravdu takové trumfy, aby byla joplinka mimo hru?

Zpracování

Obě sedlovky mají podobný tvar – vnější durálová trubka průměru 30,9 mm nebo 31,6 mm je zakončena červeným prstencem, v němž je podobně jako u odpružené vidlice vloženo pouzdro s těsněním. Vnitřní noha zajišťují u kobyry o 120 mm, což je o pět mm, než je udávaných 125 mm, u joplinky pak údaj 75 mm sedí. Z toho vyplývá, že koberu lze zasunout hlouběji a sedlo „uklidit“ víc do rámu. Joplink pak má zase o tři cm delší spodní trubku, kterou je možné zkrátit až o pět cm, což je výhodou pro rámy s krátkou sedlovou trubkou. Obě sedlovky jsou pak v základu stejné dlouhé (400 mm).

Designově je zdařilejší dražší model Joplin, neboť má mnohem ladnější tvarovaný zámek sedla. Velkou výhodou je pak delší aktivací páčka systému, která lépe padne do ruky i díky širšímu plochému zakončení. Kratší červenou páčku kobery jsme občas nahnatli až napodruč. Hmotnost sedlovek se pak liší o 53 gramů, přičemž CB Joplin je

Jde kobra Joplince po krku?



váží 474 gramů, zatímco KS Cobra o 27 gramů přesahuje půlkilovou hranici. Pro srovnání s klasickou sedlovkou téhož průměru 31,6 mm Syncros Derived o hmotnosti 304 gramů se jedná o joplinky o nárůst pouhých 170 gramů. Kobra je ale se svou cenou 3990 Kč v základu s páčkou u hlavice o dva tisíce levnější, než Joplin L v téměř provedení, což právě odpovídá hmotnosti i použitým materiálům.

Funkce

Tím nejdůležitějším bodem v našem srovnání je funkce obou sedlovek. U dražího joplinky se zájmoví vždy zaleknou vůle, kterou vykazují vnitřní noha do stran, a tudíž se přenášejí i na sedlo. Při jízdě však tato vůle není vůbec znatelná a v ničím nevadí. Navíc již tento rok se má objevit druhá řada joplinky bez vůle a dokonce i v průměru 27,2 mm. Po stisknutí páčky horní část sedlovky okamžitě zaježdí do spodního těla, nezávisle na tom, v jaké části sedla jezdec sedí. Vzhledem k tomu, že na sedlovku s vyoseným zámkem jezdec nepůsobí přímo shora v ose sedlovky, ale svou vahou ji jakoby láme dozadu, je až s podivem, jak lehce joplinka zaježdí dolů. To se o koberce už říct nedá, protože po aktivaci páčky sedlovka od Kind Shoku jakoby chvilku přemýšlí, jestli se jí chce zajezt, nebo nechte. Až po lehkém posunutí na sedle kupředu ji jezdec dá svou hmotností pokyn, a teprve pak se kobra uračí zajezt. Dobré je to, že se dá sedlovka zaseknout v jakékoli poloze uprostřed zdvihu, a tak třeba do mírného svahu státi sedlo popustí o jeden dva centimetry, čímž se trochu uklidí a zároveň se dá stále dobře šlapat.



Foto: Myslivost.cz

Pro vytažení sedlovky není u modelu Crank Brothers Joplin L prakticky potřeba ji jakkoliv pomáhat, už z výroby je v ní dostatečný tlak na to, aby po odlehčení jízdcem sama vyjela vzhůru. Kind Shoku jsme museli čas od času sami lehce pomoci rukou a nahoru jede také o pozdější pomaleji.

Verdikt?

Model Crank Brothers Joplin L vykazuje lepší funkci, ale nabízí menší zasnuzení. Zároveň je ale možná její zkratka, což je vhodné pro kola s přerušovanou sedlovou trubkou. King Shok je levnější a nabízí větší zasnuzení, ovšem jeho chod je tužší a ne vždy stoprocentní. Je tedy na každém zájemci, kterou sedlovku si pořídit. Obě stojí sice „majlant“, ale právě na tomto příkladu je přesně vidět, že za kvalitu se někdy musí připlatit. (mig)

Giro Athlon

Bikový topmodel značky Giro nazvaný E2 dostal po mnoha letech svého nástupce. Jeho jméno je Athlon a ve srovnání se svým předchůdcem by měl nabídnout mnohem více. Má krásnější skeletu a atraktivnější design. Nemůžeme si ale pomoci, když se náš nahrazení v podstatě již historického typu E2 zdá jako změna pro ničem. „E dvojka“ vypadala galeálně a ani tolik kráží na krk, jako dokonalém designu neubralo. Byla to jedna z vůbec nepovedenějších XC přileb, jak po stránce vzhledové, tak i z hlediska odvětrání. Nový Athlon vypadá vedle E2 podle našeho názoru tak trochu jako chudý příbuzný. Ale udejtele nástupce něčeho, co bylo dokonalé! To je hodně těžký úkol, a to i pro špičkové designéry značky Giro.

Ale abychom athlo-
nu nekřivdili, jedná
se o vynikající přílbu
s libivým vzhle-
dem, vykonným
odvětráním s 23
průduchy a ve srovná-
ní s předchůdcem
nejnějsími příčkami me-

zi jednotlivými průduchy. Navíc je athlon také o pětistovku levnější, jeho cena je 2990 korun.

Vnitřní hloubka skeletu i jeho tvar zajišťují pohodlné a zároveň dostatečně pevné usazení na hlavě. Výstelky sice nejsou nijak macaté, ale jejich rozmístění dobře rozkládá tlak. Seřizovací systém Roc Loc 4 je



maximálne osvedčené, takže pro nový model jej nebylo nutné jakkoli prepracovávať. Technologie Wind Tunnel zůstala zachována, i když z důvodu vyšší pevnosti již není vnitřní propojení ventilacími otvory tak výrazné. Klasiku již v této třídě představuje naklápešíték. Vzhledem k faktu, že se jedná o XC topmodel značky, bychom uvítali přítomnost reflexní samolepky na zadní části přilby, ale kde nic, tu nic. Stejně tak hmotnost 340 gramů ve velikosti medium není nijak uchvátá. Vše ale vyvažuje skvělé usazení na hlavě a lepší deformaci zón přilby, tedy více materiálu v čelní partii a použitý vnitřní zvevňující konstrukce.

V nabídce je celkem pět barevných variant ve třech velikostech.

-  usazení na hlavě, pevnost skeletu, zpracování
-  průměrná hmotnost, málo efektní tvar, absence reflexe



Dobrý přístup



Ize jednotlivé kousky jednoduše vyndat. Zip krytu má velkého jezdce, takže je dobře ovladatelný, i když v horní části jej trochu omezuje umístění více pod sedlo.

Brašna je z odolného materiálu s voďeodpudivou úpravou a tvar jí dáva vnitřní plastová výtlača. Uchytcení se sedlovce zajišťuje pásek suchého zipu, k sedlovým perům pak je to pásek s plastovou sponou, který je na bocích jištěn suchými zipy. Montáž i demontáž brašničky je tedy kvůli provléknutí pásku trochu zdlohuhavější, na druhou stranu ale je to jednoduchý, a hlavně velmi účinný způsob, jak brašničku uchytit a stáhnout, aby se na sedle nevíklala.

Čelní strana má kolem zipu pásek reflexního materiálu, bohužel díky umístění až za zipem je vidět více z boku než zezadu. Cyklista tedy o sobě dá vědět spíše autům na vedlejších silnicích než za sebou. Jinak nelze brašně za 199 korun nic vytknout.

-  přístup,
výztuha, zip

ERGONOMICKÝ STRIH
Konstruováno na základe drobnodobej ergonómie študie cyklisty v akci.

RAMENÁ S MIERUJÚCIM ÚPLETOM
Zadná časť dresu je posilnená, rukávky jsou minimálne pretiahnuté a predná časť má opasok zoženia.

UNITÁRNY ÚPLET
Na zádech nápis Sensor bezany laserom a prošívaný úplet následne vepnutý v unitárny strih.

SPECIÁLNY MATERIÁL
Micropolyester vycielene odparujúci pot.

KAPSÝ NA ZÁDECH
Na zádoch jsou tři kapsy. Jedna z nich má klipsání zipu a dá se použít na ty nejméně vidět.

www.sensor.cz

Servis tlumičů

Po úvodním dílu k servisním podmínkám tlumičů, který byl věnován značce Manitou, bude pokračování zaměřeno na takřka nejrozšířenější značku na poli zadního odpružení. Tlumiče Fox jsou totiž v drtivě většině montovány na XC, enduro i sjezdová kola a jejich zastoupení na trhu kompletních kol je určitě více než třicetiprocentní.

Všechny technické vymoženosti této značky jsme zmínili v našem seriálu, takže tentokrát jen k detailnějšímu pohledu na servis, aby tlumič nabídl všechny funkce tak, jak se na kvalitní zadní jednotku sluší.

Jak dlouhá je záruční doba na vaše tlumiče?

Záruční opravy řešíme přednostně do druhého až třetího dne od obdržení tlumiče do servisního centra. V případě složitějšího závadu se může oprava protáhnout na maximálně jeden pracovní týden. Většinu náhradních dílů, jako těsnění, pístnice apod. držíme skladem, takže s náhradními díly by neměl nastat problém.

Co se nejčastěji opotřebuje při absenci servisu tlumiče?

Dochází k degradaci oleje, kterého je v tlumiči malé množství na malém prostoru a pod velkým tlakem. Když dojde k absenci servisu, olej řidne a stává se z něj černé netlumičím médium, které napomáhá vnitřnímu opotřebení a dále může dojít i k poškození tlumičích mechanismů v tlumiči, s opravou přesahující cenovou hodnotu nového tlumiče. S novým olejem prostě nalijeme tlumiči novou krev do žil.

Kde lze nechat servisovat tlumiče vaší značky?

V jediném autorizovaném FOX Racing Shox servisním centru: CYKLOŠVEC s.r.o., Harantova 1317, 397 01 Písek, tel: 382 221 175, e-mail: pisekhar@cyklošvec.cz, mechanik p. Marek Slaviček.

Jak často by měla být prováděna výměna oleje?

Přibližně po jedné sezoně, při agresivní jízdě v extrémním terénu a počasí i častěji, více viz návod na vidlici a tlumiče FOX – ke stažení na našem webu www.cyklošvec.cz. Kdo chce mít perfektně fungující tlumič, musí mu prostě ten servis dát.

Je u vašich tlumičů použita specifická hustota oleje a jaká?

Používány jsou různé hustoty, nejběžnější je 7,5 WT.

Kolik stojí případná repase tlumiče?

Celková repase včetně výměny těsnění zahrnuje práci a materiál, takže cena je zhruba dva tisíce korun. Záleží na typu tlumiče.

Dodáváte na tlumiče redukční vložky pro montáž do rámu ve více rozměrech?

Ano, alu dvojdielné vložky dodáváme v celé škále rozměrů po desetinných milimetrech pro většinu montážních roztečí, pro šroub 6mm/8mm, nově dodáváme speciální vložky pro kola Santa Cruz a ocelové trojdielné vložky pro velké rozteče 8mm šrouby.

Pokud zákazník potřebuje vymezit vůli v okách tlumiče, jste schopni to udělat a kolik to stojí?

Teflonové pouzdro do oka tlumiče stojí 140 Kč, pár vymezovacích vložek na jednu stranu tlumiče stojí od 259 Kč (dvojdielné alu vložky), takže jeden tlumič by stál kompletně zhruba 800 Kč, plus práce.

Jaká je cena náhradních duralových vložek pro vaše tlumiče konkrétně?

259 Kč – dvojdielné alu vložky pro 6mm nebo 8mm šroub – pár na jednu stranu tlumiče

259 Kč – dvojdielné alu vložky pro Santa Cruz – pár na jednu stranu tlumiče

376 Kč – trojdielné ocelové vložky – pár na jednu stranu tlumiče

Dodáváte i náhradní pružiny pro vaše tlumiče a v jakých cenách?

Ano, dodáváme ocelové pružiny k tlumičům VAN R a DHX – vnitřní průměr pružiny 35 mm za 1440 Kč, standardně je většina pružin skladem a na objednávku jsou i pružiny na starší typy tlumičů Vanilla s vnitřním průměrem pružiny 32 mm – cena 1259 Kč. Potřebnou tvrdost pružiny jsme schopni konzultovat přímo se zákazníkem podle jeho hmotnosti, typu kola, zdvihu a systému odpružení.

Jiří Karfík a (už)



Commuter Grip

Pěnové gripy mají jednu výhodu, jsou hodně lehké. To bývá ale často vyváženo nedostatečnou životností, nepřilís jistým uchopením a někdy k tomu patří i ne právě pevné usazení na řídítkách a protažení za mokra. Na všechny zmiňované neduhy ale můžete zapomenout s gripy **Specialized Commuter**. Jejich dvojitá směs totiž zajišťuje nízkou hmotnost i příjemný a jistý úchop pomocí vnější tvrdé pěnoviny a zároveň pevné usazení na povrchu řídítek, což je zásluhou spodní vrstvy z klasické pryže.

