

CYKLOSERVIS

Tajemné křivky

Čtěte na str. 2



bike emotion



a-riho

doporučená cena
59.990,- Kč

www.author.eu



SUPERIOR XP 930



Devětsetčtyřicátka je nejvyšším duralovým zástupcem závodní série XP Profesional značky Superior. Nad ní už se nachází pouze karbonové modely a trojice elitních týmových biků, včetně letošní celoodpružené novinky. Skvělý rám s čistokrevně závodní geometrií, výrazná Kawasaki zelená, zapletená kola Syncros, to vše z tohoto modelu dělá vážného adepta při výběru nového stroje pro cross-country. S tímhle kolem vás rozhodně nikdo nepřehlédne a stejně tak nelze přehlédnout skvělé sportovní nadání modelu XP 930.



► Pokračování na str. 6

CO NABÍZÍ SH+?

Italská značka SH+ se orientuje na cyklistické přilby a brýle. Maximálně si zakládá na špičkové kvalitě, použití těch nejlepších materiálů a v neposlední řadě také na skvělém designu svých produktů.

Existuje jen málo značek, které mají ve svém katalogu tak dokonale vysvětlené použité technologie a pečlivě rozepsané vlastnosti produktu. Dovozem přileb a brýlí SH+ se u nás zabývá firma Schindler s.r.o., pod jejíž křídla patří například i zastoupení německé značky Ghost.

Skvělé Helmy +

Celkem sedmnáct modelů přileb vedle klasických silničních i bikových typů zahrnuje také integrační přilby, dětské a dámské modely či dokonce aerodynamickou „kapku“ na časovku. Z nabídky si proto vybere opravdu každý.

Typickým konstrukčním prvkem špičkových přileb SH+ jsou například integrované nylonové výtuhy nazvané Butterfly, tedy jakási kostra, zabráňující rozlomení přilby po nárazu. Netradiční je vnitřní polstrování tvořené jediným dílem, vyplňujícím uvnitř přilby prostor



mezi ventilačními otvory. Upinací systémy se spoléhají buďto na klasiku s dvojicí posuvných jezdců (Twin System II), nebo na otočné kolečko Speed Turn, které může být dokonce vybaveno in-

tegrovanou blikačkou. Nejvyšší modely jsou vybaveny také speciálním polohovacím zapínáním pod bradou.

Topmodelem nabídky zůstává typ Zeuss, jenž v minulosti již prošel testem Cyklosevisu a odnesl si výborné hodnocení. Skvělý design, dokonale odvětrání a zpevňující karbonové přčky, to jsou znaky závodního modelu, jenž je nabízen v silničním i bikovém provedení.

Tvarově nepřehlédnutelným je také následující typ Natt s vyšší zadní partií, hliníkovými výtuhami a v případě MTB varianty také se síťovinou v čelních ventilačních otvorech.

► Pokračování na str. 4


 www.ktm-bikes.cz

Odpružení bikových rámu je neustálým tématem diskusí a polemik nad tím, jaký systém je nejlepší a jaká trajektorie pohybu osy zadního kola je pro jezdce vlastně nejvýhodnější.

Firmy se pak předhánějí v představování různých křivek, pro nichž se osa zadního kola díky jejich systému pohybuje a poskytnou to nejlepší a jediné možné řešení, které jezdec pro svůj výkon musí zvolit. Ruku v ruce s tím jde snaha konstruktérů vytvořit inteligentní tlumič, který všechny vlastnosti zadní stavby ještě podpoří, a získáme tak „nadkolo“, jehož odpružení skoro dokáže číst jezdcovy myšlenky a pocity v kombinaci s terénem, a přinést tak naprosto harmonickou jízdu v obou směrech vůči gravitaci.

Křivě svědectví

Ačkoli je konstrukce odpružených rámu v principu stejná, výsledek je vždycky jiný. V podstatě vše se otáčí kolem nějakého bodu, kterým je hlavní čep uchycení zadní stavby. Ovšem v přímé úměře k tomu je rozhodující i vzájemná poloha hlavního čepu vůči ose zadního kola nebo jeho

Tajemné křivky



Švýcarská značka BMC dokonce prezentuje část svého rámu v virtuálním čepem, aby pomocí křivky ukázala, jak se systém pohybuje. Trajektorie pohybu virtuálního čepu je znázorněna červeně.



Felt využívá spojení obou vahadel zadní stavby taktéž Equilink. To by mělo chodit obou vzájemně sladě. Několik modifikací systému využívá jak čep Horst Link, tak jednodušší zadní stavbu.

Zástupce řešení s čepem Horst Link, systém FSR od Specializedu odděluje zadní osu od spodního ramene. To má za následek citlivější chod pružení a menší ovlivnění tahem řetězce.



Systém I-Drive využívá plovoucího středu s oddělením klik použitím samostatného závěsu. Tah řetězce nic neovlivňuje, kliky se při pružení pohybuji vpřed a celý systém je méně citlivý při jízdě ze sedla.



Jednoduchý test s pomocí fixy a velké čtvrtky. Bez laboratorii jsme pouhou demontáží tlumiče dokázali alespoň částečně zpočtybnit některé křivky, udávané výrobci.

umístění v rámu, a to je právě onen rozhodující článek, který většinou dokresluje celou charakteristiku pružení. Zní to trochu jednoduše, skoro jako „vezmeme rám, tam někde dáme čep, na to jedno nebo víc ramen zadní stavby a něco nám z toho vyjde“, ale takhle to tedy nefunguje.

Inspirace odpružení motorkářským světem a v poslední době i automobilovými závěsy kol je zřejmá. Jenže cyklista nepůsobí na zadní kolo konstantní silou jako motor, a navíc tlumič kola má omezenou délku a také zdvih, což motokrosově speciály se skoro třiceti centimetry chodu zadního kola zase tolik neřeší.

U bikového odpružení jde tedy o to vytvořit takový systém, jenž by byl dostatečně vnímavý vůči nerovnostem a zároveň imunní vůči tahu řetězce, a nakonec aby se nestával necitlivým při působení brzd. Do toho lze ještě namíchat odlišnou aktivitu odpružení při jízdě v sedle a ze sedla a rázem máme pestrou mozaiku, do níž dnešní systémy více či méně úspěšně zapadají.

Každý zastáncem daného systému se schovává za výslednou křivku chodu osy zadního kola. To se pohybuje buď po kružnici, nebo přímo vzhůru, či sleduje dozadu a následně dopředu zakřivenou trajektorii. Tolik tvrzení a nářky výrobci. Tomu lze uvěřit, vždyť je to vypočítáno a lecky dokonce metodou konečných prvků. Investice do vývoje jsou značné, tak proč by tomu tak nemělo být? Je tomu ovšem vždycky tak? Nedalo nám to a postupem času jsme při testování podrobili čtveřici odpružených systémů praktické zkoušce, abychom zjistili trajektorii pohybu osy zadního kola.

čtyři ramena

Jako první nám přišel pod ruku Specialized se svým závěsem FSR, který využívá čepu Horst Link mezi spodním ramenem zadní stavby a osou zadního kola. Toto řešení umožňuje částečně oddělit odpružení od vívu tahu řetězce, takže by nemělo docházet k výraznému propuštění při každém záběru do pedálů. V realu ale i tento systém trochu houpe vívem tahu řetězce, nicméně jezdec na pedálech tak řetězce nepociťuje tak, jako u některých jiných systémů. Chod osy zadního kola by podle výrobce měl být kolmo vzhůru po přímce. My jsme při našem pokusu demontovali tlumič, nasadili fixu do patky zadního kola a pohybem zadní stavby v rozmezí výrazně delší, než je udávaný zdvih 100mm, jsme vykreslili na papíře reálnou křivku, po níž se osa pohybuje. Výsledkem byla část kružnice, takže osa jde po kružnici s velkým poloměrem, nikoli po přímce. Zakřivení je ovšem poměrně malé, takže pohyb osy nejprve dozadu a pak vzhůru je v rozdílu opravdu minimální. Jezdec to v realu ani nepozná, takže proč tolik hubnuku kolem křivky? Těžko říci, možná že na konstruktérovo obrazovce vyjde přímka, ale tu získá vypočtem s přihlédnutím k délce zdvihu. Nám prostě vyšla kružnice. Mnohem důležitější než pohyb osy je ale umístění čepu zadní stavby a poměry jednotlivých ramen či vzdáleností čepu Horst Link a osy kola. Ty totiž určují, zda bude jezdec cítit tah odpružení, nebo jestli při brzdění omezi citlivost odpružení. Systém FSR ale obecně dokáže být poměrně citlivý v pohlcování nerovnosti a například při odrazu ke skoku se dokáže vívem zatížení výrazněji zano-

řit do zdvihu. Třeba značka Ellsworth specifickým uspořádáním všech ramen do lichoběžníku a jejich vzájemnou délkou dosahuje výrazné imunity vůči propuštění vívem šlapání.

U čtyřramenných systémů ale zůstáváme, protože není jen verze s oddělenou osou od spodního ramene, ale s osou přímo na něm a s čepem až nad ní. Toto řešení je sice čtyřramenné, ovšem v principu jde o jednočep s přepákováním na tlumič. Pohyb osy je jednoznačně po kružnici a vzájemné délky a uspořádání jednotlivých ramen zde hrají tu nejdůležitější roli. Například Kona používá pro omezení vívu brzdý na chod tohoto odpružení plovoucí uložení třmene. To jsou všechno ale dílčí řešení jednoho a téhož systému, který prostě chodí po kružnici. Klasické čtyřramenné provedení bez Horst Linku je poměrně tvrdší při odpružení, a tudíž se nezanočuje vívem zatížení tolik do zdvihu. Například na dropec je tolik výraznější cítit odrazová hrana, takže tento systém je trochu přesnější na ovládání.

Jednoduchost jedince

Hned druhým řešením v testu křivky bylo jednočepové provedení v podání značky GT. Její systém I-Drive je sice mixem dříve hodně používaného plovoucího středu a nově jeho izolace od zadní kyvky, díky zavěšení na samostatném raménku, nicméně osa zadního kola od rámu odděluje jediný čep. Toto řešení je obecně nejjednodušší, protože jeden čep je nejméně náročný na údržbu a jeho umístění do rámu v různých místech lze docílit velmi odlišných charakteristik zdvihu. Nejčastěji je čep umístěn za sedlovou trubku na úrovni malého či středního převodníku. Podle vzdálenosti od středové osy pak tah řetězce působí proti nebo po směru pružení, a tudíž jej více či méně ovlivňuje. Záleží samozřejmě ještě na umístění tlumiče, zda je vodorovně, nebo pod určitým úhlem. Například jinak bude vypadat křivka růstu progresivity pružení u tlumiče vodorovně, jako je



Asi jednoznačným zástupcem chodu osy po přímce je tento Rocky Mountain. U umístění ramen je jasné, že tah řetězce pružení zamýká a osa jde kolmo, nebo jen po kružnici velkého poloměru, přímo vzhůru.

má třeba Santa Cruz, a jinak u tlumiče šikmo, jako je na kolech RB. Tyto výslednice sil jsou ale tak trochu vždy dvě a jejich výsledkem je celková citlivost chodu pružení a také míra závislosti chodu odpružení na kvalitě tlumiče.

To je ještě markantnější u jednočepových řešení, která mají čep umístěný na spodní trubce před středovou osou a většinou na úrovni největšího převodníku. Díky velké vzdálenosti od osy je při jízdě na malý převodník řetěz jakýmsi lockoutem pružení, kdežto na velký převodník se naopak bezpečně rozhoupe. Zároveň je ale na pedálech tah řetězce cítit při každém propuštění, takže třeba

odraz ke skoku jezdec pociťá vždycky. Testovali jsme například Cannondale Prophet, který byl postaven jako bike na ostré XC, a tlumič Manitou mu poskytoval díky SPV tlumení určitou imunitu z kraje zdvihu, aby mu pak dovůli se více ponorit. Tentýž bike, ale v provedení na enduro, tedy s výraznějším slopingem a s tlumičem Rock Shox pak nabídl naprosto jiný chod, který byl od začátku citlivý, ovšem se znatelnějším nárůstem progresivity a celkové přímějším projevem. Tentýž bike, totéž uchycení tlumiče a naprosto jiný projev, to je druhá strana mince jednočepových konstrukcí.

U jednočepových řešení je samozřejmě odpružení méně aktivní při brzdění, protože brzda působí proti pružení, a celý systém tak trochu zamýká. Tento neduh se ale týká většiny systémů.

Testované GT ukázalo na papíře naprosto perfektní křivku, která ovšem byla takřka stejného poloměru, jako u odpružení typu FSR, takže kde je zakopaný pes? Rozdíl u těchto dvou systémů je hlavně v tom, že u GT je šlapací střed i přes samostatný unašeč stále součástí neodpružené hmoty zadní stavby a tudíž jezdec není od terénu tak výrazně oddělen funkcí tlumiče. Sice se střed pohybuje a rázy tak nejdou přímo do pedálů, nicméně stále jde o variantu plovoucího středu, který je aktivnější při jízdě v sedle než ze sedla. Tah řetězce zde díky umístění středu vůbec neovlivňuje pružení, pro brzdu pak platí obecná pravidla jednočepu. GT je ale i přes mutaci plovoucího středu hodně vinná k terénu a zároveň nabízí velmi slušné schopnosti při šlapání. Celková složitost systému sice vyžaduje častější údržbu, ovšem projev odpružení patří k těm kultivovanějším.

stále součástí neodpružené hmoty zadní stavby a tudíž jezdec není od terénu tak výrazně oddělen funkcí tlumiče. Sice se střed pohybuje a rázy tak nejdou přímo do pedálů, nicméně stále jde o variantu plovoucího středu, který je aktivnější při jízdě v sedle než ze sedla. Tah řetězce zde díky umístění středu vůbec neovlivňuje pružení, pro brzdu pak platí obecná pravidla jednočepu. GT je ale i přes mutaci plovoucího středu hodně vinná k terénu a zároveň nabízí velmi slušné schopnosti při šlapání. Celková složitost systému sice vyžaduje častější údržbu, ovšem projev odpružení patří k těm kultivovanějším.

Virtuální svět

To, co hýbe v posledních letech odpruženářským světem, jsou různé virtuální závěsy, plovoucí čepy, nezávislé pružení pomocí dvojice vahadel, no prostě ve zkratce virtuální čep. Jeho princip spočívá v tom, že zadní stavba je v podstatě jednodušší a je spojena s rámem dvojicí krátkých vahadel. Jejich vzájemná délka pak ovlivňuje celkový chod odpružení v jednotlivých fázích zdvihu a také umí promluvit do snahy řetězce ovlivnit celý průběh. Onen virtuální čep je tam, kde se proudu přímo jednotlivých vahadel, takže během pružení se jeho poloha neustále mění. Zatímco se obě vahadla pohybují po kružnici, osa zadního kola by měla opisovat křivku zahnutou buďto nejprve vzad a potom vpřed, nebo naopak, a nebo se pohybovat po přímce. Vše záleží na délce a umístění obou ramének.

