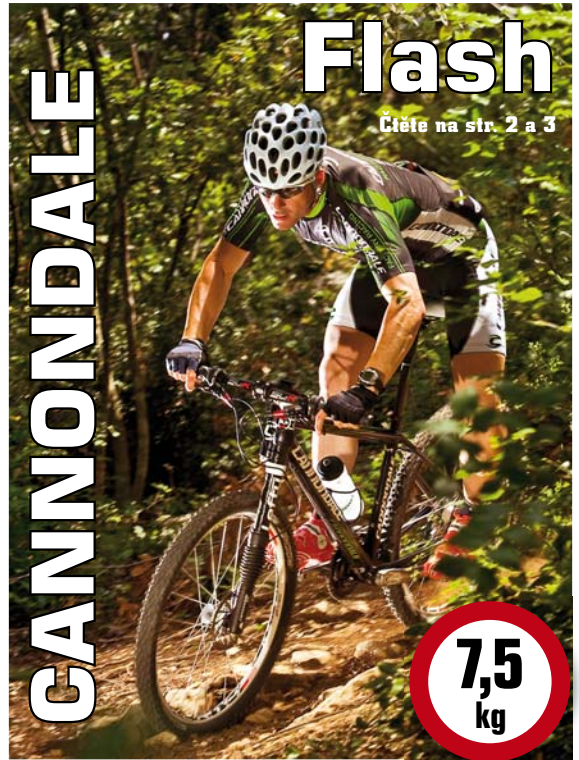


CYKLOSERVIS

Žhavé novinky 2010



Čtěte na str. 2 a 3



Flash

Čtěte na str. 2 a 3

CANNONDALE

7,5
kg

VAUTRON Nanolight

Kola značky Vautron patří věkově mezi nejmladší u nás, a snad i proto mají za cíl oslovit zákazníka hlavně originalitou a neotřelým designem. Druhý nejvyšší postavený model sází na scandiový rám, což také není zrovna masově rozšířený materiál, takže jaká je jízda na originálu?

Lehký sporták

Geometrie kola sází na závodní charakteristiku posedu, takže jezdec sedí s rukama výrazně nataženými před sebe a je jasné, že jiné než sportovní pojetí jízdy zde není žádoucí. Rozložení hmotnosti je ale provedeno rovnoměrně, takže ruce nejsou výrazněji přetížené, nicméně sedlo dostatečně vzadu umožňuje šlapat před sebe a podávat maximální výkon.

Bike reaguje na záběr do pedálů velmi citlivě a perfektní akcelerace je mu doslova vlastní. Tuhost rámu je někde ve středu spektra, dalo by se říci, že zadní stavba spolu se spodní třetinou předního trojúhelníku jsou mnohem tužší než horní díl rámu s hlavovou trubkou. Zadek tedy výrazně odporuje bočnímu působení sil, kdežto partie od řídiček k sedlovce nabízí jen nepatrné výchylky z přímého směru. Díky tomu je kolo tuhé v záběru, ale ne příliš tvrdé a vzdorovitě do zatáček. Proto je i přes natažený posed a delší geometrii slušně ovladatelné a na povely od řídiček reaguje ochotně. Propíjet se po klikatých stezkách anebo se protáhnout ostřejší zatáčkou tak není žádný problém, stejně jako udržet kolo stabilní ve vyšší rychlosti.

Celkový jízdní projev je pak díky hmotnosti, geometrii a úzkým pláštům velmi lehký. Kolo je prostě závodním strojem



se vším všudy, takže nabídne jezdcovi možnost ukázat, co v něm je. Po rovině jede na maximum a nemá tendenci jej okrádat o sílu. Ve stoupání je potom delší posed výhodou v ostřejších stojkách, takže lze vyjet i náročnější místa v sedle. Přesto není problém dostat kolo na zadní nebo si odskočit terénní nerovnost přitažením řídiček. Zadní stavba má totiž rozměrnou délku 425 milimetrů, takže ovladatelnost v technických sjezdech nebo ve výskoku je dobře nastavená. V prudších pasážích je sice třeba přesunout zadek trochu za sedlo, ale delší rám nehrozí tendencí hodit jezdce přes řídička. Pouze užší pláště nejsou v hod-

ně rozbitém terénu příliš velkou oporou, a tak vyžadují spíše zkušeného pilota. Rám ale nabídne dostatečnou oporu i začátečníkům.