Nám v praxi gripy tuto teorii potvrdily. Úchop byl velice pohodlný nejen kvůli použité směsi, ale především díky asymetrickému tvaru a oválnému průřezu. Lehké plynulé rozšíření a opětovné zúžení profilu skutečně přesně padne do dlaně. Během delší doje sice může dojít k určitému lehkému protažení, opětovné srovnání je však bezproblémové. Kvalita použité vrchní směsi i přes pěnovou strukturu zajišťují gripům dlouhou životnost. Jakékoli obavy z drobení či rychlého ubývání šifky stěry jsou absolutně zbytečné. Životnost je v podstatě plně srovnatelná s běžným provedením, Specialized však nabídne navíc o dost nižší hmotnost a nesrovnatelně pohodlnější úchop.

Cena gripů Specialized Commuter je 299 korun.

(kad)

- + nízká hmotnost, anatomický tvar
- cena

Micro BBB

Ve srovnávacím testu cyklocomputerů jsme výrobkem BBB trochu vytykali jejich větší rozměr. Nicméně tato značka má ve svém sortimentu i výrazně menší verzi, nabízející takřka stejné funkce jako rozměrnější sourozenci a navíc lepší ovládání.

Computer **BBB Micro BCP-21** má totiž rozměry 45x35 mm, což jej řadí mezi klasiku. Hranaté tělo má velký třířádkový displej, na němž jsou velmi dobře čitelné velké číslice. Pod displejem je jediné ovládací tlačítko, které stačí velmi jemně stisknout pro přepínání mezi funkcemi. Tudiž ovládání i v dlouhoprstých rukavicích je velmi jednoduché.

Samotný computer má voděodolné provedení, baterie je uzavřena krytem na čtyři šroubky s křížovou hlavou. Uchycení do držáku na řídítka je řešeno přes objímku, do níž se nasadí ještě speciální držák. Podle směru jeho usazení lze computer namontovat buďto na řídítka nebo na představec. Zesílená kabeláž má dostatečnou délku až k patce vidlice, uchytí smíchač na vidlici lze stejně jako u objímky řídítek přes stahovací pásky nebo gumíčkou. Zatímco držák budíku gumíčka zajišťuje celkem bezpečně, u smíchače se nám několikrát sama vyvlekla kvůli nízkému profilu bočních háčků. Doporučujeme tedy použít pásky, s nimi je to bez problémů. Magnet pasuje jak na klasické, tak na ploché dráty.

Nastavení computeru je celkem jednoduché a není potřeba žádný drátek pro stisknutí knoflíku na spodní straně těla. Mezi funkcemi lze volit jak přepínání, tak lze nastavit jejich automatické střídání po několika vteřinách. Okamžitá a průměrná rychlost jsou doplněny hodinami, celkovými a denními kilometry. Kdo chce více funkcí, musí si připlatit za lepší model. Tento za 480 korun bude většině rekreačních jezdců stačit. Navíc se dodává v několika barevných provedeních, takže lze ladit i s kolem.

(už)

- + uchycení, velikost číslic, voděodolnost
- uchycení gumíčky



Ritchey WCS Biomax

Komponenty s přídomkem Biomax jsou u značky Ritchey vždy zaměřeny na ergonomii a pohodlí.

Novinkou, která rozšířila Biomax rodinku, je nová verze sedla WCS, doplněná o charakteristický podélný středový otvor.

Tvarově vychází řada sedel Biomax, která je nabízena ve verzích WCS, Pro i Comp, z původního typu Stream. Výraznější rozdíl je především v zadním uchycení ližin, kdy Biomax již nevyužívá pružný díl ve tvaru W. Výška bočnic i celková šíře a délka skeletu jsou jinak u obou provedení takřka totožné. Podobně zůstalo také menší množství polstrování i jeho vyšší tvrdost. Zásadní změnou je tedy přede-

vším již zmiňovaný středový otvor, jenž by měl snížit tlak na citlivé partie jezdce.

Námí testovaná verze WCS Biomax, jejíž skelet využívá 35% podílu uhlíkových vláken pro zvětšení tuhosti a snížení váhy, byla vybavena CrN/Ti ližinami a koženým potahem. Hmotnost této varianty je 200 gramů.

Tvar s plochou střední částí i špičkou nabízí celkem dobré rozložení tlaku. Výška bočnic je i přes ryze závodní nízký tvar dostatečná a v nejšířším místě sedla jeho přední hrana při šlapání nijak nepřekáží. Tvrdost skeletu nedovoluje jeho výraznější propuštění, což se sice může zdát jako slabina po stránce jízdního kom-

fortu, ale v praxi je to spíš přínosem. Díky tomu si sedlo jezdce neusadí do jediné možné pozice, a je tedy možný určitý předozadní posun, aniž by



tím bylo výrazněji narušeno rozložení hmotnosti mezi jezdce a sedlem. Ovšem menší vrstva polstrování i jeho tuhost pohodlí moc nepřidávají. Ovšem mezi podobné závodně koncipovanými modely patří WCS Biomax rozhodně ke komfortnějším, a to díky zvolenému tvaru. Přínos středového otvoru je diskutabilní, tlak na citlivé partie určitě snižuje, ovšem za cenu trochu horšího rozložení tlaku. Na trhu jsou samozřejmě výrazně pohodlnější sedla, ovšem ne ve dvousetgramové kategorii. My bychom uvítali trochu víc polstrování, které by poskytl komfort jízdy, zvyklí na trochu menší míru pohodlí. Ritchey Biomax WCS je navíc modelem, který takřka vyžaduje určitě vysezení, a to právě ve středové části.

Vedle testované bílé verze je v nabídce také černá, v obou případech s efektní výšivkou. Cena varianty WCS je 1990 korun.

(kad)

- + nízká hmotnost, celkový tvar skeletu
- tvrdší polstrování

ABUS

Security Tech Germany

největší evropský výrobce mechanického zabezpečení

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

Granit X-Plus 54

Bordo 6000

Urban-1

ST 3700 KF Bellamy

ABUS CZECH
s.r.o.

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

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

X-RACE PELUS ESPRIT

EXTENDER

LADY

Sedlo Extender: pánské/ dámské
Péra: Cr/Mo/ Ti. Váha: od 226g
Cena: od 690 Kč.

APACHE pod proudem!



Elektrokola získávají stále větší oblibu. V případě kola jako dopravního prostředku, nikoli sportovní aktivity, se rozhodně jedná o vynikající alternativu. U nepřilíš trénovaného jedince, a to bez rozdílu věku, se elektrokolo skutečně může stát ideálním dopravním prostředkem pro cestu do práce, na menší nákup nebo za zábavou. Zároveň kolo s elektrickým doplňkovým pohonem může být jakousi alternativou například k mopedům. Ve srovnání s nimi vítězí na celé řadě po stránce ekologie. Nezanedbatelnou výhodou je i nižší hmotnost oproti mopedu či mnohem snazší obsluha. O tom, že jezdec v případě elektrokola nepotřebuje řidičské oprávnění a není nucen používat přilbu, ani nemluvě. Stále se jedná o stroj poháněný lidskou silou, kde elektromotor pouze setří síly samotného jezdce a umožňuje mu ujet bez tréninku třeba i větší vzdálenost.

V západní Evropě se E-bike těší již pár roků stále větší popularitě, podobně jako v případě určitého boomu kvalitních skládacích kol. U nás



se již řadu let věnuje motorizaci kol především pražský Cyclestar, ovšem Apache je první z velkých domácích značek, jež nejenže představila elektrokolo, ale především ho zahrnula do své standardní nabídky.

Bez kompromisů

Apache Elektra je po všech stránkách do puntiku dotaženým strojem. Nízký rám, umožňující co

nejjednodušší nastoupení, je vyroben ze slitiny hliníku 6061 T6. Přední odpružená vidlice, připomínající legendární Headshok, působí velice čistě a na městské či cestovní kolo se vloženo hodí. Teď už ale k samotnému doplňkovému elektropohonu, který zajišťuje 250W „bezkartáčový“ motor, napájený 10Ah Li-Ion baterií. Spínání elektromotoru je jednoduché, zapne se, jakmile jezdec začne šlapat, a vypne, pokud šlapat přestane. Nabízený výkon motorové podpory je vždy v úměře 1:1 vzhledem k síle šlapání, z čehož pramení velice plynulá a příjemná jízda. Vynikající koordinaci mezi řidičím systémem při záběru motoru a silou jezdce mají na svědomí dva samostatné snímače, a sice snímač otáčení klik vepředu a tenzometrický snímač síly šlapání, umístěný u zadního náboje, v jehož plášti je samotný motor. Vyjímatečná baterie je zasunuta do útrobu zadního nosiče.

Vzestupný výkon motoru se odpojuje při dosažení rychlosti 25km/h, a to samozřejmě z bezpečnostních důvodů. Asi nechcete, aby si to vaše



babička svítila po silnici čtyřlístkou. V závislosti na profilu trasy a na váze jezdce se pak pohybuje dojezd, při optimálních podmínkách je to až 75 kilometrů. Asi dostatečně přesvědčivým argumentem pro všechny pochybovače je fakt, že na podobném elektrokole absolvoval Pavel Barta z firmy BP Lumen celou trať Ratibořického maratónu. Pokud dojde k vybití baterie, a tím pádem k deaktivaci elektrického pohonu, chová se Apache Elektra jako běžné cestovní kolo se sedmi převody.

Velký LCD displej computeru ukazuje klasické funkce jako okamžitou rychlost či naježdě kilometrů, kromě toho je zde také indikátor stavu baterií a především přepínání konkrétního jízdního režimu. Vybírat je možné z ekonomického, cestovního a výjezdového módu. Navíc je zde i funkce podsvícení displeje a symbol pro pravidelný servis.

Elektrická jízda

Jízdní test pouze potvrdil skvělé zpracování a promyšlenou celkovou koncepci. Ovládání je velice snadné, a to se netýká pouze obsluhy computeru a výběru jízdního režimu, ale i jízdních vlastností kola. Příznácné je optimální vedení přímého směru a hodné vzpřímený, maximálně pohodlný posed. Přední vidlice pracuje v rozsahu několika centimetrů, i tak ale zvládně výrazné zredukovat přenos otřesů z nekalitního povrchu vozovky. Totéž platí o odpružené sedlovce a sedlu. Skvělým a maximálně promyšleným komponentem je stavitelný představec, k jehož změně



sklonu není potřeba jakékoli nářadí. Jednoduše se odjistí a vykloupí horní plochy dílů a lze měnit nejen úhel představce, ale i sklon řídítek. Přitom po opětovném utažení nabízí představec tuhost srovnatelnou s pevnými modely.

Nejvíce zvědaví jsme samozřejmě byli na elektropohon. Pokud je nastaven druhý nebo třetí mód, je již samotný rozjezd opravdu překvapující. Točivý moment motoru sice nerve řídítka z ruky, ale stačí pár záběrů do pedálů a takřka v okamžiku dosáhnete vhodné cestovní rychlosti. O přítomnosti motoru kolemjdoucí informuje pouze slabý bzúčivý zvuk ze zadního náboje. Při rychlosti nad 20 km/h je pomoc elektromotoru již méně výrazná a okamžik jeho odpojení ve 25 km/h je celkem jasně postřehnutelný. Největší přínos pomocného pohonu je samozřejmě patrný ve stoupání. Se záběrem, na jaký jsme zvyklí po rovině, jsme zdolali i nemalé kopce. Takže o přínosu pohonu netřeba diskutovat, celková hmotnost kola 25 kilogramů bohatě vynahradí.

Za jednoduché považujeme i dobíjení baterie. K jejímu vyjmutí je potřeba odemčení a odklápění zadní stěny nosiče s koncovým světlem. Pak lze akumulátor uchopit za sklápěcí držadlo, vytáhnout jej a napojit na nabíječku, dodávanou ke kolu. Výhodou je, že kolo můžete klidně nechat ve sklepe a baterii dobíjet v bytě, tedy pod dohledem. Životnost baterie by měla být minimálně pět set nabíjecích cyklů.

Pochvalu zasluží také funkční osvětlení, pevné blatníky a klasický centrální stojan. Cena kola Apache Elektra se pohybuje kolem částky 31 tisíc korun. (kad)

Technická specifikace:

Rám: Al 6061 T6, 47 cm, 28"
Motor: bezkartáčový, 24Vss/250W
Baterie: Li-Ion 24Vss/10 Ah
Nabíječka: 240V/24Vss/2A
Vidlice: odpružená JF1V
Řazení: Shimano Nexus 7
Převody: 28/14-28
Brzdy: Tektro V
Představec: stavitelný Tranz X
Sedlovka: odpružená
Hmotnost: 25 kg
Cena: 31 000 Kč

PROTECTING PEOPLE

makrolon®
The high-tech material



FP1 RACE
váha 240 g / 3.499 Kč



Roll over bar

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



Sítka proti hmyzu

Čelní ventilační otvory jsou kryty speciální sítkou, která za jízdy chrání hlavu od hmyzu ap. Helmy vyráběné technologií ImmoLul mají sítku vloženou mezi vnější skořepinu a tvrdý polystyren.