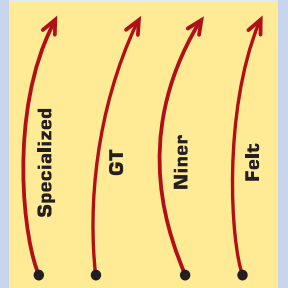
My jsme v testu použili bike Niner s vlastním systémem odpružení, pojmenovaným CVA. Spodní vahadlo je umístěno před středovou osou a vede pod ní, horní ramínko je pak klasicky provedením s čepem na sedlové trubce. Další zástupci, jako praotec myšlenky VPP značka Santa Cruz či Intense nebo v vlastní verzi Maestro přispěchávají Giant, mají jen jinak uchycená a dlouhá ramínka, jinak jde vždy o virtuální čep.

Křivka biku Niner byla ovšem s testu takřka stejná jako u předchozích dvou provedení. Prostě se zdá, že cokoliv se otáčí, ať už kolem jediného bodu, nebo s proměnnou vzdáleností od něj, musí jít po kružnici. Samozřejmostí je její odlišný poloměr a možná i „lokální zahnutí“, jak dokazují výrobci novými nákrety, jezdec to ale prostě a jednoduše nepozná. Trajektorie je pro něj něčím naprosto nezáznamatelným, ovšem progresivita chodu, ovlivnění tahu řetězce či pružení pod brzdou, to jsou věci, kterých si každý zkušený biker všimne po vystřídání několika kol.

Abychom Niner sám, oponoval mu druhý zástupce virtuálu, Felt a jeho systém Equilink. To je směs virtuálního závěsu s tahlem spojícím obě vahadla a často ještě s čepem Horst Link mezi spodním ramenem a osou zadního kola. Tohle kolo má prostě všechno, co odpružení vymyslelo. V realu byl projev odpružení hodně imunní vůči šlapání a zároveň byl citlivý při brzdění a dokázal velmi slušně kopírovat terén. Nicméně křivka odpružení byla opět kruhového charakteru, takže stejné jako u ostatních.

Obecně ale virtuálnímu čepu musíme přisoudit jedno, že je systémem, který takřka nepotřebuje speciální tlumení komprese a jiná omezení pružení vívem šlapání, ale správná skladba vahadel umí udělat divy. Odpružení je velmi imunní vůči tahu řetězce, tudíž zadní stavby je díky jednodušlé kon-

Tady je máme, křivky čtyř testovaných biků jsou takřka jedna jako druhá. Čím větší je poloměr kružnice, tím blíže má křivka průběhu odpružení k přímce. Jak jednoduché...



strukci značná a boční výkyv je patrný často pouze na postu vahadel. Ovšem jejich velikost je tím, co omezuje díky působení sil životnosti ložisek a celého systému. Na druhou stranu si ale představte bike, který se pod vámi skoro nehne a do zdvihu jde jen tehdy, když najedete na překážku. Pak se naplno ukáže citlivost systému a kapacita zdvihu.

Odlišnost jednotlivých křivek virtuálních systémů je patrná už z pohledu na délky a uspořádání vahadel. Dovolíme si tvrdit, že naprosto zřejmým zástupcem pohybu zadní osy po přímce kolmo vzhůru je model Rocky Mountain Vertex, jehož dvojice vahadel a zadní rameno připomínají banán nikam jinam než nahoru zadní kolo nepustí.

A co ostatní?

Existuje další řada více či méně rozšířených systémů odpružení, které si designově pohrávají se skladbou čepů, ramen a řetězce. V každém případě jde ale hlavně o to, že dokážou každý trochu jinak ovlivnit odpružení v rozdílných fázích jeho zdvihu, podle tahu řetězce a zatížení jezdcem. Drobné úpravy pak mohou naprosto zamezit pružení při tahu řetězce. Příkladem může být dnes již letený systém NRS od značky Giant, kdy je ramínko mezi čepem Horst Link a osou kola tak dlouhé, že řetěz prostě nedovlí v tahu zadní stavby propužit. Automobilová inspirace u Mavericku zase využívá tlumiče obou pevně součástí přepákování odpružení nebo hojně rozšířené systémy s plovoucím uložením tlumiče, které celou zadní stavbu prostě izolují od zbytku kola. Složitější systémy Freedre a IsoDrive značek Mongoose a Schwinn zase kombinují několik ramen s plovoucím středem.

Je to hodně, co by se dalo rozepisovat ohledně pružení, nicméně my jsme se pokusili alespoň dokázat, že v praxi vykreslí zadní osa ve většině případů prostě kruh a výsledný efekt není o trajektorii, ale o vzájemném působení více elementů. Jeho sladění výsledkem má přinést kvalitní odpružení.

Jiří Uždil

4EVER VIRUS SXA 2



ani ve sjezdech není jezdec nijak extrémně hendikepován. Jisté, kdyby měla hlava úhel 69°, jelo by se z kopce ještě lépe, ale díky 100 mm dlouhým představce je jezdec ve vyvážené poloze nad rámem, takže si s kolem v kličkách zatáčkách může pohrávat.

První jízdy poznal horší chod tlumiče Manitou Radium, jenž již tradičně potřebuje na začátku svého života pořádné zajeť a promazat. Po několika málo kilometrech se však krásně rozchodil, stejně tak jako se zajely brzdy Shimano. Ačkoliv se jejich tvar nemusí každému líbit, brzdy i přes své zařazení pod sadu Deore ohromí svým špičkovým výkonem a jemným ovládním. Zde si pan Shimano zaslouží velkou pochvalu.

Trošku zbytečná nám přišla volba odpružené vidlice Tora SL, která má ocelové vnitř-

ní nohy a poněkud vyšší hmotnost. Jezdec by možná uvítal o něco lehčí model, jenž by hmotnost předku kola trochu snížil.

Pro koho?

4Ever Virus SXA2 je plnohodnotným odpruženým kolem pro XC a maratony, které je připraveno zdolávat jak prudké stoky, tak i náročné sjezdy. Díky do ruky padnoucí geometrii se s kolem dá velmi lehce manévrovat a věst jej, kam si jezdec umane. Hmotnost 12,9 kg je s ohledem na cenu 44 999 Kč určitě příznivá, navíc v budoucnu nebude problémem ji ještě snížit výměnou nejtěžších komponentů. Svezení na 4everu je svižné jak díky zdařilému systému odpružení, tak hlavně díky vyváženému posedu a ovladatelnosti.

Domáci producent kol 4Ever pro letošek představil novou řadu celoodpružených kol Exclusive Collection, z níž jsme již představili karbonový model Virus SXC2. Ten jsme měli zapůjčen k dlouhodobému testování a naše spolupracovnice Petra na něm dokonce vyhrála XC závod Aprílová Osmička. Mezi největší výhody kola patřila velmi nízká hmotnost rámu 1,9 kg ve velikosti M, takže celé kolo s vidlicí Manitou R7 Super, komponenty Deore XT a zapletenými koly Mavic CrossTrail vážilo ve velikosti 17,5" vynikajících 11,2 kg. Geometrie a posed byly zcela vyvážené, hbitost jízdy fantastická nejen díky možnosti tlumič plně zavřít, ale i díky lehkosti kola. Ovšem cena lehce přes devadesát tisíc korun může být přece jen pro řadu jezdců dost vysoká, proto jsme otestovali také základní model ze stejné série Virus SXA2, jenž stojí půlku a jehož rám je postaven z dvojité zeslabovaných trubek ze slitiny hliníku Al 7005.



miče a zároveň zajistit dostatečnou tuhost rámu. Vahadlo je zavěšeno v horní rámové trubce v blízkosti osy těžiště jezdecke, takže na něj působí síly vznikající při šlapání a pohybu jezdecke jen minimálně a tlumič aktivují hlavně rázy přicházející od terénu. Kolo je tedy více než vhodné na XC a maratony.

Tlumič je navíc možné červenou páčkou lockoutu zcela zavřít, čímž se z kola stane prakticky pevný stroj. Ve výjezdu po rovném povrchu pak ještě můžeme přitvrdit vidlici Tora SL, z jejíhož stonimetrového zdvihu zbude pouhých 1–2 cm chodu.

Virus stoupá i pod záberem ze sedla velmi slušně, stačí se soustředit na jízdu a uhanět kupředu. V terénu je logicky

nutné obě jednotky otevřít, a to nejen kvůli předejití poškození čepů i samotného tlumiče. Z hlediska přenosu energie tím však jezdec nepřichází zkrátka, zadní stavba s rozumně umístěným tlumičem totiž pod šlapáním propužuje jen minimálně. V technickém výjezdu pak odpružení tlačí zadní kolo k zemi i po najeť na překážku, čímž pomáhá k daleko lepšímu záberu bez odsakování. To je hlavní výhodou odpružených kol pro XC, že jezdec nemusí tolik hledět na výběr stopy a může se skutečně soustředit hlavně na svůj výkon, odpružení za něj udělá většinu práce samo.

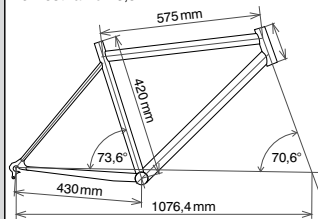
Posed na kole je zcela univerzální. Skoro tradiční úhel hlavy 70,6° nahrává slušnému manévrování ve výjezdu, kdy je kolo snadno ovladatelné, přičemž lehce dopředu posazené sedlo ještě umocní výbornou stoupavost. Délka rámu 575 mm je pak na rozumné úrovni, což spolu se střední délkou zadní stavby 430 mm dává kolu neutrální ovladatelnost.

Jakmile se sklon terénu otočí směrem dolů, funkce tlumiče přejde do módu zehlení nerovností. I přesto, že geometrie nahrává spíše dlouhým výjezdům do kopce,

Technická specifikace:

Rám: ALU 7005 DB 100 mm
Vidlice: Rock Shox Tora SL
Kličky: Shimano Deore SLX FCM660
Rázení: Shimano Deore SLX Rapidfire
Měnič: Shimano Deore XT
Přesmyk: Shimano SLX
Brzdy: Shimano Deore
Kola: Fulcrum Red Metal 5
Pláště: Schwalbe Nobby Nic Evo
Pedály: Shimano M505
Rídítka: FSA XC-180
Představec: FSA XC-150
Sedlovka: FSA FR-200
Sedlo: Fizik Pave CX Sport
Hmotnost: 12,9 Kg
Cena: 44 999 Kč

Velikost rámu 16,5"



- + ovladatelnost, hbitost, torzní tuhost
- těžší vidlice

PROTECTING PEOPLE

makrolon
The high-tech material



SUPERSONIC RS

váha 285 g / 2.199 Kč



Roll over bar

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



Sítka proti hmyzu

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



IAS – 3D

IAS – 3D umožňuje snadné nastavení vnitřního obvodu helmy a nové říchy vřesky 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

Integrální ochrana CO NABÍZÍ SH+?



Jestliže je značka Haven specialista na chrániče a přilby, pak sjezdové integrální přilby jsou v její nabídce tím nejdůležitějším.



Model Devo X-Lite patří mezi kvalitní a díky ceně 2390 korun i poměrně dostupné modely. Zpracování tohoto kousku je ale na vysoké úrovni, takže za rozumné peníze nabídnou dostatek ochrany, a hlavně zajímavý design. Sklolaminátová skořepina disponuje šestnácti ventilačních otvorů, krytých kovovou mřížkou. Při pádu na šterku nebo mezi větve je to celkem důležitý detail, který může zabránit průniku předmětů otvorem k hlavě. Samozřejmostí je nastavitelný šitek, jehož výrazná délka je v dostatečných interencích, aby neomezovala výhled. Totéž platí pro náustek, který je v horní části sklopený více k oblíbenější, aby taktéž nepřekážel ve výhledu. Při jízdě na lávkách nebo v technických pasážích se totiž možnost vidět pod přední kolo celkem hodí. Barevné provedení bez vrchního laku je designově zajímavé, ovšem poměrně snadno se šedé prvky poškrábovají.

Vnitřní výstelky jsou na čelistech, čele a na temeni hlavy vyjímatelné, takže je lze snadno prát. Přece jen v těhle přilbě se jezdec zapotí poměrně rychle. Uchycení na suchý zip a plastové vložky mezi vnitřní trzenu pěny a vnější skořepinu nabízí snadné vyndání i zpětné nasazení. Upinání pod bradou řeší klasická přezka, pro vyšší

komfort jsou řemínky přetaženy poměrně silným a příjemným polstrováním, takže nikde netlačí.

Celková tvrdost přilby při testu tlakem rukou je na střední úrovni, takže při nárazu dojde k částečnému propružení materiálu na náustku, kde je pro vyšší ochranu dvojitá vrstva. Ve srovnání s karbonovými přilbami, které jsou výrazně tužší, ale pro hovorí hlavně několikanásobně nižší cena. Zde je plusem rozumná šířka průzoru, kam se bezpečně vejdu i širší sjezdové brýle. Hmotnost 1009 gramů patří mezi standard, ovšem usazení na hlavě je poměrně komfortní. Díky silným výstelkám přilba na čelistech netlačí a jezdec má zajištěno jak kvalitní usazení, tak dostatečnou zásobu tlumícího materiálu v případě pádu. Testovaná velikost XL bude vyhovovat jezdcům s kulatější hlavou, kteří běžně vozí přilbu LXL, takže rozměr odpovídá. Dále je přilba k dostání ve velikostech XS až XL a v barevném provedení černá a stříbrná. Pro začínající sjezdové nebo juniory s omezenými finančními prostředky je to dostupná a pinohodnotná ochrana pro sjezdové tratě.

(už)

- + cena, mřížky, polstrování
- nižší odolnost grafiky

— Dokončení ze str. 1

Silniční kolečka dále pokračuje modely Spidder a Aries, bikové přilby doplňuje tvarové zarážky typ Speedy, nabízeny i v efektivních květinových dámských designech. Další MTB modely jsou pak zastoupeny v řadě Sport.

Kolečka přilbě dále obsahuje integrální sjezdové modely MX153 a Shelter a také již zmiňovaný časovkový typ nazvaný Turbolenze Evo II, jenž je zajímavý svým atypickým systémem odvětrání.