► Pokračování na str. 4

KTW
BIKE INDUSTRIES
www.ktm-bikes.cz



Bike Emotion



Instinct^{ASL}

doporučená cena
25.990,- Kč

www.author.eu

A
AUTHOR®

Žhavé novinky 2010

Snad všechny významné značky světového cyklobyznysu v létě představily své přírůstky pro cyklistickou sezónu 2010. Ve stručném přehledu se podíváme, čím nás budou do řad majitelů svých kol lákat firmy Specialized, Cannondale, GT, Giant, Ghost, Kona či KTM.

CANNONDALE

Americká značka Cannondale představila jedno z nejlehčích sériově vyráběných kol na trhu, které by i při minimální hmotnosti mělo být použitelné pro

Tak nízké hmotnosti je dosaženo kromě použití Hi-Modulus vláken také proměnlivým delovým tvarem sedlové trubky,



Cannondale Flash je se 7,5 kilogramy nejlehčím sériově vyráběným kolem pro XC.



závodní nasazení při XC. Pro rok 2010 tak přichází se zcela novým modelem Flash, jenž by měl v sériově osazené atakovat hranici 7,5kg! Zároveň značka prvním majitelům poskytuje na rám doživotní záruku bez váhového limitu jezdeck!

Flash je výsledkem obrovských investic do vývoje, jejichž objem se oproti minulosti ztrojnásobil, a osmnácti měsíci výzkumu a testování. Karbonový rám z vláken vysokého modulu pevnosti váží ve velikosti M pouhých 950 gramů.

kdy u středového pouzdra je rozšířená pro co největší tuhost středové partie, zatímco horní část je odlehčena a tvarována tak, aby poskytla jezdcovi dostatek pohodlí.

V nabídce bude i rám se standardních vláken o hmotnosti 1100 gramů a duralová verze. Nejvyšší model Team za necelých 220 tisíc korun dosahuje hmotnosti 7,48kg díky osazení jednonohou, odpruženou vidlicí Leazy SL o zdvih 110mm, klikami

GT BICYCLES



GT Sensor je nový model se 120mm zdvihem, jenž přináší přepracované zapouzdřené čepy systému i-link.

Spolu se značkou Cannondale představilo také americké GT svou nejžhavější novinku – trail bike Sensor. GT Sensor bude se zdvihy 120mm ideálním kolem pro maratonce a celodenní brázděcí krajiny, kteří vyžadují kolo, které jede kupředu, ale zároveň jim poskytne komfort. Takové kolo již v nabídce dříve bylo s označením i-Drive 5, nicméně Sensor přináší zcela přepracovaný systém odpružení. Doposud používané čepy totiž budou



Stávající rámy Marathon a Force budou i nadále k dispozici v duralovém i karbonovém provedení, ceny kol však budou významně sníženy. Například karbonový Force Carbon Sport na X.9 s vidlicí Revelation a brzdami Ellixir přijde na 75 tisíc, což je cena víc než přiznívá.

KTM



KTM představilo první horské elektrokolo, které jezdcovi pomáhá až do 25 km/h. Hmotnost 22 kg je zatím vyšší, ale elektromotor si s ní hravě poradí.