IAS-3D

IAS-3D umožňuje snadné nastavení vnitřního obvodu helmy a nové jejího výšky uvnitř skořepiny. Díky tomuto systému lze snadno nastavit individuální velikost.



Monomatic

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

uvex
PROTECTING PEOPLE

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

@Martin

(Petr. Beroun)

(Petr, Kladno)

(red)

(red)

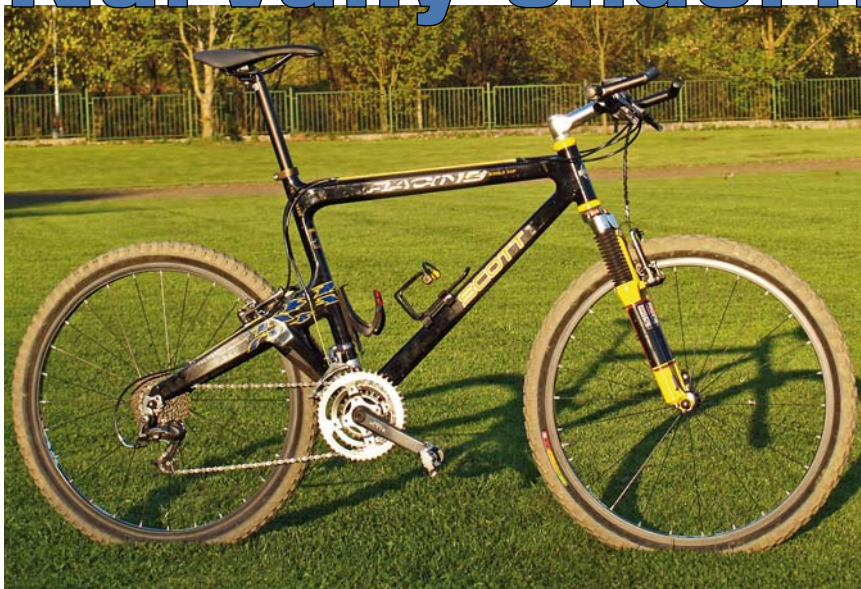
(kad)

SPORT ARSENAL

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

Úspěšné tažení české mountain-bikové asociace českou legislativou nese své ovoce. Využil toho i redaktor Cykloservisu, kteří se vrhli na stavbu zcela nové trať závodu Krkonoského poháru, konaného v neděli 31. května v Trutnově. Lidé z Čemby nám pomohli navrhnout úpravy starobylých chodníků v městském lesoparku, což velmi pomohlo při jednáních se správci lesoparku o umožnění vstát na nich trať. Ředitel Čemby Tomáš Kvasnička by však chtěl důrazně upozornit všechny stavitele, kteří by v dobré víře začali něco stavět bez znalosti metodiky, aby se rozhodně nedělo koordinace s Čembou a správci lesa do ničeho nepostřeli. Mohli by tím zatímat napáchat více škody vřevy v očích lesníků.

Narvaný endorfinem



nalo o krok správným směrem, se můžeme přesvědčit pohledem do současných katalogů – rámy z termosestu nepoužívá nikdo. Nicméně však Scottu nelze upřít snahu a určitě i díky těmto prvním pokusům s použitím kompozitových vláken je dnešní stav vědění na takové úrovni a my si můžeme vybírat z mnohem kvalitnějších a tužších variant karbonových rámu.

V archivu Cykloservisu jsme v čísle 18 z roku 1998 dokonce našli dobový

cestě cítit větší a větší absorpce vibrací, srovnatelná tak s hodně promíjejícím ocelovým rámem. Zapomínáte na celoodpružené kolo, endorphin s tím nemá

KOLO Z LIDU



Také se slízu v oku nostalgicky vzpomínáte na půlku devadesátých let, kdy se objevovaly první karbonové stroje? Cannondale Raven, GT STS či Scott Intoxica tehdy vládly bikovým časopisům a běžný smrtelník mohl tak akorát hltat informace o kosmických materiálech, které vynikají obrovskou pevností. Jedním z těchto vysněných, ale také o něco dostupnějších strojů, byl americký Scott Endorphin. Na něj časopisy pěly ódy, neboť jeho rám měl přinést 1–2 cm odpružení zadní stavby při zachování dostatků tuhosti. Exmplář z roku 1996 jsme náhodou objevili v jednom servisu, a tak jsme si jej vypůjčili na vyfocení. Majitele jsme bohužel nezastihli a dokonce se prý jednalo o někoho ze Slovenska. To však nic nemění na tom, že kromě sedla, kazety a řetězu se

prakticky všechno na kole zdálo být původní.

V dnešní době karbonové, kdy kola na kompozitovém rámu začínají už na třiceti tisících, je každému nad slunce jasné, o čem že to dobové katalogy mluvily. Zdvih zadní stavby 1–2 cm totiž ve skutečnosti není žádným zdvihem, ale jedná se o běžnou schopnost karbonu pohlcovat otřesy a vibrace, vznikající při jízdě v rozbitém terénu. Endorphin díky rámu z kompozitu přinesl v té době nevidaný zážitek z jízdy. A vzhledem k tomu, že v polovině devadesátých let ještě nebyly ustáleny hodnoty zdvihů u jednotlivých kategorií kol, bylo velmi módní hovořit právě o zdvihu zadní stavby.

Rámy Scott však nebyly vyloženě karbonové, neboť firma používala vlastní formuli výroby a materiál byl založen na bázi termosestu. O tom, zda se jed-



test. Dovolíme si citovat pár tehdejších poznatků: „Mezi stromy je endorphin překvapivě živý, doprostřed bicyklu situované jezdčovo těžiště napomáhá protahování ostrými zatáčkami. Ve vysoké rychlosti přitom kolo nemá tendenci ztrácet přímou stopu. A právě vysoké tempo dává pocítit magické vlastnosti rámu. S přibývajícím rychlostí je na rozbité

nic společného, jen zahlazuje nejostřejší nárazy lépe, než klasické materiály, protože při tom zůstává bočně velmi tuhý.“

Sami jistě uznáte, že Cykloservis tehdy superlativy na adresu rámu nešetřil. Dnes se zdá skoro neuvěřitelné, že jsou endorphiny stále k vidění, dokonce i v amatérském závodním nasazení... (mig)

NA SÍTI

Jelikož jsou venkovní teploty na takové úrovni, že už není problém vyrazit s ratolestmi na kolo a do přírody, zaměřili jsme se tentokrát na stránky, které určité nadchnou všechny rodiče-kyklisty. Zvolit vhodné vybavení pro děti totiž není vždycky jednoduché a ne vždycky lze narazit na někoho, kdo má ty správné zkušenosti. Na adrese www.skibi-blog.cz jsme našli všechny informace, které zajímají rodiče prahnoucí po vyjížděcích s dětmi už od neutěšeno věku.

takže o odbornosti informací není pochyb. Všechny články jsou psané srozumitelnou formou a nejsou zbytečně rozptýlené do detailů, ale ani nepostrádají nějaké důležité informace. Pro všechny, kteří hledají radu, jsou tedy rozhodně vítaným pomocníkem.

Je jaro a všichni tokají, takže stránky www.tok-bike.com jsou tak trochu aktuálnější než v jiném ročním období. Patří skupině cyklistů týmu TOK, což znamená Takové Odvážné Kolo, a tenhle tým vznikl po dobytí vrcholku Tok v brdských lesích. S tokáním ale mají stránky pramálo společného. Věnují se hlavně klubovým vyjížděčkám a akcím, které se pořádají jak na našem území, tak různé po Evropě. Hlavní strana má nalevo odstavce s jednotlivými odkazy, ale další jsou samozřejmě nahoru na hlavním řádku. Jsou to klasicky informace o klubu a jeho členech, kalendář akcí, fotoalbum a spousta dalších informací. Důležité jsou ale akce plánované na tento rok, jejichž výčet je na hlavní straně uprostřed. Stačí kliknout na zřetelné názvy v nich a návštěvník se hned dozví detaily ke každému podniku. Jde hlavně o cyklistiku putování a vždy jsou přiloženy informace o trase, ubytování, stravování a dalších nezbytnostech. Kdo by se chtěl k týmu přidat, dozví se



Stránky jsou velmi příjemně navrženy, takže je lze pročítat i s dětmi, u těch starších nebude problém s vlastním nastudováním problematiky. Postavička medvídky Skibiho návštěvníky provede všemi oblastmi, kterým se stránky věnují. Kromě cyklistiky je to i lyžování a plavání nebo kolečkové brusle.

Nechybí zde základní rady, jak s konkrétním sportem začít a jak se mu věnovat, aby nedošlo k poškození zdraví dítěte, ale zároveň jsou zde i rady, jak vybrat vhodné vybavení. Obzvláště u cyklistiky potěší návod, jak jezdit s tažnou tyčí, jaké zvolit dětské kolo a jakou velikost, srovnání odrážedel nebo recenze na dětský vozík. V současné době totiž jízda s dětmi ve vozíku nebo na tyči zažívá obrovský boom, a zatímco dětské sedačky jsou vyzkoušenou klasikou, u vozíků a tyčí stále ještě dost lidí tápe. Všechny články jsou rozděleny podle charakteristiky v odstavci na levé straně, na horním řádku se pak lze dostat k jednotlivým kategoriím. Samozřejmě jsou užitečné kontakty nebo možnost členství v klubu. Kdo nenajde potřebné informace na stránkách, může zaslat dotaz a dostane se mu fundované odpovědi. Tyto stránky totiž provozuje Ski a Bike Centrum Radotín,



tam prostě vše potřebné. Samozřejmě nechybí výčet akcí z let minulých nebo jejich kalendář, kde se lze opět dostat na jednotlivé detaily. Z minulých akcí lze najít i řadu fotek a většinou je jasné, že členové klubu pojmají cyklistiku hlavně vesele, takže o občerstvovací stanice není nouze. Máte-li chuť s nimi někam vyrazit, pak stačí navštívit jejich stránky. (už)

diamond
DHF DIAMOND HYDROFORMING
TECHNIQUE



DEORE XT DISC

velikost 15", 17", 19", 21" rám ALU HYDROFORMING DHF barevné kombinace černo-modrá lesklá, šedo-písková matná vidlice SUNTOUR RAIDON-RL AIR měnič SHIMANO XT řazení SHIMANO XT klíčky SHIMANO XT kazeta SHIMANO XT brzdy SHIMANO XT zapletená kola MAVIC CROSSRIDE představec RITCHEY COMP řídítka RITCHEY COMP sedlo SELLE ITALIA XR sedlovka RITCHEY COMP pláště RITCHEY Z-MAX pedály SHIMANO M520

doporučená cena: **39.900,- Kč**

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

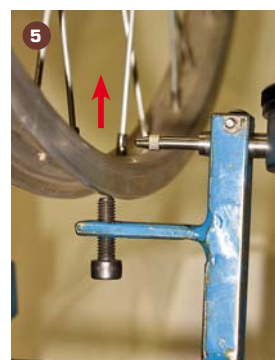
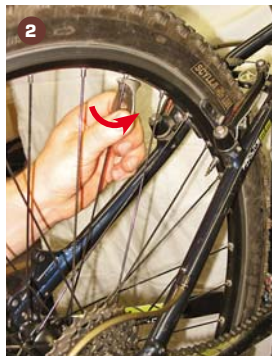
Správně vyplést kolo a kvalitně jej vycentrovat, to chce ruku zkušeného odborníka. Jinak hrozí, že po několika kilometrech budeme s nechutí pozorovat, jak se náš ráfek vlní, případně jak škrtá o brzdové špalíky. Docentrovat si kolo doma, to ale není zase tak složité, takže si ukážeme, jak na to.

V první řadě si ukážeme klasický výplet s dvaatřicíti nebo šestatřicíti dráty. Pokud je ráfek jen lehce rozcentrován, můžeme jej srovnat přímo v rámu i s obutým pláštěm. To platí hlavně pro majitele ráfkových brzd, protože brzdové špalíky mohou nahradit centrovací vidlici. Kdo má pouze jednostěnný ráfek, bude muset sundat plášť, protože otáčející se niply

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Centrování



uvnitř pláště mohou pod tlakem prodlížit ráfkovou vložku a protrhnout duši. U dvoustěnných ráfků tohle nehrozí. Pro dotažení drátů potřebujeme odpovídající centrovací klíč. Může být buďto plastový s kovovou vložkou, nebo kovový. Miniaturní provedení nebyjí nevhodnější kvůli horší manipulaci. Kdo nemá dilenský centrák, může použít například centrák implantovaný do různých multiklíčů. Práce s ním je sice méně pohodlná, ale pro nouzovou opravu to postačí. Hlavní je, abychom měli odpovídající rozměr, protože na výplety se používá více velikostí niplů. Například 3,2, 3,3, 3,5 a 4 mm, takže je důležité použít ten správný rozměr, abychom si nestříhali hrany niplů. Následně docentrování třeba v terénu by pak bylo takřka nemožné.