Spokojení Hledět +

V případě brýlí SH+ lze vybírat z více jak dvaceti modelů. Mimo ryze cyklistické jsou v nabídce také univerzální a civilnější modely, případně motokrosové brýle vhodné i na sjezd. Zajímavostí



nabídky je také řada Scratch Line se speciální optikou, určenou pro hráče golfu. Cyklistická a sportovní kolečka obsahují také modely s velice útlou dioptrickou vložkou, neomezující zorný úhel uživatele.

Mezi to nejlepší pro cyklistiku patří jednoznačně modely RG 4160, RG 4021 či RG 4020. Jejich znakem je maximálně odolný horní nosník z materiálu Grylamid TR 90, do něhož jsou zasazeny sklopné nožičky z téhož plastu.

Polykarbonátové zorníky jsou v nabídce s různým stupněm ztmavení. Jejich trzeny povrch poskytuje optimální ochranu proti poškrábání a je rovněž vybaven úpravou proti zamlžování. Stopercentní UV filtr je samozřejmostí. Praktické zkušenosti pak vypovídají o dokonalé zpracovaných sklech, které nemají tendenci zkrleslovat pohled.

Nemalou výhodou je tenký kovový nánosník, u nějž lze tvarově doladit sklon pryzčových dosedacích ploch. Přizpůsobení konkrétnímu oblíbení je proto



u brýlí SH+ nadstandardní. Hmotnost brýlí se pohybuje v rozmezí od 20 do 23 gramů, takže i po této stránce patří SH+ k absolutní špičce.

Většina modelů nabízí velice snadnou výměnu zorníků, proto jsou nabízeny ve speciálních paketech s trojicí zorníků a s pevným transportním pouzdem.

Širší nabídky brýlí SH+ je výhodou pro všechny, kteří chtějí jednu kvalitní brýle na různé sportovní aktivity a třeba i na civilní nošení. Pro ty je zde opravdu

celá řada možností. Většina modelů je pro cyklistiku skvěle použitelná, přesto může být jejich design na pohled spíše civilní. Brýle SH+ jsou mimo jiné záležitostí image. Navíc nejsou tvarově tolik profiakté, jako některé luxusní konkurenční modely.

Dále má značka v nabídce také kolekci sportovní-civilního textilu, batohy či cestovní tašky a pro samotné prodejce celou řadu vystavních stojanů či vitryn.

(kad)

Leader pro malé závodníky

Jen málo značek, které nabízejí vyožené sportovní dětské bike. Pokud chcete svou ratolest vzít do terénu na maximálně funkčním stroji, případně sháníte-li na závody použitelný bike s koly velikosti 24 palců, jednou z jednoznačně nejlepších možností je model Sunny domácí značky Leader Fox. Za částku 9000 korun nabídnou lehký duralový rám, funkční vidlici RST Capa C a kombinaci dílů Shimano Acera a Deore.

Duralový rám ze slitiny 7005, s charakteristicky prohnutou spodní trubkou, jejíž spodní konec nepostrádá výrazně horizontální zpoštění, svým zpracováním i závodním designem malé jezdecke jistě nadchne. Je totiž plnohodnotnou zmenšenou alternativou k dospělým MTB modelům. S těmi navíc využívá vlastně všechny konstrukční prvky, od integrovaného hlavového složení, přes vedení lanek po vrchu spodní trubky, až po odlehčené zadní patky.

Přední pružinová vidlice nepostrádá jednoduše ovladatelnou lockout na korunce. Použitá pružina je samozřejmě nejměkčí variantou, přizpůsobenou pro nižší hmotnost jezdecke. Takže vidlice není v tomto případě, na rozdíl od některých jiných dětských kol, pouhou hmotností navíc, ale nabídne i solidní funkci. K vyožené zdání dílům patří i duralová sedlovka, spor-

ovní sedlo či krátký představec a anatomicky tvarované gripy. Stejně tak dospělým komponentem, samozřejmě vyjma délky 160 mm, jsou tuhé duralové kluky Truvativ. Jakousi třetí částí na dotru je pak přehazovačka ze sady Shimano Deore. Řazení, pracující s osmi pastorky, ovládající páčky Shimano Acera, takže lze počítat s jeho snadnou údržbou, vyžadující minimální sílu. Totéž platí v případě V-brzd. A nešetřilo se ani na obuti, pláště Schwalbe Smart Sam jsou sázkou na jistotu, kombinují skvělou adhezi v terénu a zároveň dobré odvalování na tvrdém podkladu.

Hmotnost celého kola je přijatelných třináct kilogramů. V nabídce je vedle černé verze také bílá varianta rámu. Za devět tisíc si ani nelze představit sportovní dětský 24" bike. Leader Fox Sunny je určen pro sportovně zaměřené kluky i holky ve věku přibližně od osmi do jedenácti let.

(kad)



CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

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

MIMOŘÁDNÁ NABÍDKA

Author Modus 08 17 990,- Kč

Celokarbonový košík SPECTRA 499,- Kč

Zlevnění kol Author MODELŮ 2009

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH

www.cykloprag.cz

LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR



ventilačních otvorů: 22
velikost: M (54 - 57 cm)
L (56 - 61 cm)
M - 180 g / L - 200 g
Pro System Light
Monocoque In-Mould
vložky Coolmax
barvy: silver, blue white, red white, carbon, matt black, MTB titanium

2.990,- Kč



ventilačních otvorů: 25
velikost: M (54 - 58 cm)
XL (58 - 62 cm)
M - 280 g / L - 300 g
Pro System 2
In-Mould
šitek
barvy: black, red silver, silver

2.490,- Kč



ventilačních otvorů: 22
UNI L (55 - 61 cm)
260 g
Super System 2
In-Mould
šitek, sítko proti hmyzu
barvy: black orange, black red, black green, black blue, white, matt black

1.890,- Kč



ventilačních otvorů: 24
velikost: M (56 - 58 cm)
L (58 - 63 cm)
M - 260 g / L - 280 g
Super System 2
In-Mould
šitek, sítko proti hmyzu
barvy: yellow black, orange black, red black, silver black, matt black

1.490,- Kč



ventilačních otvorů: 24
UNI L (55 - 61 cm)
250 g
Super System Light
In-Mould
šitek, sítko proti hmyzu
barvy: blue carbon, red carbon, yellow carbon, carbon, white pearl

1.290,- Kč



ventilačních otvorů: 17
velikost: UNI L (54 - 61 cm)
270 g
Super System 2
In-Mould
šitek, sítko proti hmyzu
barvy: blue white, red white, silver white, matt black, white

990,- Kč



ventilačních otvorů: 10
UNI L (55 - 61 cm)
260 g
Super System 2
In-Mould
šitek, sítko proti hmyzu
barvy: blue white, red white, carbon, black orange, black green, white, sprinter blue, yellow black, silver, orange black

790,- Kč



ventilačních otvorů: 10
UNI M (50 - 56 cm)
250 g
Super System 2
In-Mould
šitek, sítko proti hmyzu
barvy: black pirates, white pirates, dragon, black skulls, red skulls, flame, white butterfly, pink butterfly

790,- Kč



PRO 104
white curls, black curls, pink
2.990,- Kč

575
rose curls, blue curls, pink
990,- Kč

520
blue butterfly, rose butterfly
790,- Kč



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



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

CELOPÉRA NEKOUŠOU

Bohužel, i přes obrovský celosvětový boom celoodpružených kol jsme v našich končinách pořád, jak se říká, „sto let za opicema“. Bikerů, kteří by využívali výhod odpružení obou kol pro XC a maratony, je stále menšina. Ale ono se není čemu moc divit. Ačkoliv v Čechách máme bezpočet nádherných technických stezek, technicky náročných závodů je poskrovnu. Krom toho je na vině také stále strach z neznámého, který jezdce odrazuje od pořízení plného odpružení.



Náštesti se však ledy pohnuly a mnohé firmy, které celoodpružená kola propagují, jezdčům umožňují se o přednostech přesvědčit na vlastní kůži. Letos na jaře jsme navštívili několik testovacích víkendů, které pořádaly značky Specialized, Merida, Rocky Mountain, Yeti či Niner. A že bylo z čeho vybírat. Účastníci si mohli po seřízení a veledůležitém nastavení odpružení na míru vyzkoušet přínos odpružení na předem vybraných okruzích v atraktivních lokalitách republiky a v různých režimech jízdy.

Specialized

Americký Specialized již tradičně disponuje flotilou testovacích kol ze všech

kategorií, takže na své si přijdou všichni od závodníků XC až po sjezdaře. Svou jarní testovačku lidé ze Specialized Eastern Europe s.r.o. spojili s otevřením bikeparku v Rokytnici nad Jizerou, jenž patří pod jejich křídla a kde si je možné celoročně zapůjčit kola Specialized za velmi přijatelných 350 Kč na den. Ačkoliv ten den hodně přšelo, našlo se celkem dost bikerů, chtivých kola

prohnat v těch nejtěžších podmínkách. Tráťe v Rokytnici jsou zcela ideálním místem pro takový test, protože kromě sjezdové a northshore tráťe je zde bezpočet XC stezek, kde si vybere opravdu každý. Vedle bikeparku má Specialized v patronaci celý seriál Kolo pro život, kde se kola půjčují na základě online rezervací na celý závod. Stačí vzít dva doklady a počítat s plnou odpovědnos-



tí potenciálního zákazníka za škody. Komu ani toto není dost, může si kola půjčit ve čtyřiceti test centrech po celé republice.

Merida

Jeden z největších světových producentů kol uspořádal celou šňůru testovacích víkendů v různých městech republiky, přičemž největší zájem byl přirozeně o kola pro XC závody a maratony, na něž se Merida zaměřuje především. Díky dvou dennímu testování měli účastníci možnost vyzkoušet víc kol a hlavně probrat nasbírané dojmy večer u pivka. Kola jsou navíc k dispozici i u jednotlivých prodejců celoročně za pár stovek na den, které však budou při koupi kola odečteny z ceny.

Rocky a spol.

Svitavský Ultrasport patří k firmám, které se zabývají pouze high-endovými značkami Rocky Mountain, Yeti a Niner. Jejich testovací prezentace ve Svitavách byla zaměřena hlavně na XC maratony a all mountain pojetí jízdy. Na vzorně vyznačeném okruhu, jenž kombinoval prudké lesní výjezdy po hlíně, jehličí a mokré trávě s kořenitými sjezdy hlíněnými korytky a technicky náročnými pasážemi, bylo možné důkladně prověřit chování strojů ve všech terénních pasážích a rovnou na trati prohozením kol porovnávat výhody vyššího zdvihu ve sjezdu či imunitu odpružení proti šlápaní v prudkých stoučkách. Prezentace Ultrasportu také přilákala spoustu zájemců o devětadvacítky, neboť si mohli proklepnout špičková kola Niner.

Podle slov zástupců jednotlivých značek je i díky těmto akcím znát značný posun v povědomí domácích bikerů o výhodách, které jim odpružení zadního kola přinese, a tak doufáme, že tato osvětla přinese omlazení MTB parku českých bikerů. Odpružení za ten komfort jízdy i možnost zdotávat mnohem těžší pasáže rozhodně stojí a ceny kol už v současnosti nejsou nijak nedostupné.

(mig)

Author Solaris 1W

Model Solaris 1W je nejvýkonnějším zástupcem předního osvětlení v nabídce značky Author. Vysoce výkonná 1Wattová LED dioda je zasazena v rozměrné parabolle a doplněna o speciální optiku, navýšující výkon a rozšiřující světelný kužel. Rozměry světla nejsou sice nejnižší, jeho délka je jedenáct centimetrů, ale světelná intenzita to bohatě vynahrazuje. Zdroj představují čtyři tužkové AA baterie, které jsou ke světlu standardně přiloženy. Konstantní svícení je jediným možným mode, a to v jediné, silné intenzitě. Udávaná doba svícení s plným výkonem je třicet hodin, pak už jeho intenzita začíná pozvolna slábnout. Vybíjejí se baterie signalizují malá dioda, umístěná před spínačem. V praxi předvedlo světlo Solaris skutečně vysoký výkon a rovněž jeho doba,

tedy životnost baterií, je na solidní úrovni. Vzhledem k výkonnosti světla se dá hovořit o dobré ekonomičnosti provozu. Samozřejmě za předpokladu použití alkalických baterií. Dosvit je nadpru-



měrný, pouze kompaktnost světelného kužele nám zde trochu scházela. Jeho střed není díky použité optice jednolitý, takže nejvýraznější nasvícení není plně efektivní. Rozpětí kužele je však optimální, jízda za úplné tmy je proto bezproblémová. Funkce blikáčky nám zde ale trochu scházela, stále svícení je na osvětlených městských komunikacích tak trochu zbytečné a blikáčka je třeba při částečně vybitých bateriích řídit často hůře přehlédnutelná, než konstantní slabší svícení.

Maximálně jsme byli spokojeni se systémem uchycení, jenž je velice pevný a snadno se s ním manipuluje. Stejně tak ideální je umístění i velikost spínačového tlačítka a celkové zpracování světla.

Cena od 499 korun je vzhledem k výkonnosti rozhodně příznivá.

(kad)

- + výkon, zpracování, ekonomičnost provozu, cena
- nejednotlivost středu světelného kužele, absence „blikáčky“

CYKLISTICKÉ BRAŠNY A NOSIČE

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

ART. 201 - ZADNÍ HLINÍKOVÝ NOSIČ S GUMICUKEM
speciální hliníkový rám s 10x 20mm držáky
kvalitní konstrukce podle normy DIN
nosí až 10 kilogramů při vhodné péči
kvalitní povrchová úprava
kvalitní gumové křídla, chromová, nastavitelná
14700, nastavitelná, 10x 20mm držák, 4000 cm
nosí až 10 kilogramů v brašnách max. 25 kg
hmotnost: 100 gramů

ART. 206 - ZADNÍ HLINÍKOVÝ NOSIČ S GUMICUKEM
speciální hliníkový rám s 10x 20mm držáky
kvalitní konstrukce podle normy DIN
nosí až 10 kilogramů při vhodné péči
kvalitní povrchová úprava
kvalitní gumové křídla, chromová, nastavitelná
14700, nastavitelná, 10x 20mm držák, 4000 cm
nosí až 10 kilogramů v brašnách max. 25 kg
hmotnost: 100 gramů

GUMICUK ZDARMA K NOSIČŮM ZDARMA

... více na www.sportarsenal.cz

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

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

VYDEJTE se také na cestě!

Ať už potřebujete servis nebo úplně nové kolo, vše najdete v našich obchodech!

NOVÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ!

Letní výprodej kol je tady!

Sledujte www.sterba-kola.cz a ušetříte!

komponenty, nářadí...

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

ŠTĚRBA

www.sterba-kola.cz



SUPERIOR XP 930

• Dokončení ze str. 1

Posed je nekompromisní a sériové je dokonce montován představec v negativním sklonu. Poloha jezdce je jasná, tedy s co nejlepším záběrem do pedálů, optimální aerodynamikou a těžištěm umístěným pro zdoilní prudkých výjezdů a rychlejších sjezdů. Takže závodní XC se vším všudy.