Rakouský výrobce KTM uspořádal svou tradiční představačku přímo v továrně KTM, testování pak proběhlo v tirolském centru Oetzthal, kde jsme si vyzkoušeli na vlastní kůži první horské elektrokolo. Lidé z KTM se po loňském představení špičkového, jeden kilogram vážícího karbonového rámu Myroon rozhodli, že letos namísto výroby průměrného karbonového rámu pro širší masu vyvinou co nejspolehlivější a zároveň cenově dostupný model z duralu. Slitný hliník totiž stále poskytuje dostatek prostoru pro vývoj a inovaci. Nový závodní rám s označením Race je vyroben z trojitě zeslabovaných trubek z materiálu Al 7005, přičemž sedlová trubka je zeslabována čtyřikrát, čímž se docílí zvýšení komfortu o významných 25 procent. Hmotnost rámu klesla oproti loňskému modelu o 150 gramů na 1,7kg. Svůj podíl na tom nese odlehčení hlavové a sedlové trubky a kompletně přepracované zadní patky. Ty nově nesou úchyt brzdy typu postmount, jenž se postará o další významnou váhovou úsporu. Smysl KTM pro detail potvrzují i začištěné svary ve spojích trubek. Na rámu Race budou postaveny tři modely – Team Machine na Shimano XTR a XT za 78 490 Kč, Race Action na Deore XT za 52 490 Kč a Race Line na Deore XT/SLX za 54 990 Kč.



Celoodpružený duralový rám Comp R o zdvih 100mm je také ve srovnání s loňským modelem Comp FR, jež byl zaměřen více na odolnost, zcela přepracován. Nový rám pro příští sezonu bude vážit i s tlumičem pouhých 2,6kg, což je oproti předešlé verzi o více než 250 gramů méně. Čtyřčepový systém odpružení má tlumič uchycen pod horní rámovou trubkou a vzpěry vedoucí od hlavního čepu, které tlumič stlačují, jsou zevnitř odlehčeny žebrováním. Velmi pozitivní jsou informace o cenách kol postavených na tomto rámu, neboť tento lehký rám bude možné pořídit jako kompletní kolo již okolo dvaceti tisíc korun.

Slávající nabídku městských a cestovních kol s pomocným elektromotorem rozšíří první horské a trekinkové elektrokolo, která jsou zatím s hmotností 22kg nejlehčími e-biky značky. O pomocný pohon se stará rakouský systém BionX, jenž montuje motorek do zadního kola a baterii na spodní rámovou trubku místo košíku. Motorek jezdcovi může pomáhat až do výkonu 250 wattů a 25 km/h, přičemž je na jezdcovi, který ze čtyř režimů výkonu si ovladačem na řídítkách zvolí.

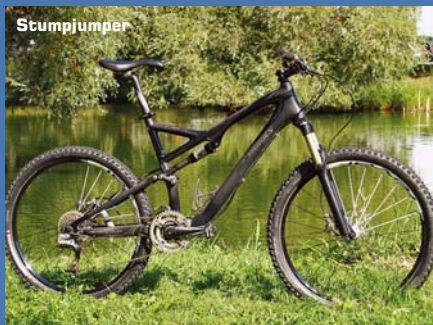
SPECIALIZED

Mezi ty nejzásadnější novinky u amerických značek Specialized a S-Works patří nové použití tlumičů od firmy Fox a zcela nové rámy u řad Stumpjumper a Enduro.

Tradiční allmountainové kolo Stumpjumper FSR má nové zdvih 140mm a i přes zvýšení zdvihu o dva centimetry je opět lehčí. Nejvyšší model z řady S-Works totiž váží pouhých 10,7kg. Přitom se na něm, jak jsme se na vlastní kůži přesvědčili, mnohem lépe stoupá a zároveň „stumpy“ přináší mnohem více bezpečí a zábavy cestou dolů. Díky použití tlumiče Fox s jednotkou Brain, která otevírá tlumič pouze v rozbitém terénu, jezdec při běžné jízdě prakticky ani netuší, že má pod zadkem tolik zdvihu. Čtrnáct císel se totiž projeví (v závislosti na nastavení velikosti rázu



ni a testování přesvědčili, karbonový S-Works Enduro váží i s pedály 13,2 kilogramu, a to včetně polohovací teleskopické sedlovky Command Post. Ta jezdcovi umožní zasunout sedlo níže, aby mu ve sjezdu nepřekáželo. Oproti staršímu modelu je rám kompaktnější, obratnější a zároveň „požere“ větší nerovnosti, než jeho předchůdce. Zároveň je také díky svému provedení i tužší a robustnější, nicméně ze svých dobrých jízdních vlastností nic neztratil. Použitý tlumič Fox RP 23 pak dává jezdcovi na rozdíl od brainu svobodu si sám nastavit zcela otevřený chod, či režim s jednou ze tří