V první řadě roztočíme kolo, abychom viděli, kam je ráfek vychýlený. Jestliže jde o výchylku v řádu dvou až tří milimetrů, správně to sami, větší bouli bude lepší svěřit servisu, nebo sundat plášť a upnout kolo do centrovací vidlice. Ráfek by měl vždy běžet středem mezi špalíky. Při pohledu zezadu sledujeme výchylky. Jestliže se ráfek uhně směrem doleva od kazety, musíme přitáhnout dráty vedoucí od ráku na pravou stranu přírub, tedy ke kazetě ①. Zároveň ale musíme povolit dráty vedoucí na levou stranu přírub, tedy od kazety ②. Dráty se vlastně o ráfek přetahují, takže povolením na jedné straně umožníme ráku vychýlit na stranu opačnou. Nipl má pravý závit, takže se při pohledu shora dotahuje po směru chodu hodinových ručiček. Při dotahování i povolování

pracujeme vždy třeba jen o půl až jednu otáčku, nikdy více. Vždy musíme dotáhnout a povolit dráty vedle sebe. Pokud bychom v místě výchylky dotáhli třeba pět drátů po sobě, můžeme rozhodit ráfek na výšku tak, že bude zajištěn směrem dolů k náboji. Tím, že dotáhneme drát vedoucí k jedné straně přírub a zároveň povolíme drát na straně opačné, srovnáme jejich výsledné působení na ráfek, a ten tak nezáčně házet na výšku. Samozřejmě to platí i v opačném případě, kdy výrazným povolením výpletu může dojít k tomu, že ráfek začne házet směrem nahoru. Při centrování musíme tedy sledovat nejen boční házivost ráku, ale také jeho házivu na výšku. Pokud je výchylka ráku natolik velká, že nelze dráty přitáhnout a naopak jejich povolení je už maximální, nezbyde, než nechat naplést nový ráfek. Při průjezdu první dírou bychom totiž znovu ráfek rozhodili. Tato trvalá deformace totiž není opravitelná pouhým centrováním. Jestliže jsme ale centrovali správně a ráfek nehází, projdeme kompletně celý výplet a všechny dráty promáčkáme v jejich křížení směrem proti sobě ③, abychom je propuzili. Dráty si tak sednou a možná bude potřeba celý výplet ještě lehce docentrovat. Tato metoda nám zajistí stabilitu výpletu při prvním nájedu do terénu, kde by se jinak mohl trochu rozhodit.

Jestliže nemáme vidlici a chceme kolo centrovat v rámu bez ráfkových brzd, můžeme použít fix. Stačí kolo bez pláště roztočit a k ráku přiložit opatrně fixu. Jakmile se ráfek vychýlí, fix na něm udělá značku ⑦. V tomto místě pak dráty přitáhneme a povolíme podle výše uvedeného postupu. Pozor ale na klepající se ruce, abychom si ráfek nepomalovali a nakonec necentrování špatně. Horší je to ale se sledováním házivosti na výšku. Tam může být řešením izolepa nale-

pená na sedlové vzpěry, těsně nad ráfkem a podle ní lze určit, jestli ráfek hází na výšku či nikoli ⑧.

Tím bychom základy centrování měli, ale tak jednoduché to zase není, přístě se podíváme na centrování speciálních zapletených kol, výměnu drátu a některé finty s tím spojené.

(už)

Bižuterie od KCNC



Značka KCNC se specializuje především na tuning, a to bikový i silniční. V případě těchto důl nejde jen o odlehčení, ale také o odlišení se od běžné produkce. Lehocuké frézované duralové díly, doplněné o nepřehlédnutelný různobarevný elox, se staví prostředkem pro vystoupení z davu a vyjádření vlastního vkusu. Nehledě na to, že každý uspořádaný gram dokáže srdce cyklistického perfekcionisty potěšit.

Vedle klasických komponentů, tedy řídítek, představců, rohů či sedlověk, nabízí KCNC právě tuningové díly, a to podsedlové objímky, speciální rozpěrné „ježky“ pro karbonové sloupky vidlic, kladky do přehazovaček, duralové šroubky k jejich uchycení, podložky pod představce, superlehké dotahovací kroužky pro kazety, návstave na ventily, duralové šroubky do převodníků či pro montáž košíků a další drobnosti.

A to většinou v modré, zlaté, fialové, černé a stříbrné, až z těch všech barviček oči přechází kolem.

Zaměříme-li se na kladky, tak ty jsou dodávány v různých rozměrech, tedy s deseti, jedenácti a dvanácti zuby. Cena za jeden kus se liší podle použitého ložiska. Varianta se standardním průmyslovým ložiskem vyjde na 280 korun, s keramickým ložiskem na rovnou pětistovku.

Ježek pro karbonové vidlice, s pěti různými barvami horní frézované krytky, stojí 250 korun.

Klasická objímka sedlovky s titanovým šroubem vychází na 350 korun. Tvarově absolutně bezchybná je pak varianta s miniaturní rychloupínací páčkou, jejíž táhlo je rovněž titanové. Cena této varianty je 480 korun.

Takže všichni ladiči, KCNC je tu pro vás.

(kad)



BBB CYKLOCOMPUTER MICROBOARD

BCP-22 drátový model: 13-funkcí

■ Aktuální rychlost ■ Průměrná rychlost ■ Cestovní rychlost ■ Celkové ujeté kilometry ■ Hodiny
■ Indikátor slabé baterie ■ Automatický scan ■ Automatický start / stop ■ Maximální rychlost
■ Cas jízdy ■ Celkový cas jízdy ■ Porovnání rychlosti ■ Podsvícení ■ Cena: 590 Kč



BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



Více informací o produktech BBB najdete na www.jmctrading.cz / www.skprofibike.sk

Leader Fox Point Pro



kratás u s vlozkou bychom na něm asi jezdit nechtěli.

Svízná jízda

Kolo je díky tuhému rámu a posedu solidním sportovním náčiním, takže zaujme vyznavače ostřejší jízdy po horším asfaltu nebo polních cestách. Přenos síly od pedálů je poměrně slušný, kolo dobře zrychluje a nabízí lehký jízdní projev. Rám má větší tuhost v přední části, zadní je díky slabším řetězovým vzpěrám pocitově spíše středně tuhá. Akcelerace tedy není tak blesková, ale přesto kolo zrychlí slušně a dokáže velmi dobře udržet tempo. To je dáno i posedem, který k ostřejší jízdě přímo vybízí. Napomáhají tomu i pláště Schwalbe s rychlejším vzorkem, které jsou na silnici určité dobrou volbou. Do terénu bychom možná volili objemnější

model, ale pro rychlou jízdu je tohle dobrá volba.

Vidlice RST Vita nabízí celkem vřímavý projev na menších nerovnostech a při jízdě ze sedla šla výrazněji do zdvihu. Možnost přitvzení chodu na korunce nebo páčka lockoutu z ní ale udělají tvrdší kousek a v zamčeném stavu opravdu nic nebránilo tomu, pořídně se do pedálů opřít a i do ostrých stoupání výrazně zabrat.

Ovládání kola je tím, co jezdec hned na první dojem nadchne. Výborná točivost je i přes celkové delší rám naprosto spolehlivým průvodcem v ostřejších zatáčkách. Přesto ale kolo není přehnaně točivé, aby vyžadovalo za řídítka pouze zkušeného jezdce.

Sportovec

Model Point zvolí sportovně založený cyklista, který si chce svoji vyjíždku užít v ostřejším tempu a potřebuje k tomu výkonný a dobře ovladatelný stroj. Kdo chce zabírat do pedálů a jet rychle, toho point rozhodně nezklame.

Krosový model Point patří mezi ty stroje, které zkušeného cyklistu ihned něčím nadchnou. Tenhle totiž okamžitě zaujme svým sportovním chováním, a hlavně perfektní ovladatelností.

Bikový design

Na konci roku jsme testovali bikový model Out Line této značky a charakteristickým znakem byla vpředu prohnutá spodní trubka s výraznou profilací. Stejně tak je koncipován i design krosového rámu. Materiálem je dural řady 7005 a spodní trubka je kromě zahnutí navíc vytvarovaná do jakési spodní vlny. Hranatý vejčitý profil ve střední části pak přechází v rozšíření u středového pouzdra. Horní trubka nese taktéž hrnato profilaci s vejčitým průřezem, který je ale vůči spodní trubce obrácený. Sedlové vzpěry mají elipsoidní průřez a jsou celkem masivní, oproti tomu řetězové vzpěry působí poměrně subtilním dojmem. Samozřejmostí je plochý spojovací můstek sedlových vzpěr a široký můstek řetězových vzpěr, který umožňuje montáž stojánu. Pro vyznavače dlouhých cest jsou připraveny závit



pro montáž nosiče a blatníků. Přesto zadní stavba počítá i s montáží kotoučových brzd, na což jsou připraveny také náboje.

Díky tvarování trubek a jejich masivnějšímu průřezu kolo vypadá mnohem robustněji a svůj bikový vzhled rozhodně nezapře. Dokonce i posed je trochu podobný testovanému biku. Jezdec sedí poměrně vzadu, ruce má natažené před sebe, a díky poměrně nízké položené řídítkům tak zaujímá celkem sportovní pozici. Není sice závodně natažený, ale posed je slušně nastavený na pořádný výkon, o který si hned s prvním záběrem do pedálů kolo doslova říká. Rozhodně nepůjde o model pro vyletní cyk-

loturisty, kteří se chtějí v neděli při vyjíždě kochat krajinou.

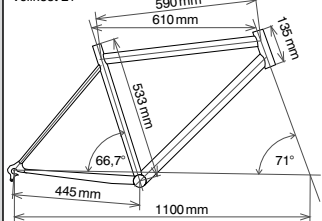
Ačkoli je posed orientován na sportovní pojetí jízdy, pohodlí jezdce je na poli kokpitu maximální. Profilované ergonomické gripy nabídnou velmi příjemný úchop bez nepřijemného tlaku při delší jízdě. Rohy s pryžovým potahem taktéž padly výborně do ruky a o ovládání brzdových pák Deore LX ani nemluvě. Tahle sada určená už jen pro krosová kola se přesně trefuje, kam má, komfort a pohodlné ovládání jsou jí přímo vlastní. Tříprsté brzdové páky padnou do ruky naprosto přesně a konkurenci budou v tomto směru jen těžko hledat. Totéž platí pro řídící páčky a celkový chod řazení. Vše funguje naprosto hladce. Pouze pružinovému systému „ABS“ na čelistech brzd Tektro jsme se zprvu podívali, ovšem po stisku páky třemi prsty bylo jasné, že jinak nelze. Výkon brzd je totiž hodně jedovatý a bez omezo-vače výkonu by měl jezdec co dělat, aby nešel přes řídítka.

Zatímco kokpit skýtá průměrné pohodlí, sedlo je svým tvrdším polstrováním spíše sportovníjší, a nenabízí takový komfort. Bez

Technická specifikace:

Rám: Alu 7005
Vidlice: RST Vita TnL Hydra Lockout
Klíky: Shimano FC-M443
Brzdy: Tektro
Řazení: Shimano Deore LX
Přehazovačka: Shimano Deore LX
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: Quando Disc
Řáfky: EXE Race
Pláště: Schwalbe Tyrago 700×35C
Sedlo: EXE Race
Sedlovka: EXE Race
Řídítka: Truvativ Stylo
Představec: Truvativ XR
Hmotnost: 13,82 kg
Cena: 15 000 Kč

Velikost 21"



- + ovládání, točivost, brzdy, posed
- tvrdé sedlo

EBS RACE LECTOR

HMOTNOST: 8,0 KG

WWW.GHOST-BIKES.CZ

RÁM:
3-K CARBON T2T URGE
SCL

VIDLICE:
MARTEC CARBON

VÝBAVA:
SHIMANO UL TEGRA

ŘÁFKY:
SHIMANO WHR 601

BRZDY:
TEKTRO

ORIENTAČNÍ CENA:
CCA 50 000,-

EBS RACE LECTOR

**NENÍ TO SEN,
JE TO
RAKOUSKO!**

www.austria.info

61 hotelů | 19 regionů | 3 země

katalog zdarma žádejte na:

www.bike-holidays.com

V době, kdy každé třetí manželství končí rozvodem, páry stejného pohlaví se registrují a žít tak nějak sám, tedy single, začíná být stále modernější, je pojem singlespeed asi taky tak nějak více oblíbený. Jeden převod prostě odstraní běžné problémy a ulehčí jezdcí život, tedy ulehčí v určitém slova smyslu, protože jinak je to doslova peklná dřina.

Singlespeed jsme si už dávno představili a vloni jsme touhle dobou také přinesli reportáž z prvního mistrovství republiky v této disciplíně. Vypravili jsme se tedy po roce opět na závody jednopřevodových strojů, které letos sice postrádaly netradiční disciplíny, jako jízdu zručnosti a pomalosti, ale klasické XC na jeden převod rozhodně nechybělo a opět to bylo mistrovství republiky. Vloni představené stroje se na trati objevily i letos, ovšem přibýlo pár zajímavých kousků, které rozhodně nelze nepředstavit.

Nejzaváhavějším favoritem závodů byl bývalý silničář, cyklokrosař a maratonec Radek Dítě. Radek závodil za týmy Rock Machine-Cyklomax nebo Česká spořitelna MTB. Jeho úspěchy na trati Sudet či na Oderské Mlýnici nebo druhé místo na MČR v bikemaratonu, to je jen zlomek jeho závodní kariéry. Radek by se dal přirovnat k americké legendě Travisu Brownovi, který byl kdysi úspěšným jezdcem XC a reprezentantem na MTB a v posledních letech také propadl kouzlu jediného převodu. Tak horké to ale s Radkem nebude, protože singlespeed u nás není tak rozšířený, jako v USA.