Hmotnost 11,1 kilogramu je sama o sobě dostatečnou zárukou vynikající akcelerace, ovšem ve spojení s vysokou tuhostí rámu, a to torzní i boční, je zrychlení kola přímo famózní. Se zamčenou vidlicí se silové opření do pedálů na asfaltu promítne do takřka stoprocentního přenosu záběru a kolo vystřelí dopředu jako raketa. Nízká hmotnost kol Syncros a pláště Schwalbe Racing Ralph je výhodou nejen při akceleraci, ale především v táhlých terénních výjezdech. Rám ze slitiny U6 SuperLite nabízí skvělou kombinaci nízké hmotnosti a tuhosti, rozhodně patří mezi to nejlepší, co se z duralu dá postavit. Dnes všemi preferovaný karbon je fajn, ale XP 930 jasně ukazuje, že i ve světě závodních kol má spíčkový duralový rám stále své neotřesitelné místo.

Nadupaná Kawa, ale bez motoru

Nepřehlédnutelná zelená se k chování kola skvěle hodí. Typ XP 930 bychom si spíše než

k enduru dovolili přirovnat k pěkně nadupanému japonskému silničnímu naháčci, u nějž si člověk nejen dokonale rukojetává každé, i sebelehcí otočení plynové rukojeti, ale především dokonalé sítí jezdce se strojem. Oba musí srst k sobě natolik, aby se mohli společně vřhat do jedné zatačky za druhou a následně vždy přidat, řadit rychlejší a rychlejší převod, podřadit, jít na brzdy a následně opět akceleroval. Superior není o skocích či o posouvání hranic v technických pasážích. Je o rychlosti! A také o rychlosti...

Právě sítí se strojem je zásadní pro maximální využití dovednosti tohoto kola. Jistě, je v terénu poslušné a ochotné reaguje na podněty jezdce. Ale to není vlastnost, kterou si jezdce omotá kolem prstu. To nabídně většina sportovních a závodních kol. Ona rychlost je zde návyková a jezdce ji polýká plnými doušky. Je dokonce tak návyková, že by nebyla od věci určitá prevence proti předávkování. Tu mají samozřejmě na starosti brzdy, v tomto případě kotoučkové Hayes Stroker Trail s kotouči o průměru 160 milimetrů. Dá se říci, že akcelerace a decelerace se zde skvěle doplňují pro co nejlepší výsledný čas v cíli závodu. Ono moci začít brzdit až na poslední chvíli před samotnou zatačkou či hodně náročným sjezdem přináší výhodu oproti soupeři, i v tomto ohledu je ale sítí jezdce s kolem zásadní. Maximálně v tomto ohledu pomohou i pláště Racing Ralph, které jsou...

No, to je už notorické opakování do nekonečna. Prostě jsou super.

XP 930 rozhodně neoceníte jako skvělého společníka na kilařských pěšinách a v kamenitých sjezdech, jeho domov je prostě jinde. **Rychlé tratě a dlouhé výjezdy, to je jeho teritorium. Pokud jej potkáte na maratonské trati, tak s největší pravděpodobností pod závodníkem, jedoucím na co nejlepší umístění v čele závodu.**

Mile nás překvapila ochota zadní stavby rámu pohlcovat část otřesů, určitá subtilnost posedlových vzpěr a snížení profilu spodních ramen se tedy vyplatily. A to bez dané v podobě snížení tuhosti.

Nataženější, více předkloněný posed jde dohromady pouze s rychlou jízdou, tento bike ani jezdcí neumožní se flákat. Se sportovním vozem se taky těžko jezdit pomalu a řídit už se nemůže dočkat, až se dostane z města na úzké silničky plně zatáček. Superior se skvěle pokládá do méně ostrých zatáček, řízení je přesné, ovšem ne zbytečně živé. Vedení ve vysokých rychlostech je vyzložené o stabilitě. Stejně uchaťvatelné jsou vrchářské schopnosti kola. Další představec, nízko položená řídítka, dokonalá tuhost rámu a vynikající vzorek i směs pláštů. Pokud něco na tomto biku nevyjete, je to zkrátka vaše chyba...



X.0 a další drobnosti

Razení a přehazovačka Sram X.0 patří mezi vložené šperky. Kliky FSA Afterburner nabízejí vysokou tuhost, po této stránce rám skvěle doplňují. Nicméně standard osy BB30, který je zbytečně složitý a řada mechaniků ho nemá právě v lásce, my považujeme u duralového rámu v podstatě za zbytečný. Podle našeho názoru je jeho přínos diskutabilní a raději bychom zde dali přednost klasicke se šroubovanými miskami. V případě karbonových rámu je jeho použití logičtější.

Vidlice Manitou R7 Super Absolute s lockoutem na korunce nabízí čistý chod, možnost optimálního seřízení a pro XC absolutně dostatečnou tuhost. Po stránce komfortu doplňují rám karbonová sedlovka FSA a velice pohodlné sedlo Fizik

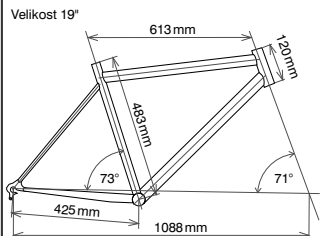


Alliant. Je skvělé, že kdysi takřka cenově nedostupné sedlo se dnes v jednodušších montážních verzích objevuje na řadě sériových kol.

Model XP 930 je po všech stránkách vynikajícím materiálem pro sportovní i závodní cross-country. Cena 47 399 korun se nemusí zdát příliš nízká, ale první svezení jasně ukáže, že tento Superior dokáže v mnoha ohledech zastínit i výrazně dražší stroje.

Technická specifikace:

Rám: Aluminium U6 SuperLite
Vidlice: Manitou R7 Super Absolute L0 100 mm
Kliky: FSA Afterburner BB30 22/32/44
Přehazovačka: Sram X.0
Přesmykač: Sram X.9
Razení: Sram X.0 Trigger
Brzdy: Hayes Stroker Trail
Náboje: Syncros
Řáfky: Syncros FLR DS 23
Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2,1"
Řídítka: FSA XC180-0S
Představec: FSA OS-150LX
Sedlovka: FSA RK-260 karbon
Sedlo: Fizik Alliant Delta XM
Pedály: Shimano PD-M520
Hmotnost: 11,1 kg (vel. 19")
Cena: 47 399 Kč



- kombinace tuhosti/nízká hmotnost, schopnosti ve výjezdech, mix komponentů, design
- systémově složitější osa BB30

GT BICYCLES

mongoose

SCHWINN

Najděte svého nejbližšího prodejce na WWW.BIKECENTRUM.CZ

catlike

Přilby vítězů olympiády a Tour de France

Carlos Sastre (Cervelo Test Team) vítěz Tour de France 2008

Julien Absalon dvojnásobný olympijský vítěz a mistr světa v XC

Samuel Sánchez olympijský vítěz silničního závodu v Pekingu

WHISPER
Technologie: IN-MOLD
Větrací otvory: 39
Hmotnost: 270g
6 barevných kombinací + 2 teamové
Cena: od 4 490 Kč

SAKANA
Technologie: IN-MOLD, AIR TUBE
Větrací otvory: 15
Hmotnost: 280g
6 barevných kombinací
Cena: 3 690 Kč

VACUUM
Technologie: IN-MOLD, AIR TUBE
Větrací otvory: 19
Hmotnost: 260g
6 barevných kombinací
Cena: 2 990 Kč

KOMPACT PRO
Technologie: IN-MOLD
Větrací otvory: 21
Hmotnost: 260g
Cena: 2 490 Kč

DIABLO
Technologie: IN-MOLD
Větrací otvory: 19
Hmotnost: 240g
Cena: 1 490 Kč

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

www.cyklosvec.cz

Sedla s velkým S

Značka Specialized neustále rozšiřuje nabídku sedel, která jsou proslulá svou Body Geometry koncepcí. Ta v sobě spojuje sportovní vzhled a důraz na komfort jezdce. Tvarování skeletu i míra polstrování využívají vědeckých poznatků řady anatomických studií. Naším testem prošly dvě novinky letošní sezony, konkrétně pánský model Format SL a dámský typ Lithia.

Specialized Format SL 143
Toto MTB sedlo je koncipováno pro závodníky a sportovně zaměřené jezdce, kteří vyžadují nejen sportovní tvar a nižší hmotnost, ale zároveň pohodlí.

díky možnosti výraznějšího promáčknutí polstrování umožňuje lepší tvarové přizpůsobení sedla. Velice lehký a zároveň odolný je nenasávkový materiál Micromatrix, použitý na povrchu sedla, celkem nízká hmotnost je také zásluhou pěnového polstrování SL Tuned Density Foam. Oděrkám boků předchází velice pevná nylonová tkanina. Cena tohoto sedla je 2490 korun.

Po stránce pohodlí zde bylo skutečně nabídnuto téměř maximum, na vysoké míře komfortu se shodli všichni jezdci, kteří sedlo vyzkoušeli. Ačkoli se středová partie zdá být širší, rozložení tlaku je optimální. Stejně tak tvarování bočnic, a to především v zadní části, je nadmíru pohodlné. Polstrování je všude výrazně dimenzováno a ani při delší jízdě nebyly patrné jakékoliv hrany. Pohlcování otřesů zvládá formát SL na jedničku, což je zčásti zásluhou také dostatečně pružného skeletu. Spojení Body Geometry je u tohoto sedla splněno do puntíku.

Specialized Lithia 143
I v případě dámského modelu se k nám dostala verze se šířkou 143 milimetrů. Vedle toho



Číslovka 143 v názvu testovaného kusu udává šířku zadní partie v milimetrech, dále je v nabídce i o pět milimetrů užší varianta. Hmotnost testovaného modelu je 240 gramů. Konstrukce využívá plastový skelet s podélným středovým otvorem, který

jsou také v nabídce modely Lithia 130 a 155. Nejširší varianta nabízí sto procentně nejvyšší dávku po-

holí z této trojice, naopak u nejužšího provedení si nejsme zcela jisti jeho význemem. Sedlo už působí hodně úzkým dojmem a jeho sedací část podle nás nenabídne vhodné rozložení hmotnosti. Z toho důvodu bychom dármám doporučili především dvojití či širších variant.



logii je totožná jako u předchozího modelu, tedy včetně potahu ze syntetické kůže a pěnového polstrování, v tomto případě ovšem doplněného o gel. Ližiny jsou chrom-molybdenové, nicméně také duté. Středový otvor a na něj navazující výrazný žlábek mají za úkol co nejlepší rozložení váhy a především snížení tlaku na měkké tkáně. Po designové stránce je toto sedlo lahůdkou, a to nejen plastickým reliéfem květin, ale i kombinací bílé s chromovými nápisy a logy či zajímavostí v podobě asymetricky umístěných švů, tedy „pseudošvů“.

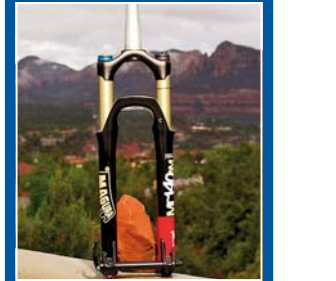
Sedlo sice nemusí každé cyklistce padnout ihned od prvního okamžiku, jeho tvarování je ovšem promyšlené. Spíše jde o to, navyknutí si na výrazný žlábek, komfort pravděpodobně navýší i určité vysezení části kolem středového otvoru. Lithia jezdkyňni nutí k usazení a rozložení váhy spíše na zadní část sed-

la, což je samozřejmě správně. Otlakům tedy předchází jak samotný středový otvor a jeho přechod ve žlábek, tak především zadní rozšíření s vysokými, měkce polstrovanými bočnicemi.
Cena sedla Lithia 143 je 1890 korun, hmotnost pak 310 gramů.

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

Legenda devadesátých let Shaun Palmer se skutečně vrací na kola! V červenci hodlá závodit na národním šampionátu USA a – pokud mu to UCI umožní – i na kanadských závodech světového poháru v Mont Sainte Anne a v Bromontu. V poslední době byl viděn při testování kol V10 a Evil s partičkou od amerického Sramu. Pokud se tedy „Napalm“ opravdu ukáže, bude to jistě svátek všech vyznavačů starých dob dualu.

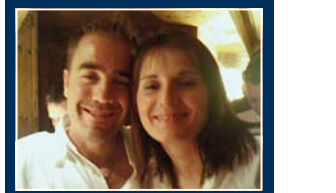
Německá značka Magura připravila pro příští sezónu několik novinek, mezi nimiž je například vidlice Thor s pevnou 20mm osou s rychloupínacím těhlem Maxle. Vidlice, určená na all-mountain ježdění, disponuje 140mm zdvihem a má



postmount uchycení třmene brzd, počítající s montáží kotouče 180mm. Zdvih lze navíc snížit pomocí systému FOR až na 100mm. Kromě černé a bílé barvy lze také zvolit variantu bez pevné osy s uchycením na dvojití imbus, nazvanou „60 less“.

Být cyklistickou modlou se zdá být docela jednoduché a John Tomac je mezi světovou bikovou komunitou přímo legendou. Na úpícký Festival cyklistiky sice osobně nedorazil, ovšem značka Tomac, jejímž dovozem se zabývá úpická firma BP Lumen, tam měla odpovídající zastoupení v podobě jejího majitele Joela Smithe. Na společnou výjizdku s ním vyrazil parta místních cyklistů a vůbec jim nevadilo, že to není sám Johnny, protože Joellův styl jízdy v mnohem kopíruje právě velkého učitele. Díky angličtině a kolu Tomac ale Joela mnozí z účastníků dlouhou dobu považovali za legendu světového MTB a vysleli si, že je vlastně vede sám Johnny. Jistě zazněla i prosba: „Pane Tomac, mohli byste se mi podepsat?“

Ačkoliv se desetinašobný mistr světa ve sjezdu Nico Vouilloz z Francie věnuje automobilové rally, také on se i nadále pohybuje v bikové branži. Během festivalu PassPortes du Soleil i Les Gats byl hlavní postavou prezentace značky



Lapierre pro rok 2010. Při večerní párty pak již „oviněn“ (díky naší panákové intervenci, z níž pochází i tato fotka) přiznal, že na kole přestal závodit z pouhé nudy, protože už neměl kam dál růst. Zároveň ale do neba vychvaloval české fanoušky na Barum Rally, kde se mu prý skvěle závodí. Bodejť by ne, když „barumku“ vyhrál... Nico se hodlá zúčastnit i letošního podniknu, který se jede 21. – 23. srpna.