Specialized zcela přepracoval typy Stumpjumper FSR a Enduro, které dostaly nové rámy a vyšší zdvih. Součástí modelu Enduro bude rovnou teleskopická sedlovka Command Post.



pro otvírání tlumiče) pouze po najetí na odpovídající překážku, pod šlápnutím či na rovinném povrchu se však na „stumpym“ jede skoro jako na pevném kole. Jediným neduhem je fakt, že otevření trysky v jednotce brain je citelné nejen propuštěním, ale také jistým klapnutím. Uvidíme, zda se bude jednat pouze o jev provázející testovací kola a do sériové výroby se jej podaří odstranit, nebo jestli určité klapnutí zůstane nadále systémovou vlastností tlumiče.

Zcela nový rám má také model Enduro, který povyroste na 160mm zdvih. Jak jsme se během představe-
 úrovni vlivu systému ProPedal, jenž tlumič přitvrdí.
 Nový rám závodního kola pro XC Epic byl představen vlní a plně se osvědčil, takže nebylo potřeba jej přepracovávat. Jedinou změnou je tedy výměna tlumiče za model z dílny Foxu a použití již pouze dvoupřevodní a desetikolečka v sadě XX. Odlehčení přináší lehčí komponenty kokpitu a celé kolo Epic S-Works tak váží 9,7kg.
 Velmi příznivě budou ceny kol, které budou nižší než letos. Například řady Pitch a FSR XC budou řádově o tři až pět tisíc levnější.



Anthem

Také Giant přepracoval a hlavně odlehčil své odpružené rámy, Anthem, Trance X a Reign X.

GIANT

Značka Giant pokračuje se svým oblíbeným a zcela osvědčeným systémem odpružení Maestro, ale to je vše, co u jejich odpružených kol zůstává při starém. V katalogu totiž objevíme pět zcela nových postavených rámu s nižší vahou při zachování totožnosti či lepší tuhosti a vylepšeného designu.

Na vrcholu nabídky pro závodní cross country stojí **Anthem X Advanced SL** se stonimetrovým zdvihem, jehož rám má vážit o rovných 200 g méně, než loňského Anthem X. Hmotnost nového rámu i s tlumičkou tak má dosáhnout těsně nad magickou hodnotu dvou kilogramů a kolo osazené komponenty Sram XX váží 9,8 kg (bez pedálů).

Na vývoji rámu se značnou měrou podílel americký závodník Adam Craig, jenž během vývoje otestoval čtyři verze rámu. Ačkoliv předchozí prototypy

byly ještě lehčí s hmotností hodné pod dvěma kilogramy, vyvíjají se spolu s Adamem shodli na tom, že by bylo škoda se hnat za co nejnižší hmotností na úkor tuhosti rámu. Použitý rám tak i přes hmotnostní úsporu oproti loňskému slibuje ještě o 5 % vyšší tuhost. Na její nárůst má vliv využití kónické hlavy s průměrem 1,1/8 palce u představce a 1,5 palce u korunky vidlice, dále spodní rámová trubka „MegaDrive“ čtyřhranného profilu o průměru 205 mm či kompozitové horní vahaadlo. Geometrie s úhly 71/73° a krátkou zadní stavbou délky 425 mm zůstává zachována.

Allmountainový rám **Trance X** se zdvihem 127 mm dostane novou karbonovou verzi Trance X Advanced SL. Ta bude oproti loňskému modelu při hmotnosti 2,25 kg o plných 400 g lehčí a o 7 % tužší. Úpravy rámu jsou totož-

né jako u nového Anthemu X Advanced SL.