Radekův stroj, ačkoli nejde o klasický speciál, působí dojmem hodně ostrého kola. Základem byl rám Superior z roku 2004 z duralové slitiny U6. Rám v původním leštěném provedení sedlal ještě Radim Kořínek na olympiádě v Aténách a Radek jej pak používal jako zimáka. Nicméně rám dostal černý lak, pevnou duralovou vidlici Pell's XF5 a přišel o všechny převody. Silniční klíky a jediný pastorek drží v naprosté harmonii s řetězem přehazovačka Shimano Dura Ace s dotaženými šrouby dorazů. Brzdy jsou mechanické kotoučové Avid, ovšem kotouče jsou z produkce Shimana. Vše samozřejmě nasazeno na tom nejlepším, tedy nábojích XTR. Pro maximální záběr na jakémkoli podkladu

nasadil Radek pláště Schwalbe Nobby Nic. Jak je u singlespeedů zvykem, nechýbí široké vřetovky, i když zde jde o klasické nízké XC provedení, takže kolo si zachovává sportovní posed. Trochu bonbonkem byl dětský bídón, který Radek prostě doma sebral své ratolesti. Takhle to tedy vypadá, když se profil začne kolem bavit. Nicméně vidět jeho strojové tempo, kdy se během zá-



vodu propracovával na jediný převod stále kupředu, to byl zážitek.

Oldschool

Druhý stroj je trochu z jiného soudku, protože jde o kolo podstatně starší. Jeho majitel nepocházel z České republiky a i jeho stroj byl tak trochu výjimečný. Základem byl ocelový rám GT Pysclone z třikrát zeslabovaného materiálu Cr-Mo True Temper, což byla ve své době špička a totéž platí i pro vidlici Rock Shox SID. Tenhle veterán měl sice prohnutá řídítka, ale ta zdaleka nepřipomínala vřetovky tak, jak je známe dnes. Na nich se skvěly CNC ob-



v terénu, takže Schwalbe Nobby Nic, ale vzhledem k image biku byl předek zase o kultu, což Panaracer Dart v původní verzi určité je.

Kontra

Pokud bychom měli oba stroje porovnat, pak Radkův vypadá opravdu rychle a byl také hodně lehký, nicméně GT bylo díky svému stáří strojem, který měl a pro



ráběné brzdové páky BOX s masivním šroubem regulace lanka. Jejich zpracování a čep na průmyslovém ložisku byly naprosto perfektní a s věčky Avid si rozuměly. Další lahůdkou byl převodník s logem Surly, což je kultovní firma vyrábějící ocelové rámy nebo bike na extra širokých pneumatikách. Náboje GT pro tuto značku vyráběla firma Hadley a designem si rozhodně nezažádají s takovými jmény jako Chris King, od nějž bylo hlavové složení, nebo Ringle. Jelikož šlo sice o veterána, ale hlavně o singlespeed, byl přítomen speciální napínák řetězu, který oproti předchozímu stroji s přehazovačkou Dura Ace nabídl stejnou funkci, ovšem o něco nižší hmotnost. Dalším zajímavým detailem byl seřizovací košík na sedlové trubce, který měl prostě také šetřit hmotnost. U pláští to vzadu bylo o schopnostech

většinu fanoušků bikingů ještě dlouho bude mít určitého ducha a srdce znalce nad ním rozhodně zaplesá. Radkův stroj by tedy mohl být klidně z rubriky „Jak to vidí profil“, kdežto druhý model určitě patří mezi „Kolo z lidu“. A aby toho nebylo málo, jednomu z loňských speciálů přibyl k jedinému převodu ještě jeden řetěz, pastorek a převodník, takže tento stroj byl sice singlespeedem, ovšem se dvěma řetězy. Imageová záležitost těžkého kalibru a snad i výhoda pro boj s vytáháním řetězu, nicméně jeho majiteli to na rychlosti výrazněji nepřidalo. Singlespeed je tedy, zdá se, hlavně o image, nicméně svoji pozici si neustále buduje a propadá mu pořád více lidí. V době jakési uniformity většiny kol je tahle alternativa tak trochu možností, jak se odlišit, jak být tak trochu jinak „in“.

(už)

§ Každý má právo na kvalitní kolo...

WHEELER
WORLDWIDE

TREKINGOVÁ KOLA CROSS

CROSS

Sport Light Cross – lehká sportovní kola

Použití: dlouhé výlety, fitness trénink

Terén: silnice, polní a lesní cesty, lehký terén

Styl jízdy: sportovní a relativně rychlá, ale rekreační jízda

Držení těla: aktivní s dobrou aerodynamikou a rozložením váhy

Očekávejte: pokud se jezdíte rádi kochat do přírody, ale občas máte i sportovní ambice rychlejší jízdy, pak jsou pro Vás všestranná krosová kola ta správná volba.

Cross 6.3

11.990 Kč



Cross 6.2

8.990 Kč



VELO CZ s.r.o.

Pospíšilova 314, 500 03 Hradec Králové
tel.: 495 271 379, fax: 495 269 198
e-mail: info@wheeler.cz

www.wheeler.cz



Jistě si vzpomenete na rozhovor se Slávkem Mixou alias Čuňasem, jenž jsme otiskli v letošním Cykloservisu číslo šest. My jsme se za Slávkem do pražské Michle vydali s fotoaparátem ještě jednou, důvodem bylo jedno unikátní kolo z jeho sbírky.

Na Slávkově čtvrt století starém colnagu není na první pohled nic až tak atypického či výjimečného, tedy až na jednu drobnost. Tou je speciální sada Campagnolo, představená v roce 1983 k padesátiletému výročí značky. Rok jejího uvedení však byl pro značku z italské Vicenzy smutný, neboť v únoru 1983 zemřel její zakladatel Tullio Campagnolo.

Kompletní sada nazvaná na jeho počest Tullio Campagnolo vznikla v pouhých tisících kusech, s jednotlivými komponenty zasazenými do molitanových výstavek uvnitř speciálního, luxusně vyladěného kufříku. Tato sada byla v řadě konstrukčních prvků zcela odlišná od běžné produkce značky, nejvyšší Super Record od ní později převzal například tvarové provedení brzd. Vedle přítomnosti erbu s padesátkou a plastického podpisu zakladatele značky byl ale na všech dílech tím nejvýraznějším detailem zlatý penízek s logem. A když píšeme zlatý, skutečně máme na mysli zlatý. Z hlediska dnešního gramážení

nemyslitelné, ovšem po stránce vyzdobení renomé a historie značky skutečně úžasný detail. Zlatá ozdoba byla přítomna na všech dílech sady, pedály či rychloupínáky nevyjímaje.

A jen pro zajímavost, Slávkovo colnago je po všech stránkách původní, tedy i s ráfky Mavic GP4 a se sedlem Turbo. Jeho rám je postaven z trubek



Columbus SLX. Nepřehlédnutelnými detaily jsou chromované rámové spojky, zcela přímá ramena přední vidlice či vedení brzdového bowdenu horní trubkou. Tohle kolo zkrátka mělo duši.

(kad)



4Ever pro květinčky

Růžový dres s krátkým rukávem a kalhoty v černo-růžové kombinaci značky 4ever mají stříh přizpůsobeny anatomii ženského těla a splňují požadavky na moderní a především funkční cyklistické oblečení.

Přiléhavý dres s krátkým zipem je opatřen stojáčkem a raglánovými rukávy. Přední partie je kratší, takže v předklonu při jízdě na kole se na břiše netvoří nevzhledné „faldy“, o které jistě žádná cyklistka nestojí. Zadní část je oproti tomu dostatečně dlouhá, aby kryla bedra a ledviny před prochlazením. Spodní okraj je zakončen volně bez gumy. Na zádech potom najdeme vcelku prostornou kapsičku s vodorovným zipem. Materiál BORGINI je ryze funkčním produktem textilních laboratorů. Jemný polyesterový úplet s lesklou strukturou je na těle velmi příjemný a zaručuje maximální odvod potu od pokožky s následným rychlým odpařením, což přináší vysoký komfort nošení.

Kalhoty bez laclů, které jsou ušité z osmi panelů polyesteru C-Tex, mají krátké nohavice, zakončené gumičkou. O pohodlí při jízdě se stará profilovaná antibakteriální vložka. Střihové podání kratšas jsou vyrobené z polyesteru C-Tex s příměsí elastanu, jenž se vedle rychlého schnutí vyznačuje vysokou pružností a zároveň jemností. Barevné řešení s černou horní částí a růžovými lemy nohaviček ještě zvýrazňuje jejich zkrácený střih a opticky prodlužuje ladné nožky sličné bikerky.

Cena těchto dobře padnoucích a příjemných kalhot je 829 Kč, v případě dresu 4Ever je to 949 korun.

(pet)



Flexi rukavice

Rukavice Haven Coda Flex sází na perfektní přizpůsobení dlaní a minimální omezení ruky při ohybu v zápěstí.

Dlaňová část je ze syntetické kůže, která je prošíta v nejvíce namáhaných

ál. Samozřejmě nechybí froté na palci, které je dostatečně jemné pro veškeré potřeby. Olemování kolem zápěstí je z jemného materiálu a nikde nedře. Díky výraznému vybrání materiálu na straně u palce rukavice vůbec netlačí na zápěstí. Ani při výraznějším stažení pásky na suchý zip. Absence materiálu v tomto místě umožňuje perfektní přizpůsobení ruka-

pohodlný a rukavice dobře sedí. V tomto směru tedy hodnotíme komfort vysoko. Sice nám trochu chyběla výztuha mezi palcem a ukazováčkem, ale v ostatních směrech nás rukavice opravdu nadchly, takže to lze odpuštit. Jejich střih nikde netáhnul a na dlaně se při uchopu řídítek nekra-

batil materiál. Navíc umístění

gelových polštářků je přesné rozvrženo, takže opět plus.

Tento model za 249 korun se vyrábí v modré, červené a černé barvě. Velikosti XS až XL by měly uspokojit většinu vyznavačů krátkoprstých rukavic. Testované „ikselko“ odpovídá svojí velikostí a uspokojí jezdce s většími dlaněmi.

(už)



vic dlaní a zápěstí, takže při pohybu v zápěstí o nich jezdec ani neví. Při změně úchopu řídítek, nebo rohu je to velmi dobře znát. Ovšem i celkově je střih velmi

místech a pod ohyby prstů a pod dlaňovými polštářky nese gelové vycpávky pro tlumení otřesů. Zajímavé je prodloužení materiálu dlaně na koncích prstů, které je skoro o centimetr delší, než horní a boční panely. Své výhody toto provedení ukázalo při jízdě, kdy třeba hrubší gripy tolik nedřely do prstů, ale proti dlouhým rukavicím bylo stále zajištěno dobré větrání. Nebo při svlékání rukavic, kdy lze toto prodloužení uchopit a rukavice lépe stáhnout.

Hřbetní část je vepředu z prodyšného, méně pružného materiálu, mezi prsty a před zápěstím je pružný materi-

- + střih, partie na zápěstí, komfort
- absence výztuhy



2F = dvojnásobná funkce
= dvojnásobně fit

se značkou 2F
vám dopřejeme
radost
z oblékání

funkční prádlo
termoprádlo
cyklokalhoty
cykloresy
cyklovesty
cyklobundy



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

nacházel®

bike products

2009 -

Star
Collection

2001 - 2008

Cyklo star
Chain star
Silicone star
Clean star
Oil star



Produkty Nachazel bike products používají týmy:
Merida Biking Team, Team 4ever a AC Sparta Praha Cycling

www.nachazel.cz

Pell's FR

Gripy s imbusovým červíkem neboli pojistkou proti protočení na řidítkách nabízí i značka Pell's. Model FR má 130 mm dlouhé plastové tělo, na nějž je navulkanizovaný gumový potah. Ten se skládá z profilace ve tvaru loga značky. Pro lepší přilnavost k řidítkům prochází guma skrz otvory v plastu, takže se dotýká řidítek. Zajištění k řidítkům má na starosti dvojice imbusových červíků na klíč č. 2.5. Pod červíky je v duralové objímce usazený plíšek, takže imbus se nezaryje do řidítek, ale díky plechové vložce je k materiálu šetrný. Gripy je možné použít i na karbonová řidítka.



Montáž gripů je jednoduchá, díky otvorům v plastu se na řidítka nenasunují úplně volně, ale je třeba zatlačit. Dotažení lze provést v libovolném natočení, gripy nemají žádnou tvarovou

profilaci. Díky průměru úchopové části 30 mm patří mezi štíhlejší provedení, což se projevuje i na hodně jistém držení. Jezdci s drobnějšíma rukama je pohodlně obejmou. V delších sjezdech je sice průměr znát na trochu slabší absorpci vibrací, ale nijak to neomezuje. Průměr gripů je spíše otázkou vkusu jezdce a také velikosti jeho dlaní. Zaošlelé hrany jsou výrazněji cítit jen při držení se na kraji gripu, takže při běžné jízdě s tím není problém.