Název Bongo Bongo v někom možná vyvolá lechtivé myšlenky, nicméně nejedná se o intimní partie, ale o novou trat v rakouském bikeparku Leogang. Ta je po vzoru kanadských bikeparků hlavně ve vzduchu, je plná mústku, lávek a dřevěných klopenek. Ačkoliv jsme před dvěma lety možná vytýkali tomuto bikeparku horší údržbu některých partií, zdá se, že pro letošní sezónu se snaží jeho stavitelé před konkurencí na okolních kopcích zase trochu ukázat.

Vývokový Dressler Camp 009, dvojnásobného mistra světa v trialu Pepy Dresslera, se uskuteční od 12. do 16. srpna v autokempu v Tanvaldu. Letošní ročník je určen i pro jezdce XC, kteří se chtějí zdokonalit v technice ovládnání kola a prozkoumat okolní hory. První tři dny jsou určené hlavně pro učení bikových dovedností pod Pepovým dohledem a zkoušení trialových, BMX, XC a free-ridových kol, jednokolek či trialové motorky. V sobotu se pak jede závod Fallen Contest a večer bude živý koncert. Více info na www.dressler.cz.

Pohled do historie

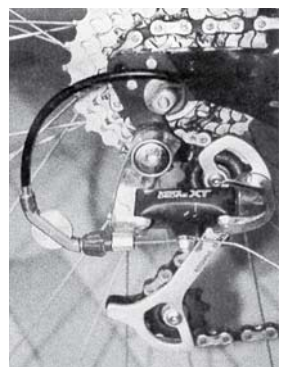
Spásné kladky?

Produkty Mr. Crud byly v polovině devadesátých let dost kultovní záležitostí. Nejznámější byl samozřejmě malý plochý blatníček pod spodní rámovou trubku, nazvaný Catcher. Podobně jako se camelbak stal pro bikovou komunitu hodně povšechným pojmem, zahrnujícím veškeré menší batohy s rezervuárem, tak i „kačer“ se začalo říkat malým blatníčkům pod rám všeobecně.

Mr. Crud ale nenabízel pouze kačera, jeho sortiment byl plný mnoha dalších vychytávek. Jednou z nich byla i malá kladka, montující se těsně za přehazovačku, pro zmírnění ohybu bowdenu. Sada Shimano XTR 98 s inverzním chodem jí měla standardně, kladka Mr. Crud však byla vložena tuningovou záležitostí.

Idea zmírnění ohybu bowdenu byla samozřejmě správná, dnes se s jeho přímějším vedením setkáváme jak u měničů Sram, tak i v případě přehazovaček Shimano Shadow. Ovšem použití kladky, vystavené blátu stříkajícímu od zadního kola, se rozhodně neosvědčilo. Za sucha vše fungovalo výborně a tření lanka se za ideálních podmínek skutečně snížilo, ovšem bláto a voda měly velice snadnou cestu k lanku kolem kladky. O zhoršení otáčení kladky samotné ani nemluvej. Takže náhradení bowdenu bylo správnou myšlenkou, která dokonce předběhla dobu, použití kladky nikoli.

Článek Mr. Crud pochází z Cykloservisu číslo 12 z roku 1997. Po dvanácti letech by většina současných bikerů možná ani nevěděla, na co se tato kladka používala...



Mr. Crud
Chcete lanku své přehazovačky usnadnit život a o nějaká procenta snížit sílu potřebnou k přeřazení? Jste netrpkelvi, neminite čekat na XTR 98? Nemůžete zbytečně utrácet? Pak je vaším řešením kladka od anglického výrobce Mr. CRUD, známého dosud napínáky řetězu nebo lapačem nečistot. Kladku lze při minimálních nárocích na montáž použít pro všechny známé typy přehazovaček. Za přibližně 500 Kč si můžete vybrat i barvu.
Na náš trh dodává: Yarrowline, Lanžhot.

TRX-RACE ONE

AGSTAR BICYCLES

SLEVA 5-30%

27.890,-
23.890,-

info u prodejců kol

RAM	New Kinesium Light Hydroform
VELIKOST	17", 19", 21"
VIDLICE	Suntour RAIDON-RL air
NÁBOJE	Shimano 495 Disc
PŘEVODNÍK	Truvativ Firex CNC
BRZDY	Shimano Disc Hydraulic
PŘESMÝKÁČ	Shimano XT
MĚNIC	Shimano XT
ŘAZENÍ	Shimano XT
DOPLŇKY	Ritchey

V dnešním povídání se s Dlouhánem podíváme na problematiku středového složení, osy a klik. Tato část kola totiž musí odolávat obrovským silám a zároveň pracovat s co nejnižším třením, takže je důležité se o středové složení dobře starat.

Na trhu je dnes několik druhů provedení klik a středových složení. Orientace mezi jednotlivými systémy nemusí být pro mnohé cyklisty jednoduchá.

Je to tak, na trhu je toho opravdu hodně. Čtyřhran už je prakticky minulostí, dnes se setkáváme hlavně s tšichranným uchycením osy do kliky. Konkrétně u firmy Shimano jsou to systémy Octalink či Hollowtech II, zatímco Race Face, FSA a Truvativ používají ISIS drive. V poslední době se stále více rozšiřuje mohutnější osa BB-30 původem od Cannondale a systém Press Fit firmy Specialized. Nevšedním systémem je také Ultra-Torque, používaný na klíčích Campagnolo a Fulcrum. K vidění jsou ale i méně typické systémy, jako třeba dvoudílné provlékací kliky, rozšířené hlavně na BMX kolech, nebo třeba šestštrahová dutá osa u firm Tune a Suntour. Abychom se v tom lépe zorientovali, můžeme tyto druhy

Dlouhánova poradna

Jak na kliky a středy



Ložiska středového složení jsou vystavena nečistotám, a tak devadesát procent všech zvuků, lupání a vrzání v rámu, pochází právě odsud.



Nový standard BB 30 je postaven na duralové ose většího průměru 30mm, která snižuje hmotnost při vyšší tuhosti.



Dlouhán
Dlouhán workshop

Nový systém Press Fit využívá lisované misek do rámu podobné, jako je tomu u hlavového složení.



To taky nejde jednoznačně říct. Vše se samozřejmě točí hlavně okolo pořizovací ceny. Nejlevnější kliky mohou být i ocelové (to se netýká BMX), nejběžnější jsou ovšem kliky z duralu, ať už duté či pou-

zatímco sjezdář jistě bude požadovat co nejvyšší pevnost.

Nejspíš se tu a tam setkáš s prasklou klikou nebo osou. Co nejvíc odchází?

S prasklými komponenty se setkávám denně, ale u středového složení je to minimální. V minulosti velmi často praskaly čtyřhranné osy, které se kdysi používaly třeba i na sjezd. Dnes už je však situace díky kvalitnějším materiálům výrazně lepší. To spíš praskne osa v pedálu, než ta středová. Takže nejčastější závadou se stává vůle ve spoji klik a osy, kterou vyřeší výměna ložisek nebo celé středové osy.

Je na každém, jaké si vybere kliky, a klidně lze volit podle designu, protože v dnešní době se už prakticky nedá šlápnout vedle. Ale při výběru je třeba zhodnotit, zda nebude údržba příliš nákladná a komplikovaná, neboť je rozhodně potřeba používat originální náhradní díly a nářadí. A pokud je nemáme, pak je vždycky lepší se obrátit na odborný servis.

(mig)



Pro odstranění nežádoucích zvuků je třeba vymontovat středové složení a vyčistit a promazat závity. Od věci nebude u nových rámu závity pročištit závítovníkem.

rozdělit na zapouzdřené osy, na které se pak montují obě kliky, a na středy s ložisky nalisovanými či našroubovanými vně středového pouzdra, jimiž se pak kliky s osou prostrčí.

Se kterým ze zmíněných systémů máš nejlepší a se kterým nejhorší zkušenosti?

Každý systém má svá pro a proti. Před koupí nových klik je potřeba se nejdříve zjistit, jaký typ středové spojky vlastně na kole máme. Kromě nejrozšířenějšího anglického závitu se dělá ještě italský a španělský závit, které jsou však u rámu zastoupeny minimálně. Důležité je také změřit šířku pouzdra, které může mít buď 68mm, nebo 73mm. Některé nové rámy již mají větší průměr otvoru ve středovém pouzdru pro osu BB-30, kdy se ložiska lisují přímo do rámu. Již zmíněný press fit pak vypadá podobně jako BB-30, liší se však tím, že do rámu se rovnou lisují speciální misky s ložiskem, podobné jako je tomu u hlavového složení. Z vlastní zkušenosti však vím, že nejspolehlivějším systémem je stále závit v rámu, do nějž se zašroubují misky středového složení. Še složení BB-30, kde jsou ložiska nalisována přímo u rámu, zatím dobré zkušenosti nemám. BB-30 sice umožňuje použití duralové osy průměru 30mm, což snižuje váhu, ale majitel kola se musí připravit na různé zvuky, které se mu mohou ze středu ozývat. Navíc při špatné údržbě může velice snadno dojít k přídření ložiska, které může způsobit nenávratně poškození osy. Ale abych jen nepomlouval, je to poměrně nový systém, takže časem určitě dojde k jeho zlepšení a otladění dětských nemocí.



V minulosti velmi rozšířené čtyřhranné uchycení klik na osu bylo málo odolné a je dobré, že je dnes již minulostí.

Karbon patří u klik na vrchol nabídky, neboť kombinuje nízkou hmotnost s vysokou tuhostí a výbornou odolností.



V současnosti najdeme na trhu zapouzdřené osy také s šestštrahným osazením, které zvyšuje životnost při zachování menšího průměru zapouzdřeného středu.

Na co všechno je třeba si dát pozor při údržbě středového složení?

Většina středu je dnes zapouzdřená, tzn. nerozebíratelná, a tak nám na údržbu postačí pouze speciální stahovák, určený pro konkrétní typ, a mazivo, kterým namažeme závity. Vazelina zajistí, aby nedocházelo k nežádoucímu praskání a lupání ve středovém pouzdru a také abychom střed mohli někdy v budoucnu ještě vůbec demontovat. Pokud odpovídající stahovací klíč na ložiska či zapouzdřenu středovou osu nemáme, stačí aspoň jednou za rok či v případě potřeby navštívit servis a nechat si střed přefkontrolovat.

Na systémy PressFit a BB-30 jsou však potřeba složitější nástroje, tam bych se určitě na servis obrátil rovnou.

Když se nám z kola začne při šlápnutí ozývat nějaké praskání, téměř vždy je to ze



Klasikou je upevnění kliky na osu pomocí tšichrannu, jež využívají systémy ISIS, Octalink a také HollowTech II.

středu. Způsobuje to hlavně voda v rámu, která spolu s nečistotami leze do závitu. Pak stačí jen střed vymontovat, závity vyčistit a znovu namažat. Pomůže také navrtání otvoru pro odtok vody do středového pouzdra, tedy kolo rámu než u výroby. Před montáží do nového rámu je vždy potřeba závity protáhnout závítovníkem a zařezovat čela středového pouzdra. Bohužel to však dnes dělá málokdo...

Často čtete o keramických ložiskách. Jejich přínos je bez debat, ale vyplácí se do nich investovat i z pohledu životnosti?

Keramická ložiska jsou určitě skvělá věc. Snižují tření, a kliky se tak lépe točí. Ale je potřeba počítat s vyšší pořizovací cenou a zároveň menší životností, než u klasiky. Proto je potřeba zhodnotit, pro jaký druh ježdění bychom je pořizovali. Pro závodní účely jsou rozhodně vynikající, ale jejich pořízení na „zimáka“ bych asi nedoporučoval.

Za svou kariéru jsi viděl spousty druhů klik. Které se však všeobecně nejvíce osvědčily – duralové, karbonové, ocelové, či třeba titanové?

Do parného léta



SixOne RAJ1 jsou rukavice pro jezdce, kteří vyžadují celopřesahové provedení a přitom se nechcejí uvítní moc pařit. Pružná svrchní vrstva rukavic je

a na konci ukazováčku a prostředníčku. Tyto prsty mají v místě kontaktu s brzdovou pákou ještě silikonové plošky pro lepší přilnavost. Po měsíci používání se však hodně odroolí. Na koncích prstů je látka sešita zevnitř, takže je nutné dbát na výběr správné velikosti, aby vnitřní švy netlačily do polštářků prstů.

Rukavice jsou vhodné i pro uživatele otočného řazení, protože ani v sedle palce nechybí nášivka z hrubšího materiálu. Velmi jemné je řetě na palci, jímž se otírá pot.

Zakončení rukavic na zápěstí postrádá otevřené páskem se suchým zipem a stažení zajišťuje pouze pružný pás neoprenu. Pro lepší úchop při natahování na ruku slouží laný pásek se silikonovým potahem, jenž okraj lehce přesahuje a rukavice se za něj dá dobře chytnout.

Rukavice jsem testoval v závodním nasazení jak na silnici, tak i na biku. Prvním dojmem je to, že Raji výborně padnou a přizpůsobí se tvaru ruky skoro jako „druhá kůže“. Ale hlavně jsou skutečně výborně odvětrány. Oproti krátkým rukavicím bez prstů nabízejí lepší ochranu při pádu i jistější kontakt s brzdovými a řadicími páčkami.

Rukavice 661 Raji se prodávají v černé a bílé barvě ve velikostech S, M, L, XL. Cena 990 Kč odpovídá špičkovému provedení.

(pet)

vyrobena z hladké a tenké síťoviny, zajišťující špičkovou ventilaci rukou. Spodní dlaňová část je vyrobena z půl milimetrové tenoučké syntetické kůže TactiLite, pro jejíž použití má exkluzivitu pouze firma 661. K jejím přednostem vedle minimální tloušťky patří i vysoká odolnost proti poškození. Té navíc napomáhá podšíť pod malíkovou hranou, pod možylo

- + odvětrání, přizpůsobení se tvaru ruky, ochrana prstů
- vnitřní švy mohou tlačit

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

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

nacházel®
bike products

2009 -
Star Collection
2001 - 2008

Cylo star
Chain star
Silicone star
Clean star
Oil star

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

www.nachazel.cz



LOOK

586 Origin



vat, že je toto kolo zkrátitelné pouze závodníkem a že samo neumí jezdit rovně. Jeho vedení je jisté a na přímych úsecích není použita geometrie neposedná. Až v zatáčkách se pak projeví živost a ochota přesně poslouchat zkušené vedení jezdce. Výrazný náklon do zatáčky bez nastavých korekcí řídítka, následný nástup se skvělým zrychlením, o tom je typ 586.