Geometrie s úhly 69,5/73,5° a zadní stavba s délkou 435 mm je opět totožná s letošními rámy, změny se dotkly pouze horních rámových trubek velikostí L a XL, které byly zkráceny o 5 a 15 milimetrů.

Nejvyšší model Trance X Advanced SL0 bude ve velikosti M vážit bez pedálů 11,1 kg, což samozřejmě nemusí být konečná hodnota, shodit dalšího půl kila výměnou některých komponentů by neměl být pro jezdce problém.

Největší dietou však prošel enduro rám **Reign X** z materiálu ALUXX. Rám se zdvihem 170 mm totiž shodí úctyhodných 675 g a váží tak ve velikosti M pouhých 3,1 kg, což umožní snížit hmotnost nejvyššího modelu Reign X0 na velice únosných 13,7 kg.

KONA

Kanadská Kona odlehčila 61 ze svých 64 modelů rámu v průměru o 8 % a přišla rovnou se 14 novými modely kol, z nichž nejvíce vyčnívá model **Abra Cadabra**. Tento trailbike se 125 mm zdvihem je totiž vybaven systémem odpružení Magic Link, který se osvědčil již na patnáctimetrovém Coilairu. Technologie Magic Link má na starosti změnu geometrie kola v závislosti na režimu jízdy, kdy v základním nastavení se strmějšími úhly 69°/74,8° je kolo připraveno ke stoupání, ale cestou z kopce se posed přizpůsobí tak, že zdvih naroste až o 2,5 cm a úhly se skloupí do sjezdovější geometrie. Cadabra by měla vážit pod 13,5 kg.

Další nové modely jsou **Kula Gold**, která mluví na komponentech Deore XT, Reba SL a Crossride mezi sportovní jezdce, a **HeiHei 100**. Ta oproti loňské verzi HeiHei dostala vyšší zdvih 100 mm, a kromě závodního nasazení je tedy určena hlavně pro běžnou XC jízdu terénem.

Pro sportovně založené ženy a dívky, které do kola nechtějí investovat celý



Kilaua

obsah kabelky, je určena pevná **Lisa**, vycházející ze závodního modelu Kula Lisa. Čistý bílý design by měl přitáhnout mužské pohledy nejen k bikerce, ale i k jejímu kolu. Nový je také signature rám freestylera Andreu Lacondegue či pevný karbonový rám **Kilaua**, který se však bude prodávat pouze samostatně. Jak je vidět, novinek je spousta, a to jsme rozhodně nepostihli všechny. V příštím čísle se dozvíte zase víc, neboť se již tradičně chystáme na největší světový veletrh Eurobike do německého Friedrichshafenu. (mig)

Cadabra



Modely Cadabra a Abra Cadabra posouvají systém Magic Link do sféry all mountain ježdění.

Duralová Kula Gold mluví mezi sportovně založené jezdce, tajemněji mohou sáhnout po karbonovém rámu Kilaua (zcela nahore).



Kula Gold

GHOST

Německá značka Ghost pro sezónu 2010 v podstatě od základů přepracovala svou kolekci, nové jsou konstrukční prvky rámu, grafika, použité barevné kombinace i podoba samotného nápisu Ghost na spodní trubce. Jen málokterá značka si může dovést meziročně takto z gruntu překopat vzhled svých modelů, Ghostu se to však skutečně povedlo. Kolekce pro příští rok si ponechává vše, co bylo doposud pro značku Ghost typické, tedy vynikající závodní a sportovní geometrii, skvělý vzhled i příznivé ceny. Stačí si ale detailněji prohlédnout rámy a ihned je zřejmé, že skutečně nezůstal kámen na kameni. Jednou z nejdůležitějších novinek kolekce 2010 má být zcela přepracovaný celoodpružený model AMR, jehož premiéra je nachystána na veletrhu Eurobike, tedy bohužel až po uzavření

SE 9000



ASX 4900

totoho čísla Cykloservisu. Na jeho podobu si tedy musíte počkat až na reportáž z veletrhu ve Friedrichshafenu.