Cena gripů je 295 korun při hmotnosti páru 108 gramů. Toto provedení je vhodné na širší řidítka a samozřejmě kombinaci s řadicími páčkami. Kdo preferuje slabší gripy a pojistku, pak zde nesáhne vedle.

(už)

- + vložka objímky, průměr, vzorek
- nenalezli jsme

Rogelli Catania

Dámské cyklistické kraťasy Rogelli Catania jsou v nabídce jak v provedení se zkrácenou nohavičkou, tak i ve třičtvrtěční verzi. Naším testem prošla první varianta, kterou jistě upřednostní dámy nosící přes léto kratší sukně.

Přece jen výrazný proužek opálení těsně nad koleny asi většinu dam nenadchne a zkrácený střih kalhot či dámské dresy zcela bez rukávků jsou stále populárnější.

Klasický šestipanelový střih je pro co nejdokonalejší usazení na těle doplněn o boční vsadky s nadprůměrnou elasticitou a dvojice postranních panelů přechází vzadu nahoře do podkopy. Zadní díl je podstatně vyšší než přední a nemá tendence odhalovat spodní část zad. Základní materiál s gramáží 200g/m² je příjemný na dotek a zároveň nabízí vynikající pružnost. Jeho matná povrchová úprava působí velice luxusně. Příjemný

pocit navyšují precizně provedené ploché švy a širší guma v pasu. Spodní lem nohaviček je vybaven silikonovým



protiskluzovým zakončením. Jeho vhodná pružnost ale zaručuje, že se nebude olemování nepříjemně zařezávat do stehů.

Vnitřní anatomicky tvarovaná dámská vložka z materiálu Coolmax má speciálně dámský střih. Její profilace zajišťuje výborné tvarové přizpůsobení těla, míra polstrování je zcela optimální. Užší středová část dává více prostoru stehům, takže příliš neohrozuje nepříjemný kontakt s bočními sedla.

Modelu Rogelli Catania není co vytknout. Po stránce střihu, použitých materiálů i zpracování se jedná o špičkově provedené dámské kraťasy, které jsou navíc za hodně příznivou cenu 849 korun.

V nabídce je řada barevných variant, designově doplňujících dresy Rogelli Vittoria. Nabízené velikosti jsou od XS do XXL.

(kad)

- + střih, použité materiály, zpracování, cena
- nenalezli jsme

GIRO XEN 17

Cykloservis 10/2009

K bikové přilbě Giro Xen si nyní můžete pořídit i stejnojmenné rukavice. Jejich určení je na freeride, nicméně uplatnění jistě najdou i při běžném cross-country. Prstové provedení využívá na hřbetu tenkých materiálů s vynikající prodyšností, takže nepřítelem rukavic není ani letní horko.



schopnost. Často používané froté zde nahrazuje podstatně odolnější jemný materiál Microfiber, přítomný na palci. Olemování zápěstí je opět neoprenové, zapínání na suchý zip je vyřešeno v duchu značky, tedy s nekonvenčním designem, ale zároveň maximálně funkčně.

Rukavice Xen nás přesvědčily o svých kvalitách nejen použitými materiály, ale

Dlaň, vyrobená ze syntetické kůže Clarino, využívá jemné perforace pro lepší odvod vlhka. Absence polstrování zajišťuje co nejlepší cit při ovládání kola. Gelovou výplň nalezneme pouze ve spodní části dlaně, kde zabraňuje tlaku na citlivá nervová zakončení. Výhodou je protiskluzová úprava na palci, ukazováku a prostředníku, čímž je zlepšen kontakt mezi prsty a brzdovou či řadicí páčkou.

Svrchní část kombinuje nylon s vysokým podílem elastanu, takže je zaručena optimální tvarová přizpůsobivost. Na kloubech je použit neopren a ochranu ruky navyšují pryžové, nevedně designované prvky. Jako vynikající se ukázala přítomnost velice jemné síťoviny na bočních panelech prstů, čímž je zlepšena ventilační

Cena 899 není nejnižší, ale odpovídá použitým materiálům a kvalitě provedení. V nabídce je celkem pět barevných variant ve velikostech S až XXL.

(kad)

- + střih, tvarová přizpůsobivost, prodyšnost
- minimum polstrování na dlaně

APACHE BICYCLES

Michal Stark

Kategorie LC3 nadkolenní amputace, klub Dukla Praha
1x Mistr světa
2x Mistr Evropy
2x Vítěz Evropského poháru
3x účastník LPH: Atény, Sydney (bronz), Atlanta
1x účastník ZPH, lyžování Lillehammer



Paralympionik

Značka Apache mě doprovází již osmý rok mé sportovní kariéry. Mám pocit, že i má výkonnost kopíruje úroveň apáčů. Opět získávám medaile a dostal jsem se do absolutní světové špičky. Protože silniční rámy s předstihem i testují mohu říci: „Za kvalitu této značky bych dal i zbývající nohu do ohně“.

www.apache-bike.cz

Victorio indiánský náčelník

Velikost 54 cm · 57 cm · 60 cm · Cena 59.990,-

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

Nová
kolekce
2009



A close-up photograph of the rear section of a red Specialized mountain bike. The image shows the rear wheel with a black tire, a silver disc brake, and a black rear derailleur. The red frame features white and black graphics, including the 'Specialized' logo on the chainstay. The bike is positioned on a grassy area.

ský. Středně natažený XC posed dobře rozloží těžiště nad obě kola, takže se dají zdolat i velmi prudké stoky, aniž by se přední kolo zvedalo. Zároveň aktivní citlivé odpružení hodně pomáhá při překonávání nerovnosti v terénu, takže jízda se může soustředit hlavně na svůj výkon, výběr cestu může ve větší míře přenechat „GTČku“. Při silové jízdě po tvrdém povrchu se však tlumič při každém šlápnutí v řádu několika milimetrů zhoupne, takže odpružení není zcela tvrdé, jak by to mohlo z katalogu vypadat. Lockout jsem pak vyloučen postrádal při silové jízdě ze sedla do prudkého kopce, kde už se každé šlápnutí logicky projeví větším zhoupnutím. Nejedná se však o propuštění o celý zdvih, jako by tomu mohlo být u jednoduchých systémů, protože pružící systém propuštění výrazně zamezí.

Základní model Expert je osazen komponenty Shimano SLX, koly Mavic CrossRide a vzduchovou vidlicí Rock Shox Recon se 120mm zdvihem. Ta lehce zvedá přední část kola, ale i tak je maraton **ve výjezdu k jezdcí zcela přátel-**

A close-up photograph of a black bicycle saddle mounted on a silver seat post. The saddle is positioned against a background of green grass. The seat post has some text on it, including "SPECIALIZED" and "4130 CHROMOLYM".



chá jezdcí volnost výběru trati i přes velké kamery či příčné kořeny. S vidlicí na 120 mm to pak je úplný tank, rozhodně jsme neměli obavy to pustit dolů hlava nhlava. Zatačení v kličkách přesazích bylo na jedničku, přeskočky či odrazy od překážek jakbysmet, maraton se prostě narodil pro jízdu všemi směry. Nevěděť, že je vzadu pouze 100 mm zdvihu, odhadoval bychom víc. Na příjemném pocitu z jízdy přidává i specifické chování karbonu, který pohlcuje spousty vibrací a dává je mnohem sametovější, než na durových rámech, a to při zachování vysoké tuhosti kola. Jediným negativem je ve sjezdu určitá hluchost rámu. Po dlouhém alpském sjezdu jsme hledali její zdroj, ale ve systému odpružení jsme žádné vůle ani nedostatky nenašli, občasné bučení v rámu má totiž na svědomí vnitřně vedená hadička zadní brzdy.

Ve sjezdu se teprve ukáže, co maratoncům dostal do vinku. Američtí pojetí crosscountry, kdy se trať stává i na velmi těžkých terénních pasážích, s sebou nese použití širokých vstavek délky 68 cm, které kolu dodávají na exkluzivní ovladatelnosti ve sjezdu. Klasičtí XC geometrie se 71 a 73 stupni úhlu hlavice a sedlové trubky je tímto velmi zjevně podpořena právě do prudkých sjezdů. Navíc zdatné a citlivé odpružení se středně dlouhou zadnou stavbou 430 mm si poradí se spoustou nerovností a ne-

Rám: GT i-Drive 4 carbon monocoque
Vidlice: Rock Shox RECON 335 Air
Turnim: Fox Float R
Rážení: Shimano SLX, 9 rychlostí
Přesmykač: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano SLX
Křídla: Shimano SLX, 11–34 zubů
Klíky: Shimano SLX
Představec: Ritchey Pro
Rídítka: Ritchey Pro Lo
Brzdy: Shimano SLX
Náboje: Mavic Crossride Disc
Ráfky: Mavic Crossride Disc
Pláště: Kenda Karma, 26 × 2.0
Sedlovka: Ritchey Pro 31,6 mm
Seda: FIZIK Gobi XM
Hmotnost: 12,7 kg
Cena: 74 990 Kč

Technical drawing of a trapezoidal frame structure. The dimensions are as follows:

- Top horizontal edge: 589 mm
- Right vertical edge: 120 mm
- Left vertical edge: 481 mm
- Bottom-left horizontal edge: 430,51 mm
- Bottom-right horizontal edge: 1081 mm
- Angle at bottom-left vertex: 73°
- Angle at bottom-right vertex: 71°

-  výborná ovladatelnost, skvěle stoupá, citlivé odpružení
-  hluk v rámu, absence přitvrzení tlumiče



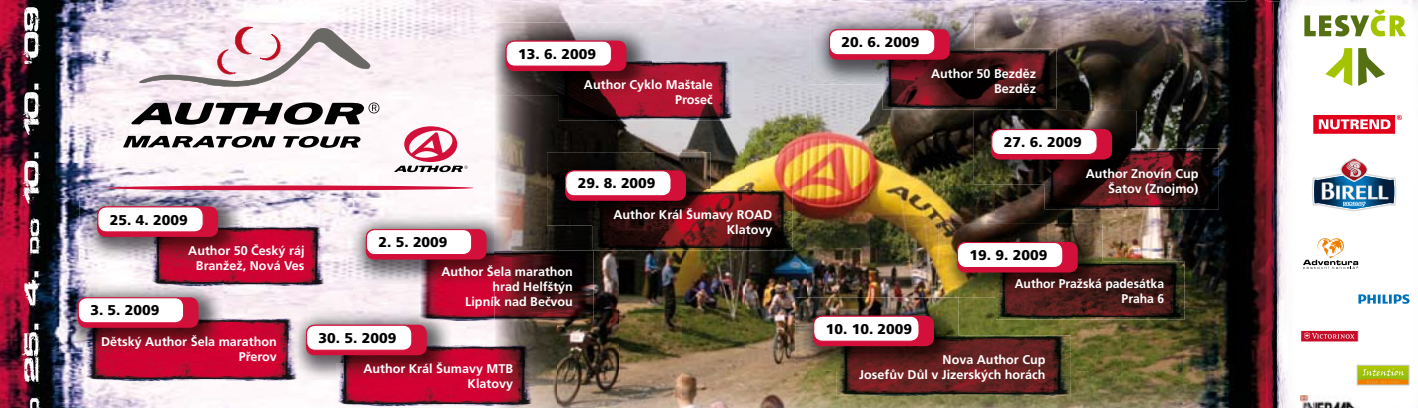
STERBA
www.sterba-vrba.cz
 Sezimov 10, Praha 4
 tel.: 241 741 091, 241 741 961
 info splátky: **800 159 235**
 724 130 240
 e-mail: info@sterba-kola.cz



AUTHOR[®]
MARATON TOUR



AUTHOR[®]



25. 4. 2009

Author 50 Český ráj
Branžez, Nová Ves

2. 5. 2009

Author Šela marathon
Hrad Helfštýn
Lipník nad Bečvou

3. 5. 2009

Dětský Author Sela marathon
Přerov

13. 6. 2009

Author Cyklo Maštale
Proseč

20. 6. 2009

Author 50 Bezděz
Bezděz

27. 6. 2009

Author Znovín Cup
Šatov (Znojmo)

29. 8. 2009

Author Král Šumavy ROAD
Klatovy

19. 9. 2009

Author Pražská padesátka
Praha 6

30. 5. 2009

Author Král Šumavy MTB
Klatovy

5. 10. 2009

Nova Author Cup
Josefův Důl v Jizerských horách

od 25. 4. do 10. 10. 09



foto hrad Helfštýn – Author Sela marathon

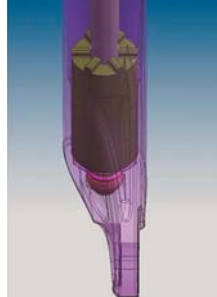
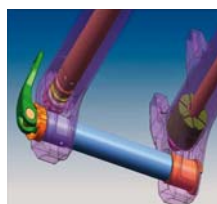
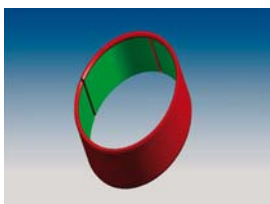
www.author.eu

Italská značka Marzocchi, produkující odpružení nejen pro horská kola, ale i pro motorky a automobilový průmysl, se rozhodla po letech vývoje k návratu k nejosvědčenějšímu systému tlumení - otevřené olejové lázni.