Je univerzálem na okružové silniční závody i na dlouhé maratónské tratě. Tam navíc nabídne nemalou porci komfortu, danou schopností rozlástet ofesy do celého rámu a výrazně je tak zahladit. Dokonalou práci provádí prodloužená sedlová trubka s vložkou sedlovky, vybavenou elastomerem a vymezovacími podložkami. Tento prvek je z funkčního hlediska vynikající a Look má díky němu po stránce komfortu nemalý náskok oproti řadě dalších výrobců. Prodloužení sedlové trubky při přejezdu nerovnosti navíc výborně pracuje v předozadním směru, takže zadní část kola nabídne nadstandardní dávku jízdního pohodlí. Monostay vzpěra a její ostře lomený přechod do horních ramen proto nejsou nijak na obtíž.

dardem, takže nějaký přechod z trojúhelníku do šestiúhelníku už nikoho neoslní. Ovšem trojúhelníkový průřez u spodní části sedlové trubky standardní rozhodně není a to platí vlastně o celé patřící okolo středového pouzdra. Velice čistě působí vedení bowdenu zadní brzdy horní trubkou. Vyrožené nevedení je pak také horní díl hlavového složení, jehož matiči se speciálním osazením má Look patentovanou. Nepřehlédnutelná je konstrukce zadních karbo-nových patek, které jsou přímo součástí ramen.

Po stránce osazení měl námi testovaný kousek takové parádky jako ultralehké brzdové čelisti Zero Gravity, ty nás ale svým výkonem neomráčily, a navíc nejsou ani sériovým vybavením modelu 586.

Cena rámového setu je 59 900 korun.

Monokokový karbonový rám typu 586 v sobě spojuje dva zcela odlišné světy. Tím prvním je svět čistokrevně závodních kol, vysokých rychlostí, maximálních výkonů a složitých konstrukčních technologií. Zde je vše podřízeno dokonalé funkci, co nejnížší hmotnosti a v neposlední řadě také aerodynamice. Druhý svět bychom nazvali uměleckým. Rýze funkční tvarování zde totiž vykouzilo nepřehlédnutelné křivky a Look 586 bychom si dovolu-li označit za šperk současného průmyslového designu.

Model 586 v loňském roce získal titul „Bike of the year“ ve své domovské Francii. Přinesl celou řadu svých vlastních konstrukčních prvků, včetně nepřehlédnutelné integrované sedlovky s vložkou sestavou elastomerů. Letošní topmodel 586 pak využívá některé prvky, maximálně prověřené právě u typu 586. Přestože se tedy u druhého nejvyšší umístěného silničního modelu v nabídce nejedná o úplně žhavou novinku, na test tohoto kola jsme byli velice zvědaví. Jeho renomé je totiž skvělé a monokoková koncepce předního trojúhelníku je výsadou pouze typu 586, nicméně pro kolekcii 2010 má být právě tento rám vzorem a do budoucna by měl Look nabídnout více monokokových karbonových rámu. V nabídce je 586 pouze ja-



la, a jezdec může počítat s raketovým nástupem. U testovaného looku to bylo ještě podpořeno koly Cosmic Carbon SLR. Ta nejenže svou nízkou obvodovou hmotností nepředstavovala onen nežádoucí setrvačnik, ale navíc byla díky výtečné aerodynamice přínosem i na rovinných tratích, samozřejmě za nezbytného zvukového doprovodu.

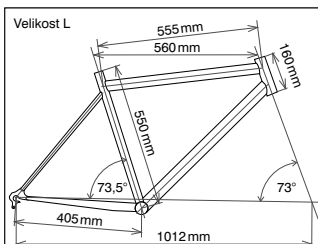
Poloha jezdce je nekompromisní, stejně jako určení kola. U testovaného kousku to bylo ještě podpořeno představcem o úctyhodné délce 135 mm. **Pohodlný posed u závodních modelů zkrátka není na pořadu dne a kolo si jezdec samo usadí do maximálně aerodynamické pozice, s níž souvisí i výraznější natažení k řídítkům.**

Po stránce ovladatelnosti je 586 typickým představitelem francouzské školy, již léta prezentované právě značkou Look. Skvělá ovladatelnost je zkrátka dominantní. Již po usazení do sedla je zřejmé, že pětosměstka vyznádne zkušené vedení a v takovém případě je pak schopná nabídnout absolutní maximum. Jezdci zvyklí sedlat řadu strojů amerických značek bude možná zpočátku připadat skoro až neklidná. Je třeba umět využít potenciál skvělého kola a k jeho rozpoznání jsou ony zkušenosti výhodou. Bylo by ale zároveň chybné se domní-

ko samostatný rámový set, doplněný o hlavové složení, dva karbonové košíky s lahavní Look, korkovou omotávku a podobně.

Jako šíp!

Všechny parametry, z nichž se dá těžit, má tento look vynikající. Hmotnost samostatného rámu je pod magickou hranici jednoho kilogramu, u vidlice je to pak 350 gramů. V případě testovaného kompletního kola jsme navázili 6,8 kilogramu. Z toho se dá za předpokladu slušné tuhosti odvodit schopnost akcelerace, aniž by se jezdec vůbec usadil na kolo. A jelikož je boční tuhost na dobré úrovni, zrychlení v praxi je doslova uchvacující. **Stačí silnější záběr do pedálů, aniž by bylo nutné vstávat ze sed-**



Rám: VHM (Very High Modulus)
Vidlice: Look HSC6
Hlavové složení: Look HeadFit 1 1/2" / 1 1/8"
Cena rámového setu: 59 900 Kč

- + ovladatelnost, hmotnost, komfort, design
- průměrná torzní tuhost

Lahůdka pro oko

Když už jsme zpočátku článku nakořili detaily rámu, nelze se o nich lehce nerozepsat. Proměnlivé průřezy trubek jsou už dnes docela stan-



Jindra Čistota, 73 let

hokejový rozhodčí, ultramaratonec
50x závod v běhu na 100 km
vítězství na mezinárodním mistrovství Finska v závodě na 100 km, Hartola
70x maraton (42 km běh)
Mistr ČR Ironman, kategorie Masters
extraligový hokejový rozhodčí
za 46 letou kariéru 3100 odřízených hokejových utkání

www.apache-bike.cz

Apache
Bicycles
MTB



Hawk jestřáb

Velikost 16,5" - 19" - 21,5" - Cena 25.990,-

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

Apache® Bicycles — Duch vítězství

Hokejový rozhodčí

Mým prvním sportem byl hokej a potom cyklistika. Kolo mě naučilo vytrvalosti a odolnosti a pomohlo mi dosáhnout skvělých výsledků v ultramaratonech. Dnes běhám a plavu pouze regeneračně. O to víc na stará kolena jezdím na kole, na MTB i na silničním. Cítím se stále mladě.

Cannondale Scalpel 4



Postup je prostý: 1. Naskoč na Scalpela. 2. Jeď rychle. 3. Slez ze Scalpela. 4. Vystup na stupně a převezmi medaili. Tento návod k použití celoodpruženého stroje Scalpel najdeme na amerických stránkách firmy Cannondale. Samozřejmě je třeba jej brát s nadsázkou, i když nutno podotknout, že karbonový scalpel vloni přivezl Roela Paulissena do cíle mistrovství světa na první pozici. A to už je hodně slušná vizička.

Model Scalpel nepatří mezi žádné nováčky a své místo mezi závodními XC raketami si vydobyl již dávno. Pro letošní rok však byl rám zcela přepracován a tlumič byl z partie za sedlovou trubkou na konci horních

vzpěr přemístěn pod horní rámovou trubku. Základní charakteristický rys – pružná karbonová zadní stavba bez čepu – však zůstal zachován.

Hardware

Duralová verze rámu má přední trojúhelník z trubek ze slitiny hliníku Al6061 T6, zadní stavbu pak tvoří pružné spodní a horní vzpěry z karbonu. Díky zploštění jsou vzpěry vertikálně pružné, zatímco bočně zajišťují dostatečnou tuhost. Tímto způsobem se podařilo ušetřit pár gramů díky absenci čepů, které by jinak byly nutnosti.

Zadní stavba působí na tlumič Fox Float RPL přes duralové vahadlo, upevňené před

sedlovou trubkou na samostatném úchytu, takže trubka je průchozí a sedlo lze případně zasunout dolů. **Tlumič zadnímu kolu poskytuje 100 mm citlivého zdvihu, jenž nezapře jednočepový systém. Při šlapání se totiž odpruží pohupuje, a tak přijde vhod páčka lockoutu. A ten je tvrdý, takže zábrer ze sedla je prakticky totožný, jako na pevném kole.**

Vepředu foxu sekunduje jednohohá vidlice Lefty se zdvihem 110mm. U ní se nám hodně líbila snadná dostupnost mohutné páčky lockoutu přímo pod řídítky, takže její blokáce je otázkou mžku. To samé se bohužel nedá říci o tlumiči, který je díky prohrnuté horní rámové trubce umístěn celkem

nízko a při prvních jízdách jej jezdec hledá. Na všechno se však dá zvyknout a za pár kilometrů se i tento pohyb zautomatizuje.

Software

Scalpel nezapře svůj závodní posed, neboť přední trojúhelník je celkem natanžený kupředu. Položený posed podporuje navíc ještě dolů sklopený představec, který patří k lefty. Na první pohled je tedy kanon pouze „chrčáckým“ kolem, ale po nasednutí se dojem zlepši. Nebyl by to totiž Cannondale, aby kolo nemělo prakticky k dokonalosti vyladěnou geometrii. **Položenější úhel hlavy 69,5° zlepšuje ovládání, aby řízení nebylo vratké a přetáčivé, takže kolo se dá skvěle krotit i ve vysokých rychlostech. To nahrává hlavně ve sjezdech, kde by s klasickou geometrií s úhly 71°/73° a takhle nízkými řídítky bylo kolo hůř ovladatelné. Zároveň ve výjezdu se právě díky dlouhému posedu a nízkým řídítkům výborně vede. Ocenili jsme i kratší zadní stavbu, díky 424mm, která je kompromisem mezi záběrem ve výjezdu a výbornou točivostí**

v zatáčkách. Ovladatelnost se dá nazvat „kannónovskou“.

Hmotnost kola necelých 12 kilo je ještě přijatelná hodnota. Ideální boční tuhost zadní stavby má na svědomí jednak přímé napojení řetězových vzpěr na středové pouzdro, dále zesílení tohoto místa duralovou podkovičkou a také zavěšení tlumiče na pře-přákovací vahadlo. Jízda tak je velmi svižná, při zablokovaném tlumiči kola DT Swiss bezesbytku přenáší energii na pneumatiky Continental Speed King. Pochvalu zaslouží zdřířité páčky brzd Avid Elxir, nemůžeme si však odpustit kritiku na sedlo Tundra italské-ho fiziku. Toto sedlo je zbytečně tvrdé a nepohodlné i pro zvyklé jezdce, takže zde je první místo pro výměnu komponentů.

Cena 92 999Kč se může zdát oproti konkurenci přemřštená, ovšem je třeba si uvědomit, že za tyto peníze je jezdec kupuje jistou ojedinelost kola, ručně svařovaný rám, exkluzivitu vzhledu jednonohé vidlice a technologicky vyspělý systém převodů, který poskytuje i přes absenci hlavního čepu velmi citlivé odpružení.

VAŠE DOPISY

Vážená redakce.

Možná vám to bude připadat divné, vzhledem k ročnímu období, ale sháním zimní tretry a nemůžu se rozhodnout pro konkrétní model. Chystáme se s partou bikerů do Norska a vzhledem k tamnímu klimatu a teplotám mi zkrátka přijde koupě zimních treter optimální. Poradte mi prosím, jakou značku mám zvolit. Nebo považujete za vhodnější porízení opravdu kvalitních návleků?

Díky za radu.

Jan Fiala@

Co se týče volby zimních treter, rozhodně není chybná. Záleží ale také na tom, jak plánujete kombinovat jízdu na kole třeba s pěší turistikou. Předpokládáme, že vaše akce asi nebude o najždění extrémních objemů v závodním tempu. Možná by proto mohly být vhodnějším řešením cykloturistické boty, u nichž by bylo potřeba najít model kombinující slušnou tuhost podešve a možnost co nejpoohodlnější chůze. Nám by se na podobné použití líbily třeba tretry Pearl Izumi řady X-Alp, případně i modely s podrážkou vibram. Rozhodně bychom ale preferovali provedení se slušnou ochranou proti promočení, at už s membránou či třeba s cordurom. Kvalitní turistické tretry by měly být pro váš účel zcela dostačující, zateplení vyožené zimního modelu by už mohlo být i nadbytečné. Záleží ale samozřejmě na konkrétní situaci a vaší zimnímnořivosti. Návleky bychom určitě doporučili vzít s sebou, buďto membránové, nebo raději neoprenové. Než investici do hodně drahých návleků bychom ale raději doporučili zmiňované cykloturistické, případně i zimní tretry. Životnost návleků

je totiž ve srovnání se zateplenou obuví velice nízká. Konkrétní model treter nedoporučíme, je nutné chodit a zkoušet, každému totiž vyhoje jiný tvar boty. Rozhodně však doporučujeme přečtení velkého tematického článku o tretrách, zveřejněného v letošním Cykloservisu číslo 11.

Zdravím Cykláče!

Moje žena si u vás v trestech vyhlídla nějaký hadříky od firmy 2F, letní dresy a tak. Já si teda čtu radši testy kol než hadrů, ale prý je to pěkný a za dobrý peníze. Kde je možné tyhle věci koupit? Má značka 2F v Praze nějaké své zastoupení? Žena se stydí, tak píšu já... Předem díky za radu, bez ní bych totiž doma asi neměl klid :-).

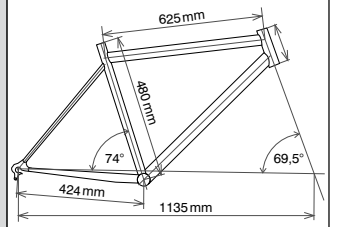
Petr

Ahoj Petře.

Správně děláš. Bylo by fajn, kdybys šel věci nakoupit s manželkou, abys jí to zhodnotil. Je totiž celkem pravděpodobné, že se ti v tom bude chtít líbit. A hlavně si doma nezapomeň peněženku! Jinak textil 2F můžeš buďto žádat u kteréhokoliv maloobchodního prodejce, jenž si ho bez problémů objedná na krám, nebo můžete věci vyzkoušet a za maloobchodní ceny zakoupit přímo v pražském sídle značky 2F, kde je zároveň i výrobna. Firmu BoBo, která výrobky 2F produkuje, naleznete na adrese Štářská 1/3, Praha 4. Jelikož se ale samotná firma zabývá maloobchodním prodejem spíše okrajově, je potřeba nejdříve zavolat na číslo 603 480 010 a domluvit si návštěvu.