U hardtailů bylo přepracováno tvarování trubek, hlavním spojovacím znakem bude nově kruhový průřez a především hodné mohutný profil trubek. Vše tedy ve jménu maximální tuhosti. Lehká horizontální ovalizace je použita pouze v partii u středového pouzdra rámu.

U geometrii byly ještě ztvětšeny slopingy, pro lepší manévrovatelnost v technickém terénu. Z tohoto důvodu u rámu přibyla také krátká spojovací příčka mezi horní a sedlovou trubicí, která se tak stane jasným identifikačním znakem MTB rámu Ghost. Nové jsou také patky rámu, můstky zadní stavby a další detaily.

Lahůdkou pro oko jsou nejen nové designy, ale i použité odstíny a barevné kombinace. Výrazná světle zelená metaliza se rozhodně hned tak neokouká, stejně tak bílá v kombinaci s modrou a červenou, doplněná o stejné barevné provedenou odpruženou vidlici. K tomu jsou sladěny gripy, sedlo, pláště a dokonce i ráfky. Perfekcionismus je zkrátka znát z každého detailu kolekce Ghost 2010.

Vidět i za roh

Italská značka Reevu je cyklistům pravděpodobně ve většině případů zcela neznámá, její nabídka se totiž orientuje především na motocyklové integrální přilby. Ovšem v minulosti se zabývala také výrobou cyklistických helem, a ne ledajakých. Model RV LX 1, přestože se na první pohled tváří téměř jako celkem standardní přilba, byl totiž vybaven speciální soustavou zrcátek, která umožňovala vidět, co se děje za cyklistou. Tento periskop, zastupující klasické zpětné zrcátko, byl skutečně funkční. Pouze jeho „hledí“, zasazené do speciálního štítu, bylo samozřejmě velikostně omezené. I tak byl ovšem systémem z hlediska bezpečnosti přínosem, jeho předpokládanými uživateli měli být především cykloturisté a lidé používající kolo jako dopravní prostředek.

Určitě nevzhlednost přilby, tedy především jejího jakéhosi spollerového nástavce, byla pravděpodobně přičinou, proč se podobné řešení výrazněji neprosadilo. Pohledu vzhůru do zrcátka také mohl překážet například rámeček brýlí. Takže se sice z dnešního pohledu jedná o slepou uličku vývoje, ovšem rozhodně zajímavou. (kad)



CROTONE

Ultralehká voděodolná cyklistická větrková CROTONE transparentní

Cena: Kč 1 199,-

Velikost: XS-3XL / Barvy: transparentní

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

PERFECTION FOR ACTION

NELSON

Ultralehká cyklistická pláštěnka s ventilací

Cena: Kč 1 699,-

Velikost: S-3XL

- Ultralehký model pláštěnky s prodlouženým závodním dílem.
- Materiál s vodním sloupcem 3000 mm a prodyšností 3000 g/m²/24h a podlepenými švy je kombinován s prodyšnou elastanovou tkaninou v podpaží, která propouští bundě tvarovou přizpůsobivost ke každému tělu.
- Nepromokavý celoprotní zip s podložkou a překrytím u krku, zabraňující poškrábání krku.
- Bundu lze snadno sbalit do vnitřní všítky kapsičky na zadním dílu.
- Velmi nízká váha modelu - 300 gramů a skladnost Vám dovolí mít bundu stále s sebou v záložce proti nečekanému dešti.
- Reflexní potisky na rukávech.

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

www.rogelli.cz www.rogelli.sk

VAUTRON Nanolight



jejichž housenky jsou velmi jemně provedené. Zajímavý je můstek sedlovky vzpěr, který nese označení materiálu rámu e1. I přes použití kotoučkové brzd, protože tentýž model se dodává i v provedení s „věčky“.