Marzocchi se vrací ke kořenům

Vidlice Marzocchi se vrací k osvědčené otevřené olejové lázni, navíc s titanovými pružinami.

Zdvih některých modelů bude možné změnit pouhým vložením vymezovacího kroužku výšky o 20 mm, u XC vidlic Corsa to bude ze 100 na 80 mm, ale třeba u vidlic 44 se bude jednat o zdvihy, 140, 120 a 100 mm.



Přepracovány jsou vnitřnosti, pouzdra, pevná osa i ovladače.

Nová pouzdra bez vůli

Základem úspěchu jsou přepracovaná pouzdra. U dosavadního systému byla navrhována tak, aby okolo nich mohl proudit olej, takže se počítalo s určitou vůlí. To však nebylo nijak šťastné řešení, neboť vidlice pracovala s určitou provozní vůlí, nutnou pro mazání vnitřních nohou. Nové řešení bude mít uvnitř pouzder vertikální drážky, kudy bude olej moci protékat, a tak vnitřní nohy neustále mazat.

U nového modelu Corsa Ti bude negativní komora nahrazena titanovou pružinkou, která zamezí problémům s nechtěným přepuštěním vzduchu. U nejvyšších modelů ostatních řad 44, 55, 66 a 888 s označením Ti v názvu došlo k nahrazení vzduchového systému titanovou pružinou, takže funkce vidlice by se měla nesrovnatelně zlepšit, přičemž hmotnostní nárůst oproti vzduchové patroně bude pouhých padesát gramů!

Všechny vyšší modely vidlic také dostanou na spodní kluzáky nové elastomerové dorazy, které jednak zabrání kovovému cvaknutí při velkých rázech, a zároveň i zvýší progresivitu na konci zdvihu, což je velmi důležité hlavně u freeridových a sjezdových vidlic.

Důraz hlavně na detaily

Lidé z Marzocchi věnovali obrovskou pozornost detailům. U starších vidlic si totiž jezdci často stěžovali na nepřijemný úchop např. u krytky ventilku, jejíž hrany byly příliš ostré, nebo horší ovládání „motýlku“ změny zdvihu či zbytečně titěrné páčky systému TST. Zcela nově tak budou ovládací prvky, z nichž definitivní podobu jsme viděli u ovladače odskoku, ale například nová krytka ventilku ještě prý není ve finální podobě.

Rozporuplné emoce vyvolaly i ložiskové barevné nálepky na vidlicích, které si část jezdců oblíbila, ale ti konzervativnější je z vidlic strhávali. Proto se Marzocchi hodlá uchýlit ke svému osvědčenému strohému designu.

Odlehčení především

Některé vidlice také doznaly dalšího odlehčení, například u modelu 55 RC3 se i přes výměnu vzduchu za titanovou pružinu podařilo díky poniklováním

vnitřním nohám, nové ose průměru 20 mm s rychloupínákem či použití titanových šroubků a lehčího laku snížit hmotnost o 390 gramů. Při hmotnosti 2410 gramů se tak vidlice 55 RC3 zařadí k těm nejlehčím cvalíkům se 160 mm zdvihem na trhu. Odlehčit se podařilo i sjezdové monstrum 888, která se ve verzi 888 WC EVO Ti dostala na 2990 gramů, což ji při zdvihu 200 mm řadí mezi světovou špičku nejen funkčně, ale právě i váhově. U této vidlice například výměna titanové pružiny za lehčí se strmějším stoupáním závitů ušetřila spolu s titanovými šroubky 194 gramů. Ve vidlici také došlo kvůli hmotnosti k úpravě olejového tlumení, která ušetřila dalších 234 gramů. Celkově se tak vidlice dostala ještě 100 gramů pod boxera a 200 gramů pod Fox 40. Nezbyvá nám tedy než se těšit na nové modely vidlic, které by měly být k dispozici před koncem roku.

(mig)

CHYTŘEJŠÍ SVĚTLO → VYŠŠÍ RYCHLOST

Síla bez inteligence je k ničemu. Proto jsme vyvinuli nové čelové lampy **SILVA ALPHA** s kombinací silných 5 W diod a inteligentní technologie svícení Silva Intelligent Light. Díky širokému proudu světla máme pod kontrolou nejbližší okolí, zatímco bodová dioda svítí až do vzdálenosti 150 m. To umožňuje lepší kontrolu nad pohybem ve tmě a tedy vyšší rychlost i jistotu. Ideální řešení pro cyklisty, běžce na lyžích či orientační sporty.

www.vavrys.cz

www.silva.se

INTELLIGENT LIGHT™

trendy, cool, sexy

Modely Crystal, Night, Mystic a Cool jsou každý svým originálem. Jsou speciálně zaměřeny na ženy geometrií rámu, měkkostí chodu přední vidlice, výběrem pohodlných sedel a kratších představců.

Design je sladší od gripů, představců, řídítek, ráků a sedel až k samotným ráům. Modely řady Cats zvýrazní image každé ženy.

My muži už se na to těšíme.

amulet.cz

crystal cat
cena 17 899 Kč

Václav Ježek »Tady jezdím já«

Novou reklamní kampaň Bike Emotion, kdy cyklisté na kolech Author ve stylizovaném prostředí přetváří nudnou šedivou krajinu na veselou a barevnou, asi nejde přehlédnout. Jednotlivé reklamní výjevy jsou nejen na první stránce Cykloservisu, ale můžeme se s nimi setkat jak na přebalech lifestyleových magazínů, tak i na billboardech ve městech a podél silnic. Na jednom z plakátů klidnou vodní plochu rozbouřil a za sebou strhává vlnu univerzální profesionál Václav Ježek, jenž je Authoru věrný už přes deset let. Původně se specializoval na cyklokros a pouze doplňkově závodil i na horských kolech, ale v letošní sezóně se plně věnuje právě MTB.

Začátky kariéry

Jéza, jak se Vaškovi běžně říká, začal závodit v roce 1990, kdy mu bylo 13 let. Tento věk je podle něj pro začátek cyklistiky ideální a začínat dříve nemá smysl, uvědomíme-li si, že na vrcholu kariéry je cyklista někdy kolem třicítiky.

Prvním oddílem cyklistiky, kam se Vašek přihlásil, byla Jiskra Kolín. Vzhledem k tomu, že biky se u nás v té době ještě nejezdily, specializoval se na tehdy velmi populární cyklokros. Další štací byl Top Ten Team Teplice pod vedením Petra Hejduka, kde Vaškovi nabídli kolo a dres.

V dalším roce tento nadějný jezdec přestoupil do Pek Servisu Kolín k trenérovi p. Lacinovi. Tam se začal věnovat mladé disciplíně – horským kolům, která mu přinesla první úspěchy. Jéza v roce 1994 skončil na Mistrovství Evropy MTB ve Francii v juniorské kategorii pátý, rok poté získal svůj první titul Mistra republiky, také v kategorii juniorů.

V týmu Pek Servis na konci sezóny dostal svoji první „cyklistickou“ výplatu, za kterou rodičům koupil mikrovlnku a novou televizi. Byla to doba, na kterou Jéza moc rád vzpomíná. Na kole jezdil hlavně pro zábavu, nebyly žádné stresy a starosti s tím jak zajede a peníze byly vedlejší.

V roce 1997 byl Václav Ježek angažován do bikového týmu značky Author, kde začala jeho profesionální kariéra. Na kole Author vybojoval další dva tituly Mistra ČR, a to jak v kategorii MTB, tak i v cyklokrosu, na který se tým začal později soustředit. První dva roky Jéza kombinoval mtb s cyklokrosem, ale při celoročním zápalu nezbyvá moc času na regeneraci, a tak se musel rozhodnout pro jednu hlavní disciplínu. Vyhral cyklokros, kde se mu v té době dařilo v kategorii do 23 let i ve světě.

Za Author Vašek jezdil devět let a vybojoval titul Mistra republiky do 23 let v cyklokrosu i mtb, vyhrál Český pohár v cyklokrosu i mtb.

su a v ČR horských kol byl druhý. V únoru 2005 z týmu Author odešel, ale značka zůstal nadále věrný i v teplickém Top Ten. Po roce dostal nabídku od Michala Pícku z bikového trade teamu Česká Sportelina, v němž se vrátil do kolotoče světových pohárů. Ve „Spořce“ však Jéza zůstal bohužel jen rok a po tragické smrti Michala s Pepou Hladíkem založil nový team Spinning MB-Alpine Pro. V letošním roce pokračuje na kole Author Introvert v týmu Alpine Pro-Author team a bydlí v Mladé Boleslavi, kde jsme jej navštívili a vydali se společně na jeho oblíbený tréninkový okruh. Během zhruba dvacetikilometrové výjizdy jsme probrali nejen rozdíly mezi cyklokrosem a horskými koly, ale i nové tréninkové metody či techniku jízdy.

Václave, závodil jsi jak v cyklokrosu, tak i v horských kolech. Dá se posoudit, která disciplína je náročnější?

Jako sport jsou náročnější biky, ale cyklokros je zase více vyčerpávající počtem závodů za kratší, a k tomu ještě mnohem chladnější období. Letos jsem se rozhodl soustředit hlavně na horská kola, ale přesto jsem si objel dva cyklokrosové závody, protože mě v zimě nebaví jenom trénovat. Bez závodění prostě dlouho nevydřím.

Jak jsme viděli, kombinovat obě disciplíny po určitou dobu je možné. Letos v zimě jsme navíc byli svědky, jak si Jaroslav Kulhavý odskočil z cyklokrosu na „vypalil rybník“, zatímco Zdeněk Štybar se zase chystá do horských kol. Myslíš,



že by mohl být po tak famózní sezóně úspěšný i na horských kolech?

Uvidíme, jak si Štýba pověde, je to špičkový závodník, který má na to se na XC dobře připravit, ale lehké to mít nebude. V cyklokrosu se jede naplno hodinu v neustálých nástupech a změnách tempa, ale v cross country se jede maximum hodiny dvě, navíc výjezdy, sjezdy i táhlé úseky mohou podle trati být mnohem delší. Navíc tělo potřebuje po sezóně aspoň měsíc až šest nedělí na regeneraci, takže objet celou sezónu bude hodně těžké.

Po přechodu z cyklokrosu do cross country jsi asi musel celou sezónu výrazně překopat. Nebylo těžké tělo naučit na úplně jinou dobu regeneračního volna?

Je pravda, že když jsem jezdil cyklokros, odpocíval jsem už v březnu, zatímco teď mám pauzu až v říjnu a listopadu. Ale přišlo to tak nějak přirozeně.

Proč jsi vlastně přešel k horským kolům? Zanevřel jsi už na cyklokros?

Spíš to vyplývá ze situace a z dohody se sponzory. V horských kolech mám lepší podmínky pro trénink i závodění, ale baví mě pořád obě disciplíny.

Letos máš nového trenéra a už teď v polovině dubna máš najeto devět tisíc tréninkových kilometrů – je to i díky novému tréninkovému plánu?

Můj nový trenér Jan Vidner působí jako hokejový kouč v Mladé Boleslavi, ale dobře rozumí i cyklistice. Jeho tréninky se mi zatím osvědčily, o černých svědci i hned první letošní vítězství na půlmaratonu OkoloBudejč na Hluboké. S Honzou už se spolupracujeme, každý večer mu přes počítač posílám tréninková data, a rovnou spolu konzultujeme, jak se cítím a případně upravujeme plán.

Oproti dřívějšímu je to velká změna, protože jsem posledních asi pět let trénoval sám. Současný tréninkový plán je jiný hlavně co se týká kvality. Na horské kolo jezdím dvakrát týdně, zatímco dříve jsem maximum času strávil na silnici a na horáka sedl pouze na závodech. Honza mi naordino-



val speciální intervalový trénink, který sice mnohem více bolí, ale věřím, že přinese své ovoce.

S Honzou měl Jéza po výjizdce sraz v restauraci Spinningového centra, a přímo před námi probírali počty z kola, únavu, výkon a další faktory Vaškova tréninku. Nelenili jsme tedy a Honzy se na spolupráci zeptali:

Jak se liší hokejový a cyklistický trénink? A jak jej musí pro Vaška přizpůsobit?

Základy tréninku cyklistiky a hokeje jsou stejné. Sportovci na západě nám ujdou v systému tréninku, neboť praktikují kratší, ale o to intenzivnější tréninky. Výsledkem je pak daleko vyšší výkonnost. To samé se snaží dávat i Vencovi. Na ledě je potřeba spousta výbušnosti a výdrže, což vrchovatou měrou platí i pro cyklisty.

Další otázka už opět pro Vaška: Jezdíš radši sám, nebo v partě?

Devadesát procent času trénuju sám, pouze volnější švihy jezdím s kamarády. Najždět kilometrý jsme letos byli na Mallorce, ale čtrnáct dní mi docela stačilo, takže většinu objemu namotám doma.