Technická specifikace:

Rám: Scalpel 100 mm
Vidlice: Lefty Speed 110 DLR2
Tlumič: Fox Float RPL
Řáfky: DT Swiss XCR 1.7
Náboje: HeadShok Lefty SL, DT Swiss
Pláště: Continental Speed King, 2.1"
Pedály: CrankBrothers EggBeater C
Kličky: Truvativ GXP2
Přesmykač: Shimano SLX
Přehazovačka: SRAM X-9
Řazení: SRAM X-7
Řídítka: Cannondale C3
Představec: HeadShok SI
Brzdy: Avid Elxir R
Sedlo: Fizik Tundra
Sedlovka: Cannondale C3
Hmotnost: 11,9 kg
Cena: 92 999Kč



- + geometrie, ovladatelnost, citlivost chodu
- tvrdé sedlo

TRADIČNÍ PRODEJCE • KOLA BĚŽNĚ SKLADEM • ŠPIČKOVÝ PŘEDPRODEJNÍ I BĚŽNÝ SERVIS

cannondale

OBLEČENÍ, BOTY A DOPLŇKY • FINANCOVÁNÍ FORMOU SPLÁTEK BEZ NAVÝŠENÍ CENY



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





BBB HELMA - CERRATORE

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

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



Cyklistický textil značky IXS je u nás zatím méně známý, ovšem kvalitou zpracování se řadí k tomu nejlepšímu, což nám potvrdil test dámských volných kraťasů Kinky.

Základem kalhot se stal velice odolný nylon s ripstopovou úpravou a matným povrchem. I přes svou odolnost má materiál celkově nižší gramáž, což nebývá u podobně koncipovaných volných modelů vždy standardem. Úzké boční panely jsou podstatně pružnější než základní materiál, čímž je zajištěna lepší tvarová přizpůsobivost při ohybu nohou či při sedu, aniž by bylo nutné použít širší střih. Tentýž materiál s vyšší elasticitou i prodyšností je použit také

IXS KINKY

na zadním dílu ve tvaru podkovy, tedy v rozkroku a na vnitřní straně stehén. V pase je vyšší lem s gumou na bocích, zapínání vpředu má na starosti suchý zip a dvojice patentů. Přední díl vypadá díky klasickým horním kapsám vyloženě civilně, a dámy se proto nebudou muset stydět použít tyto kalhoty třeba

i na pěší turistiku či jiné outdoorové aktivity. Vyrožené praktické jsou boční kapsy na stehnech. Uvnitř celých kalhot je použita velice tenká síťovaná podšívka s optimální pružností.

Usazení kalhot na těle je pohodlné, příjemný pocit je z nemalé části zásluhou jemnější podšívky, a především pružnějších panelů vnějšího dílu. Určité námitky ovšem máme k prodyšnosti, která není nijak výrazná, což může být pro někoho problém v letním horku. Přestože stažení v pase nelze upravovat, kalhoty velice dobře sedí na těle a nemají přílišnou tendenci odhalovat spodní partii zad. I tak je ale nutné počítat s tím, že zadní lem bude při předklonu na kole přece jen níže než u klasických elastických kraťasů, takže podle toho je potřeba volit vhodný dres. Šírka nohavic i jejich spodního lemu je ideální. Značka IXS má navíc velice důkladně provedeno očíslování jednotlivých velikostí, což pomůže dámám při výběru.

Cena kalhot Kinky je 2079 korun. V nabídce je jediná barevná varianta, a sice námi testovaná béžová. (kad)



- + usazení na těle, zpracování, outdoorový vzhled
- nižší prodyšnost

Servis tlumičů

V našem povídání o servisu a podmínkách bezproblémového provozu tlumičů se tentokrát zaměříme na značku Rock Shox. Tato firma nejenže byla průkopníkem v předním odpružení, ale její tlumiče Super De Luxe či Coupe De Luxe patřily v polovině devadesátých let k tomu nejlepšímu na trhu.

V současnosti značka produkuje širokou škálu modelů určených jak pro XC, tak pro náročného enduro a freeride ježdění. Samozřejmostí jsou i sjezdové modely. Tlumiče disponují po vzoru vidlic tlumením Motion Control a u některých modelů lze nastavit citlivost prahu odtržení tlumiče z klidu. Tlumiče Rock Shox jsou hodně vidět na sériově montovaných kolech, kde převládá hlavně vzduchová řada Monarch v několika kvalitativních variantách.

Na to, co všechno tlumiče této značky vyžadují a co je třeba pro jejich správný provoz, jsme se zeptali zástupce firmy Cyklo Zitny, která u nás tuto značku a další produkty konsorcia Sram distribuuje.

Jak dlouhá je záruční doba na vaše tlumiče? Tlumiče Rock Shox mají standardní záruku 24 měsíců.

Co se nejčastěji potřebuje při absenci servisu tlumiče? Jako první odcházejí O-kroužky (těsnění), tlumič pak neudrží tlak v komoře. Třením píštěnce o ně totiž dochází k jejich postupnému opotřebení a je-li to navíc podpořeno nečistotami v oleji, je tento proces urychlen.

Kde lze nechat servisovat tlumiče vaší značky? Odpovídající odborný servis provádí námi vyškolená Rock Shox centra. Kontakty nebo odkaz na ně lze najít na našich stránkách www.cykloziny.cz.

Jak často by měla být prováděna výměna oleje? Pravidelná výměna oleje je doporučována



na, avšak intervaly nelze přesně stanovit. Jsou totiž závislé na zatížení tlumiče, provozních podmínkách, váze jezdce atd.. Ale samozřejmě je na zvážení jezdce, jak moc a v jakých podmínkách tlumič používá.

Je u vašich tlumičů použita specifická hustota oleje a jaká? Hustota oleje je 3 wt a 7 wt.

Kolik stojí případná repase tlumiče? Celková repase se pohybuje přibližně kolem 700 korun s DPH, což není nijak závratná částka. Záleží samozřejmě na množství dílů, které je třeba vyměnit kvůli opotřebení.

Dodáváte na tlumiče redukční vložky pro montáž do rámu ve více rozměrech? Základní rozměry jsou vždy skladem, nestandardní rozměry se dají případně objednat.

Pokud zákazník potřebuje vymezit vůli v okách tlumiče, jste schopni to udělat a kolik to stojí? Ano, jsme schopni, cena práce včetně materiálu vyjde cca na 400 korun s DPH.

Jaká je cena náhradních duralových vložek pro vaše tlumiče? Vložky z teflonovou úpravou do ok tlumiče stojí 91 korun s DPH (RS Bar, Ario, MC, Pearl) a do tlumičů Monarch a Vivid 136 korun s DPH.

Dodáváte i náhradní pružiny pro vaše tlumiče a v jakých cenách? Pružiny máme skladem a cena je kolem 700 korun.

Aleš Kaipr a (už)



SAMODOMO

Pořídili jste si na svůj starý rám kotoučové brzdy a vadí vám prázdné otvory závitů pro montáž čepů na stará věčka? Řešení je dvojnásobné, buďto budete shánět odpovídající plastové zásepky se závitem, případně jen na nasunutí, nebo se inspirovat naší tipem.

Jelikož mají návarky na čepy brzd poměrně velkou plochu na čelní straně, lze na ně nalepit ochrannou samolepku. Stačí vystihnout odpovídající rozměr ze samolepky pod řetěz a nalepit ji na očistěnou plochu návarku. Efektivní samolepka s karbonovým vzhledem tak působí mnohem lépe než plastová vložka. Ještě lepší je použít namísto tohoto designu nějaké reflexní provedení, takže přispějete k vlastní bezpečnosti za šera. Otvory po čepích tak nebudou hřdíť rám, ale naopak poslouží jako držák pasivní ochrany jezdce za snížené viditelnosti. O životnost samolepky se bát nemusíte, v těchto místech zase není tolik vystavena přímému kontaktu s nečistotami a navíc lze časem libovolně měnit barevná provedení, a rám tak aspoň trochu oživovat.

GHOST

SE 7000 LTD

Hmotnost: 12,3 KG

www.ghost-bikes.cz

RÁM:
7005 T6 DB LT5

VIDLICE:
ROCK SHOX RECON SL AIR POPLOC 130 MM

VÝBAVA:
SHIMANO XT

BRZDY:
SHIMANO SLX DISC 180 MM

CENA:
27 999 Kč

LIMITOVANÁ EDICE

SE 7000 LTD

QUARTZ 2009

Superlehký pedál
Nová větší platforma
Maximální přenos energie
Look Kéo ložiskový systém

www.vokolek-import.cz

Rogelli Rimini

Letni dres Rogelli Rimini sází na materiál DynoCool, jenž nabízí optimální ventilaci a schopnost transportu vlhka i přebytečného tepla od těla. Zároveň je však použitý materiál dostatečně pevný a ve srovnání s klasickou „dresovinou“ je tak mnohem odolnější například vůči zatřetí. Lesklá, téměř hladká povrchová úprava materiálu se tváří luxusně a opticky lehece připomíná klasickou lycru. Oproti ní však nabízí nižší pružnost, takže určité velikosti a tvarové přizpůsobení těla je bezproblémové, ale například v oblasti kapes na zádech dresu nedochází k nežádoucímu vytahání. S použitým materiálem jsme byli maximálně spokojeni, a to i při vyoženě letních teplotách.

Sešití jednotlivých panelů poskytlo dresu atraktivní grafiku, doplněnou o libivé barevné kombinace. Vše dokreslují bílé, precizně provedené ploché švy. Na bočních panelech pod rukávky je použita síťovina, která výrazně navyšuje ventilaci trupu.

Stíh dresu bude vyhovovat spíše vyšviháným borcům než hobby bikerům, zastavujícím na pivko v každé hospůdce. Celkové pojetí jej předurčuje na silniční a sportovní či závodně pojatou horskou cyklistiku. Tomu odpovídá i ušší a delší partie trupu s pružným spodním olemováním, vybaveným protiskluzovým gelovým páskem. Stojáček příjemně obepíná krk, garáž pro jezdecké zipy je v této kategorii již standardem. Jedinou výhradu máme k trochu užšímu lemu rukávku, mohutnější bicepsy zde může plochá guma přece jen lehece stahovat. Praktické jsou tři hluboké zadní kapsy, prostřední je navíc vybavena ještě zapínací kapsičkou například na mobil. Nepřehlédnutelný je její leskle stříbrný zip, stejně tak výrazné jsou i reflexní prvky po celém dresu.

Cena dresu Rogelli Rimini je 849 korun. V nabídce jsou čtyři barevné kombinace ve velikostech S až XXL.



- + funkce materiálu, zpracování, vzhled, provedení kapes, cena
- ušší lem rukávků

Elitní Pearl Izumi

Dlouhoprsté rukavice jsou mezi XC jezdci i přes léto stále oblíbenější, oproti bezprstému provedení poskytují výrazně kvalitnější ochranu ruky nejen při pádu, ale i při jízdě samotné. V případě použití dostatečně prodyšných materiálů je navíc ventilace stále dobrá a jezdecké nijak neomezují nadměrné pocení rukou.

Rukavice Pearl Izumi Elite MTB sází právě na optimální kombinaci dostatečné pevnosti a prodyšnosti. Základem je dlan z kůže Clarino, jejíž tloušťka zajišťuje vysokou životnost. Tu navíc podporují také velkoplošné vyztuhy v celé dlanové části, navíc s výrazným přetažením pod prsty. Zpevnění je nainstalováno také v partii mezi palcem a ukazovákem. Ventilaci materiálu navyšuje perforace na bráškách prstů a pod kloubem palce. Nechybí ani protiskluzové prvky v podobě gelového tiskového loga.

Svrchní část kombinuje nylonovou pleteninu se speciální silnější profilovanou lycrou, s neoprenem okolo zápěstí i v případě plastického loga. Atypickým prvkem je použití velice husté pevné a zároveň pružné síťoviny na rihuť ukazováku.

Jak u značky Pearl Izumi bývá zvykem, stíh je zvládnutý na jedničku.

Na co je třeba si zvyknout, je úplná absence polstrování dlaně. Výhodou je dokonalý cit ve stisku řídítek, v případě hrubšího povrchu gripů však nemusí být jejich držení při delší vyjíždce příjemné. Připomínku máme také k úplné absenci reflexních prvků. Jinak ale zasluhují testované rukavice jen pochvalu, na vysoké úrovni je vzhledem k prstovému provedení jejich ventilace a skvěle se předvedla životnost. I přes perforaci na prstech materiál dlaně nijak netrpěl a během dlouhodobého testu nepovlil jediný šev. Několikrát prani rukavic navíc nemělo za následek tvrdnutí dlaně. Absence polstrování není nedostatkem v případě kombinace s jemnějším povrchem gripů, například s klasikou Ritchey WCS byl úchop maximálně pohodlný i při celodenní terénní vyjíždce.

Cena rukavic Elite MTB je 900 korun. (kad)



- + stíh, kvalita zpracování, životnost, vyztužená dlan
- absence polstrování a reflexe

TIOGA
FUTURISTIC Classic

TIOGA SPYDER TWINTAIL
NOVÁ GENERACE REVOLUČNÍHO SEDLA, KTERÉ DÍKY MATERIÁLU CARBONITE, S-WEB KONSTRUKCI A ARCFLEX ULOŽENÍ POHLUČUJE NÁRAZY AŽ O 78% LÉPE. VÁHA 135 G.

WWW.KATMAR.CZ

LEADER FOX

www.leaderfox.cz

KOLA PRO CELOU RODINU
ČESKÝ VÝROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX

CARBTEC MTB

VÍTEJTE NA VRCHOLU

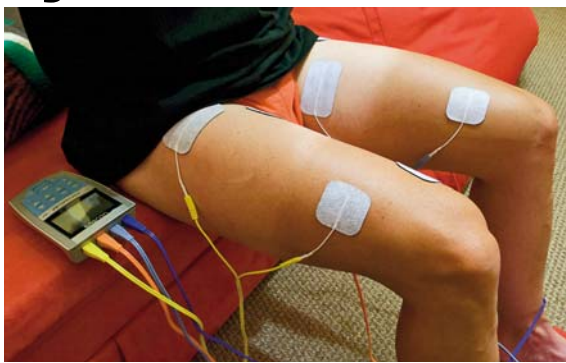
RIDELIGHT Team

PELLIS
BICYCLES

www.pellis.eu

Elektrody nasadit teď!

V poslední době se objevilo několik článků o nové pomůcce při tréninku, o podivném zařízení, kterému se lidově říká elektrostimulátor. Možná jste tedy už četli, nebo dokonce měli to štěstí a na vlastní oči viděli nějakého člověka, jak na sebe lepí dráty a po chvíli sebou začíná podivně šukat.