Komponentová skládka je zde uniformní v podobě kompletní sady Deore XT s přehazovačkou XTR. Chodu řazení nelze nic vytknout, stejně jako funkci velmi slušným výkonem. Zapletená kola Shimano pak jen dokreslují decentní výjimečnost stroje. Zajímavé je, že dokonce i pedály nesou označení XT, což nebývá tak časté. Koptki Ritchey doplňuje

karbonová sedlovka bez loga výrobce, nicméně její přínos pohodlí jsme již zmínili. Pláště Ritchey Z-min jsou sice svým ostřejším vzorkem solidní v měkčím terénu a slušně jedou, jejich šíře je ale omezuje na kamenech a mokré kořeny jim také příliš nesvědčí. K vidlici Fox F32 RLC nemáme výhrady, protože možnosti jejího nastavení a celková jemnost chodu jsou prostě perfektní.

Scandiální závodák
Kdo hledá lehký stroj s delším rámem a slušnou ovladatelností, ten zde nesháně vedle. Odměnou mu bude nízká hmotnost, dostatečný komfort a velmi dobrý výkon.

► **Dokončení ze str. 1**

Ke sportovnímu projevu patří i sportovní podvozek, což zde ale neplatí sto procentně. Materiál rámu a profilace trubek sice nabízejí dostatečnou tuhost pro přenos síly, celkový komfort absorpce rázů je ale nastaven spíše na pohodlnější mód. Díky karbonové sedlovce a citlivé vidlici má jezdec pod sebou poměrně solidní žehličku nerovnosti, a to i přes zmíněné užší

pláště. Zadní stavba nabízí díky esovitěmu prohnutí celkem solidní komfort, takže ani delší tratě maratonů nebudou pro jezdce představovat výraznější problém. Pohodlné a lehké závodní kolo, to je tedy označení zcela na místě.

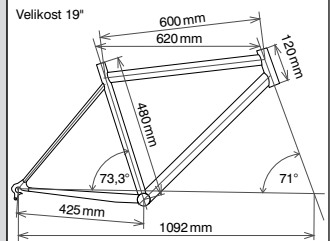
Jemné tvary

Celkový design rámu je na první pohled jemný a nijak se nesnaží zaujmout přehnanými profilacemi. Průřezy trubek

jsou kruhové a pouze spodní rámová trubka je u hlavy vejčitá, aby se postupně ke středovému pouzdru rozšířila do výrazného obdélníku pro posílení boční tuhosti. Sedlové vzpěry jsou lehce prohnuté, kdežto řetězové vzpěry mají výraznější zploštění ve střední části a navazují na velmi dobře zpracované patky. Napojení na středové pouzdro pak působí poměrně masivním dojmem, stejně jako všechny svary trubek,

Technická specifikace:

- Rám:** Scandium e1
- Vidlice:** Fox F 32 RLC 100 mm
- Kliky:** Shimano Deore XT
- Brzdy:** Shimano Deore XT
- Řazení:** Shimano Deore XT
- Přehazovačka:** Shimano XTR
- Přesmykač:** Shimano Deore XT
- Náboje:** Shimano WH-M775
- Ráfky:** Shimano WH-M775
- Pláště:** Ritchey Z-min 1,9"
- Řídítka:** Ritchey WCS
- Představec:** Ritchey WCS
- Sedlo:** Selle Italia Flite
- Sedlovka:** Kalloy Karbon
- Hmotnost:** 9,95 kg
- Cena:** 69 900 Kč



- Velikost 19"**
- +** nízká hmotnost, výkon, pohodlí, ovladatelnost
- užší pláště

Černý prapor



Zapletená kola Sun Ringlé Black Flag jsou nejlehčím modelem v nabídce značky. Jejich koncepcí pro závodní cross-country odpovídá velice příznivě hmotnosti páru 1421 gramů. Typická černá anodizace je vlastně jak vložkováním ráfkům, určeným pouze pro kotoučové brzdy, tak i tělu nábojů. Ty jsou vybaveny keramickými ložisky a standardním osazením pro montáž kotoučů pomocí šesti šroubů. Vpřety z nerezové oceli s černou povrchovou úpravou pocházejí od značky Wheelsmith, stejně tak duralové anodizované nipy. Kola využívají vpředu i vzadu shodně dvacet osm zeslabovaných drátů, zapletených s dvojitým křížením. Rychloupínáky jsou vybaveny speciálními dutými osami z chrom-molybdenové oceli, které mají za úkol snížení hmotnosti při zachování vysoké pevnosti.