Představ si únorové plískanice, zima se dere pod nehty, na silnici stříká sůl od projíždějících aut, navíc je ti zle – a přesto musíš na trénink. Kde na to bereš motivaci?

Beru to jako práci, povinnost. Navíc jezdit na kole mě pořád ještě baví a většinou se mi i chce.

Co říká tvoje manželka na tvou časovou vytíženost o víkendech?

Petra také pochází z cyklistické rodiny, takže je zvyklá na moje závody a cestování.

U nás je to už pravidlem, že jsem prakticky všechny soboty a neděle pryč, ale zato jsem doma spíš přes týden.

Máš dva syny, budou z nich také cyklisté?

Můj sedmiletý syn Tomáš je spíš knihomol, ale čtyřletý Václav ke kolu tihne. Pořád se ptá, kdy zase půjdeme jezdit a nejráději drandí okolo baráku. Do sportu je ale nenutíme. Já sám jsem taky začínal až ve 13 letech, je tedy lepší zatím rozvíjet všeobecnou fyziku a pak se teprve uvidí, jaký sport je bude bavit...

Pojďme se přesunout k tvému kolu. Jak bys popsal rozdíl mezi silničními hliníky a karbonem?

V minulosti jsem jezdil na ocelových, duralových a pak skandiových rámech. Skandium mi vyhovovalo nejvíce, rámy byly pohodlnější než dural, ale poté, co jsem přesedlal na karbon, už bych se zpátky na kovové rámy nevracel. Výhodou je tuhost rámu a zároveň obrovský komfort jízdy, kdy kolo pochytá spoustu nerovností.

Pláště vozíš Geax Saguaro, otestoval jsi už mtb galusky? Co na ně říkáš?

Určitě mám přínos, ale třeba na dlouhý maraton bych si je zatím na kolo nedal. Důvod je ten, že během stovky kilometrů se projíždí hodně rozmanitých druhů povrchu, takže není lehké najít univerzální plášť do každého terénu. Výhody galusky se projeví, pokud jsou lehce podhuštěné, ale já na závody hustím radši větší tlak, abych „nebodnul“ o kameny, čímž bych veškeré kvality galusky zabil. Nicméně galuska je měkká a pohodlnější a také lépe jede, což využiji hlavně jezdcí XC.

Oblíbená otázka se týká tréninku techniky ve sjezdech. Jsi založen spíš silničář, nebo si rád s koleni hraješ a nevyhýbáš se žádnému sjezdu?

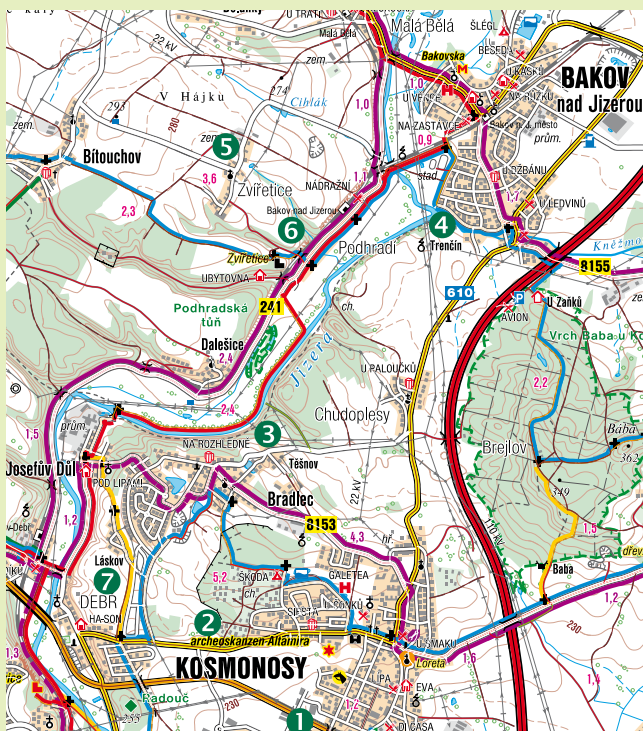
To druhé, dokonce mám tady v okolí Boleslavi svůj oblíbený tréninkový okruh, který kombinuje bláto, listí, prach, kořeny, kameny a klikaté zatáčky. Jsou na něm hodně prudké svahy, kde jsem si vyjel cestičky a zhruba kilometrový okruh jsem schopen si během tréninku klidně objet pětadvacetkrát za sebou. Po tak prudkém výjezdu je člověk pěkně zadychaný a po pětadvaceti kolech už i dost utahaný, takže trénink sjezdu v takovém stavu se hodí právě pro těžké závody. Letos se třeba chystám na Sudety, které se jedou jako mistrovství republiky v maratonu, a tak si určitě najedu trať předem.

Přejeme ti hodně úspěchů i štěstí a také aby nový tréninkový plán splnil očekávání. Díky za rozhovor.

(mig)



Václav Ježek sedí na karbonovém stroji Author Introvert s vidlicí RST F1rst a komponenty XTR



Vloni jsme představili nový stroj Author A-Rh se zdvihem 150 mm, který je určen pro drsnější enduro.

Jednalo se o velmi zdařilý stroj s čtyřčepovým systémem zadní stavby, jenž v vyššího modelu A-Rh+ využíval služeb vzduchového tlumiče s vyrovnávací nádrží Fox DHX 3.0. Jak jsme v testu uvedli, odpružení je vyladěno tak, aby při šlapání vsedě nepropužovalo, ale zároveň nabídl dostatečnou citlivost v rozbitém terénu. Rám je navíc díky důkladnému otestování jezdcí Author Gangy a spolupráci s libereckou Technickou Univerzitou připraven pro drsné ježdění a nepostrádá nic ze současných požadavků na odolný stroj. Hlavní trubka má rovnou průměr 1,5" pro širší sloupek vidlice, středové pouzdro šíře 73 mm nese uchyty pro napínák typu ISCG, odpružení zajišťují mohutné integrované čepy a patky jsou u uchyty přehazovačky podpořeny vzpěrou, která umožní použití i největších

Rudý Rh faktor

kotoučů. Tuhost stroje, výborný systém odpružení i zdařilý design za velmi výhodnou cenu z modelu A-Rh učinilo jedno z nejoblíbenějších kol mezi enduro jezdci. Vloni však měl rám problém s ventil-



kem tlumiče, umístěným přímo pod vahadlem přepákování, k němuž se hůře dostávalo s hadičkou pumpičky. Nebyl to však problém rámu Author, ale na problematické umístění ventilu u tlumiče poukázalo více výrob-

ců, takže Fox na svém novém modelu DHX pro letošní sezónu ventilek posunul víc kupředu a vyosil jej mimo dosah vahadla.

Pro rok 2009 je možné si pořídit na rámu A-Rh jeden ze tří strojů v cenových relacích 30, 46 a 60 tisíc korun, anebo sáhnout po samostatném rámu z nejvyššího modelu A-Rh 3.0, za necelých dvacet tisíc. Ten je navíc při stejné ceně jako vloni vybaven o stupeň vyšším modelem tlumiče Fox DHX 4.0, jenž oproti loňské „trojce“ navíc disponuje páčkou přivrtání. Ta při běžné jízdě vsedě není nijak potřeba, ale svou roli sehraje při jízdě ze sedla, kdy již jezdec svou hmotností odpružení rozhoupe.

Rám A-Rh je svařen z duralu řady 6061 T6 a i s tlumičem DHX 4.0 váží ve velikosti M necelých 3,8 kg. Rám či celé kolo je možné pořídit ve třech velikostech S, M, L, samostatný rám pak pouze v barvě rudého hlubokého laku.

(mig)

Cateye HL-EL010

Technologii OptiCube se speciální konstrukcí optických čoček používá značka Cateye u svých předních svítilen již několik let. Model HL-EL010 není výjimkou a k dostatečnému výkonu touto světlu stačí jediná vysoce výkonná LED dioda. Zdrojem je v tomto případě jedna tužková (AA) baterie, díky čemuž bylo možné dosáhnout velice malých rozměrů světla, jehož délka je pouhých devět centimetrů. Zároveň hmotnost padesát gramů, včetně držáku a baterie, patří v této kategorii k nejnižším.

Vzhledem k použití jediné baterie považujeme výkon světla za více než dostatečný. Kužel s výrazným středem dokáže osvětlit prostor před kolem natolik, že se se světlem možná jízda za úplné tmy, a neslouží tedy pouze proto, aby byl cyklista viděn. S podstatně většími svítilnami je samozřejmě výkon nesrovnatelný, ale vzhledem k rozměrům je testovaný model Cateye po funkci

stránce zdařilý. Totéž platí také o systému uchycení na řídítka pomocí držáku Flex-Tight, jenž funguje na bázi stahovacího ozubeného pásu a plastové matice. Montáž je proto velice rychlá a nevyžaduje žádné



nářadí. O něco hůře přístupná je aretační páčka pro vyjmutí světla z držáku, ale jako pojistka proti nenechavcům může být výhodou. Světlo je možné z držáku natáčet do stran a osvětit tak přesně požadovanou plochu.

Systém zapínání a přepínání režimu svícení a blikání nás svou koncepcí nenadchl. Pro zapnutí a vypnutí světla je nutné tlačítko podržet přibližně dvě sekundy, oba módy se pak přepínají pouhým krátkým stiskem. My bychom ovládání raději prohodili, zvláště zapnutí světla bychom uvítali rychleji.

Výrobce udává životnost kvalitní alkalické baterie, která je ke světlu dodávána, na 15 hodin stálého svícení či 60 hodin blikání. A praxe tyto údaje v podstatě potvrdila, i když je nutné počítat s určitým postupným slábnutím výkonu.

Cena testovaného světla Cateye je od 899 korun.

(kad)

- + poměr velikost světla/výkon, systém uchycení
- funkce zapínání, cena

Acor Mini Carbon

Elegantní minihustilka bývá ozdobou kola. Musí být ovšem dostatečně výkonná a funkční, aby nezahlásalo jen ozdobnou funkci.

Hustilka Acor patří mezi nejmenší kousky, ovšem nabízí dostatečný výkon díky přepínání mezi vysokým objemem vzduchu a vysokým tlakem. Celková délka 155 mm patří ve dvou třetinách karbonové rukojeti, proti níž je plastová hlavice. Vnitřní díly a tělo pistu jsou z duralu a plastu. Na hlavici je aretační páčka ventilku a samozřejmě nechybí možnost nastavení vnitřních těsnění pro použití na galuskový a auto ventilku. Stačí vyšroubovat duralovou matici s nízkou hlavou. Sice je hůře uchopitelná, ale po-

volit jde poměrně lehce. Otvor pro ventilku je navíc zaslepen gumovou krytkou. Ačkoli hustilka vypadá jako klasické jednopístové provedení, ukrývá v sobě písty dva. Rukojeť je totiž jistěna k hlavici dvojicí plastových zobáčků, které brání rozjždění



obou dílů hustilky v držáku na rámu. Jakmile se silou rukojeť vytáhne, máme klasickou hustilku s jedním pístem. Rukojeť i s vnitřním pístem zajíždí do vnějšího, a vytváří tak vysoký objem. Stačí ale rukojeť pootočit a dojde k odjističení pistu skrytého uvnitř. Ten sice neznásobí objem, ale přepnutím ventilu uvnitř dojde naopak k zmenšení objemu

a huštění na vysoký tlak. V principu tak lze hustit bikové pláště s uzamčenou rukojetí pouze v módu vysokého objemu, kdežto pro silniční přijde vhod přepnutí na vysoký tlak.

Rozdíly při huštění je jasné zřetelné. Hlavice zajišťující páčku k ventilku drží dobře a nikde nepodcházela. Rukojeť sice nenabízí příliš mnoho komfortu k uchopení, ale u této velikosti je to celkem standard. Při huštění na vysoký objem je práce snazší, protože rukojeť nezajíždí až k hlavici. Po přepnutí na vyšší tlak se rukojeť dostane až k hlavici a tam hrozí nebezpečí skřípnutí ruky, nebo aretace hlavice do zobáčků, takže je třeba trochu opatrnosti. Jinak ale vše funguje spolehlivě.

Hmotnost hustilky je 115 gramů a cena 499 korun určitě odpovídá zpracování a elegantnímu vzhledu.

(už)

- + aretace, design, přepínání výkonu
- úchop

MALOOBCHODY

KERN

CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

Od r. 2001 motorizujeme kola el. motorem, 24 měsíční 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

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-vpust)

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
tel.: 257 721 313
Komenského 92, Revnice

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

SÚŤAŽ

Jeden kúpiš druhý vyhraj!

III. generácia vylepšeného modelu Raptor prináša štýl - kvalitu - originalitu za perfektnú cenu...

Doporučená MOC s DPH

497,- EUR

14.973,- SK

12.490,- CZK

RAPTOR disc

rám: ALU 6061 - hydroform
vidlica: Suntour-XC0120mm
radenie: Shimano S-HF600
prehadzovač: Shimano ACER
presmykací: Shimano ALLUR
brzdy: Tektro Aquila F600
komponenty: Truvativ/Hussey/Belleo



4E in bike
we trust

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

Držitel ocenění za nejlepší design
na mezinárodním veletrhu
Sport LIFE 2008

NEJSME
ŽÁDNEJ
VOŘECH