Ať tak či onak, tato novinka určitě vzbuzuje minimálně velkou zvědavost. Rozhodli jsme se, že vám představíme zařízení společnosti Globus, jednoho z předních výrobců, a podrobíme je důkladným testům. Princip elektrostimulace není ničím novým a už staří Římané používali ži-

vých elektrických úhořů pro léčbu pohybového ústrojí. V novodobých dějinách pak jistě většina z nás vzpomene na základní školu, Luigiho Galvaniho a aktivaci svalů pomocí napětí. Ve sportu začali tuto metodu používat Rusové už v 60. letech minulého století. Každý si jistě vzpomene i na oblíbenou hru „Vyděráj pijaňer“. V dnešní době je elektromagnetická stimulace běžnou součástí přípravy špičkových sportovců a díky technologickému rozvoji si můžeme tento luxus dopřát i my, hobbisté a amatérští sportovci v domácím prostředí.

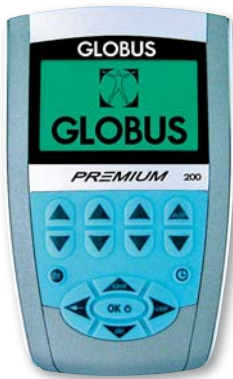
Elektrostimulace není náhradou pohybu, ale díky aplikaci různých typů proudů může být toto zařízení neocenitelným pomocníkem pro:

- ✦ sportovní trénink a speciální sporty – sportovce a závodníky, kteří díky zařazení elektrostimulace do tréninkového procesu mohou dosáhnout zvýšení výkonnosti (relaxace, zahřívání svalů, podpora efektivity svalové práce apod.),
- ✦ fitness & beauty – zdravé jedince, kteří by rádi doladili některé své fyzic-

ké nedostatky, podpora při hubnutí a zdravém životním stylu,

- ✦ rehabilitace a úleva od bolesti – pomoc od akutní bolesti nebo rehabilitace při poúrazkových stavech.

Ve spolupráci se společností Axit jsme vybrali produkt Globus Premium 200, který se nachází, co se „dovednost“ týká, někde uprostřed nabídky. Tento produkt podrobíme dlouhodobému podrobnému testu, abychom byli schopni přesně definovat přínosy jednotlivých programů. Tomáš Doležal, špičkový bajker týmu AxitDoldy (v současnosti 4. v průběžném pořadí Českého poháru XC) a Aleš Zďárský, profesionální trenér atletického oddílu SK Nové Město nad Metují, budou Premium 200 intenzivně používat po dobu několika následujících měsíců a pokusí se vám i nám odpovědět na otázky, zda se vyplatí do tohoto zařízení investovat, které z programů mohou být nejvíce přínosné, jaký přístroj z bohaté nabídky výrobce Globus vybrat, aby byla investice efektivní, a další. Podle prvních pocitů se máme na co těšit... (už)



Acor ergonomicky

Nabídka gripů značky Acor je poměrně pestrá a my jsme si tentokrát pořádně osahali ergonomicky tvarovaný model Ergo.

Sice jsme již vloni testovali ergonomické provedení, to bylo ale o poznání silnější a skládalo se ze dvou druhů směsí. Tentokrát jde o jednoduché gripy, které mají trochu ostřejší řezané tvary, a tak padnou lépe do ruky, aniž by působily výrazně silnějším dojmem.

Přyz je vytvarovaná pod dlaní do výrazné opěrné plochy. Přejechou mezi kruhovými profily a opěrkou přitom nese mírně prohnutí, takže polštářek dlaně do něho dobře zapadne. Tělo gripů je přitom hladké a nese jen na čelní straně a na opěrné plošce drobné profilování. Povrch je tedy dostatečně pohodlný i bez rukavic. Uzavřený konec gripů sice znamená nebezpečí protřetí při pádu, ale na druhou stranu je materiál v těchto místech dostatečně silný. Délka gripů je 120 milimetrů, takže jsou vhodnější pro páčkové řazení, ale pro

kombinaci s otočnou rukojetí není problémem je zkrátit.

Protože opěrka dlaně působí za jízdy jako páka, která může grip pomalu otočit, je potřeba namontovat je na naproti odmaštěná řídítka, aby držely pevně. Jakmile si nastavíme opěrku zhruba do vodorovné pozice, dostane se nám opravdu komfortního úchopu. Gripy perfektně padnou do dlaně



a i jezdcí s menší dlaní nebo cyklistky nebudou mít s úchopem problém. Díky rozumné tloušťce se gripy dobře drží i v těžším terénu, kde přijde ke slovu trochu omezená manipulace s dlaněmi na řídicích při výraznějších přesunech za sedlo. To ale platí pro všechna ergonomická provedení, prostě nejsou stavěná na výraznější změny úchopu. Tlumící schopnost gripů je díky síle materiálu poměrně slušná, takže i v tomto směru nabídnou dostatečný komfort. Pouze za deště se stalo, že jakmile se dostala pod gripy vlhkost, povolíli na řídicích a opěrná plocha se trochu protočila. S tím nelze kromě přilepení nic dělat, zde by bylo ideální provedení se šroubovou pojistkou. Nicméně za 99 korun bychom toho chtěli přilíš. Za tuto cenu jde o velmi dobře provedené gripy, které nabídnou turistické, ale i sportovní založeným jezdcům dostatek pohodlí. (už)

- ⊕ tvar, komfort, tloušťka
- ⊖ zajištění v dešti

MALOOBCHODY

KERN

CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

Od r. 2001 motorizujeme kola el. motorem, 24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu = 5 LET PROVOZU

Naše tříkolky FREEDOM s **maxi** již mají najeto více než 11 000 km!



CYCLESTAR bicycles

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 (oblastní sport)

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

AUTHOR

MARATON TOUR

25. 4. 2009
Author 50 Český ráj
Branžez, Nová Ves

3. 5. 2009
Dětský Author Sela marathon
Přerov

2. 5. 2009
Author Sela marathon
hrad Helfštýn
Lipník nad Bečvou

30. 5. 2009
Author Král Šumavy MTB
Klatovy

13. 6. 2009
Author Cyklo Maštale
Proseč

29. 8. 2009
Author Král Šumavy ROAD
Klatovy

20. 6. 2009
Author 50 Bezděz
Bezděz

27. 6. 2009
Author Znovín Cup
Šatov (Znojmo)

19. 9. 2009
Author Pražská padesátka
Praha 6

10. 10. 2009
Nova Author Cup
Josefův Důl v Jizerských horách

LESYČR

NUTREND

BIRELL

Adventura

PHILIPS

Victorinox

Intenzion

NERMA

foto hrad Helfštýn – Author Sela marathon

www.author.eu



GHOST SE 7000 LTD



O tom, že Ghost umí výborná kola za hodně příznivé ceny, nemusí tato německá značka již nikoho přesvědčovat. To totiž do punktu splňuje i další námi testovaný model SE 7000 LTD. Ten ovšem v katalogu značky pro letošní rok nelehde najdete, jedná se totiž o limitovanou edici, jak ostatně vyplývá z dodatku LTD, připravenou pro polovinu sezony 2009. Lákavý může být nejen fakt, že totožné kolo někde v lese hned tak nepotkáte, ale stejně tak cena 27 999 korun. Za tyto peníze před vámi stojí sportovně nadaný bike, s nímž se můžete postavit na start bikemaratonu nebo pilovat techniku jízdy v nedalekém okolí vašeho domova. Ghost tímto modelem podle nás skvěle vystihl slovo univerzalita, testovaný bike totiž dokáže uspokojit rozdílné nároky různých jezdců.

Bytelný a zároveň lehký duralový rám, odpružená vidlice Rock Shox Recon se zdvihem sto milimetrů, osvědčené komponentové vybavení kombinující vynikající funkci a zároveň co možná nejpriznivější cenu. Kolo je zkrátka poskládané tak, jak by si jej pravděpodobně postavila řada potenciálních uživatelů. Šetřeno nebylo na odpružení, nábojích či přemykačích, což bývají u některých značek díly, na nichž se dá méně viditelně šetřit. Cena dolů, někdy však na úkor životnosti. Konstrukční Ghostu raději

zbytečně neutrácejte například na řídítkách či přední stavci, což jsou zaprvé oblíbené díly pro pozdější bikerův tuning a také pro doladení posedu. Nám se rozhodně tento přístup líbí a považujeme jej maximálně přátelský k samotnému koncovému uživateli.

Decentní i výrazný

Dvě antonyma, která se však v případě Ghostu dokonale doplňují, a to jak v případě designu, tak u jízdních vlastností. Decentní vzezření matně černé barvy rámu dostopa rozsekávají na kusy obří, absolutně nepřehlédnutelné bílé nápisy Ghost a bílo-červená grafika na horní trubce a zadní stavbě.

V případě chování v terénu platí vlastně to samé. První dojem z jízdy je o optimálním vedení směru a pohodlném sedu, až teprve technická pasáž odhalí výrazné nadání zatáčecí, snadné nadohzení předního kola na terénní nerovnosti či chuť ke sjetí z hrany po zadním kole. Jízdní nadání modelu SE 7000 LTD je takový Dr. Jekyll i Mr. Hyde v jednom, a přesně to je spojení, které dokáže jezdcem maximálně nadchnout.

Velice dobrou tuhost rámu zajistila masivní spodní trubka s kapkovitým průřezem. Jen pro zajímavost, obvod jejího průřezu je téměř sedmkrát

centimetrů. Velice zajímavým prvkem je lehké přesazení trubky přes středové pouzdro. Nechybí masivní výtuka vpředu u hlavy a také ve spoji horní a sedlové trubky. Jedničku od nás dostává maximálně rozevřené napojení sedlových vzpěr na středové pouzdro. Rám skutečně budí důvěru a přenos síly je vynikající. Logicky tím trochu trpí komfort jezdců, my jsme jej ale rádi oželeli a vychutnávali si skvělý pocit, že námi sedlány bike skutečně hodně vydrží.

Geometrie rámu je čistě crosscountryová, sériově nastavený posed je ale díky vysoko umístěným řídítkům z trochu jiného soudku. Podložky pod představcem jsou pro naladění posedu nepostradatelné, nicméně by se nám u tohoto kola více líbil o něco delší představec, sportovně orientovaný jezdec by možná uvítal i rovná řídítka. Právě z tohoto důvodu zde Ghost zbytečně neutrácel, takže zaslouží chválu, přestože nám zmiňované díly úplně do noty nekály. Umístění řídítek sice nabitlo bezchybnou ovladatelnost a schopnosti v prudkých sjezdech, ovšem ve stoupáních jezdců zbytečně limitovaly a zároveň při sportovní či závodní jízdě značně zhoršovaly aerodynamiku i samotné využití jezdcovy síly. Nám namontovaný o dva centimetry delší představec výrazně zlepšil rozložení těžiště, a tím i vrchařské schopnosti kola, nejednou bylo snažší vyjet hodně prud-

ké výjezdy, a přestože se tím musely logicky lehce snížit schopnosti v technických pasážích i chuť zatáčet, v praxi to nebylo vůbec patrné. Bike šel i nadále ochotně na zadní, pouze ve stoupáních se již nemusel jezdec tolik snažit udržet kontakt předního kola s podkladem. Výměna řídítek za rovná by už jistě byla znát v určitém okleštění dovednosti, ale chování Ghosta by pak bylo přesně v duchu sportovního či závodního cross-country. Pouhá výměna představce a řídítek zde stačí k úplně změně celkové povahy kola, což je fajn vědět.

zá, který si poradí téměř v každém terénu, včetně bláta a štěrku. Jeho odvalování zlepšuje celkem hustý střed běhounu. Plusem je odolnost, minusem nějaké ty gramy navíc.

Vidlici Rock Shox Recon SL se 100mm zdvihem bychom přáli i některým dražším kolům, než je tento Ghost. Její chod je dostova sametový, nabídne využití téměř celého zdvihu s asi 2cm rezervou, dostatečnou možností seřizování, a především ovládání lockoutu na řídítkách. Výborná volba!

Podobný komentář se shodným závěrem bychom měli i k brzdám Shimano SLX se standardně použitými 180mm kotouči. Takže se o vynikající brzděnou výkonu s vhodným dávkováním asi ani nemusíme rozepisovat.

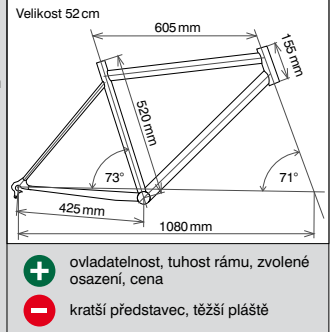
Ghost SE 7000 LTD je hodně zdařilým kolem za velice příznivou cenu. Vyhnete se mu jenom v případě, že se bojíte duchů.

Osazení v duchu funkčnosti

Celková hmotnost 12,3 kilogramu patří v této kategorii k průměru. Akcelerace je dobrá, určité by jí ale ještě vylepšila výměna pláště za lehcí. Schwalbe Smart Sam je celkem vydařený univer-

Technická specifikace:

- Rám:** 7005 T6 DB LTS
- Vidlice:** Rock Shox Recon SL Air 100 mm
- Kliky:** Shimano 542 22/32/44, 175 mm
- Přehazovačka:** Shimano Deore XT Shadow
- Přemykač:** Shimano SLX
- Razení:** Shimano Deore Rapidfire
- Brzdy:** Shimano SLX, kotouče 180 mm
- Náboje:** Shimano Deore XT
- Ráfky:** Ghost 500 CL
- Pláště:** Schwalbe Smart Sam 2,1"
- Řídítka:** GID 620 mm
- Představec:** GID
- Sedlovka:** GID
- Sedlo:** Ghost VL 1133-2
- Pedály:** Ghost Light
- Hmotnost:** 12,3 kg (vel. 52 cm)
- Cena:** 27 999 Kč



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	SHANGHAI NATIONAL MOUNTAIN BIKE RACE
24/5	ŠPÁŇSKO	17A CABRERES BTT
14/6	NĚMECKO	BIKE FESTIVAL WILLINGEN
20/6	VELKÁ BRITÁNIE	MOUNTAIN MAYHEM
21/6	SLOVINSKO	NISSAN UCI WC RACE
12/7	ITÁLIE	SUDTIROL DOLOMITI SUPERBIKE
13/7	FRÁNIE	MOUNTAIN OF HELL
18/7	TAJWAN	FONGSHAN RESERVOIR CROSS COUNTRY
2/8	MAĎARSKO	BURK MARATON XC RACE
8/8	NORSKO	SKRÆLENEREN
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	JAPONSKO	TRY BIKE IN OTAKI
3/10	NOVÝ ZELAND	NIHKA 100
10/10	JIŽNÍ AFRIKA	THE RIDE MAG CRATER CRUISE
18/10	URUGUAY	AVENTURA GT