Cena kol Sun Ringlé Black Flag je 13 900 korun. (kad)

GHOST®

NOVÉ AMR 2010
uvidíte na Eurobike 2009

WWW.GHOST-BIKES.CZ

GALAXY
KOLA, CO LETÍ ...slevy!

► Proteus Fox disc SRAM

Cena
41 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RL, 100mm remote lockout)
39 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RLC, 100mm, lockout)

Proteus Fox disc SHIMANO
výbavení Shimano Deore XT

Cena
43 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RL, 100mm remote lockout)
41 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RLC, 100mm, lockout)

► Orion disc

Cena
26 990 Kč

Al 7005 triple butted	Velikost 29"	Vzpěry Rock Shox Tora SL lockout	Výbavení Shimano SLX	Řazení 5h Deore XT Top Normal	Body Shimano SLX Rapidfire plus	Váhy Shimano SLX	Váhy Suzulu 540g	Radlo ROCI Excaltor 08 disc	Přesmykač Kenda K-917 Kama 60TPI
-----------------------	--------------	----------------------------------	----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------	------------------	-----------------------------	----------------------------------

Al 7005 triple butted	Velikost 29"	Vzpěry Rock Shox Tora SL lockout	Výbavení Shimano SLX	Řazení 5h Deore XT Top Normal	Body Shimano SLX Rapidfire plus	Váhy Shimano SLX	Váhy Suzulu 540g	Radlo ROCI Excaltor 08 disc	Přesmykač Kenda K-917 Kama 60TPI
-----------------------	--------------	----------------------------------	----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------	------------------	-----------------------------	----------------------------------

CYKLO SVEC
www.cyklosvec.cz
Písek 397 01, Sedláčkova 472
tel. +420 382 206 440
e-mail: obchod@cyklosvec.cz
www.galaxy-bike.cz

LUBE STAR NA VŠECHNO

Česká značka Nacházel se specializuje na maziva téměř všeho druhu od automobilových olejů, přes průmyslová maziva až po široký sortiment maziv a čistících prostředků vhodných pro cyklistiku. Původní značku Star Collection od letošní sezóny nahradilo samotné jméno výrobce, tedy Nacházel Bike Products. Pod touto značkou nalezneme nejen řadu speciálních maziv Chain Star pro řetězy do různých podmínek, ale také univerzální či silikonové oleje a rovněž plastická maziva série Lube Star.

Lube Star Original a **Lube Star White** jsou plastickými mazivy vhodnými pro mazání kluzných i valivých ložisek. V obou případech je zajištěna vysoká odolnost proti vodě. Vysoce výkonné bílé mazivo White s obsahem PTFE je pak vhodné i pro extrémní zatížení, například při servisu nábojů kol před či po bikemaratonu. Konzistence šedého i bílého maziva usnadňuje jeho aplikaci do misek nábojů, hlavových složení či pedálů. Vhodná je také „lepivost“ maziva, která je výhodou při ukládání kuliček do jejich dráh.

Obě maziva jsou nabízena ve 100g a 1000g dóze. Lube Star Original za 60



a 275 korun, Lube star White za 109 a 486 korun.

Lube Star Titan je zacílen především na užší skupinu uživatelů drahých titanových komponentů. Byl speciálně vyvinut pro mazání závitů pedálů, závitů středových os a veškerých dosedacích ploch u titanových rámu a rovněž pro mazání závitů u dílů z ušlechtilé oceli. Tato snadno aplikovatelná světlá pasta s vysokým podílem bílých tuhých maziv je určena například i pro lisování misek hlavového složení. Lube Star Titan je však zcela nevhodný pro mazání valivých ložisek, pro ta jsou ostatně speciálně určena dvě předchozí maziva Lube Star Original a White.

Lube Star Titan ve 100g dóze stojí 199 korun.

Rovněž ve 100g dóze je nabízena silikonová pasta **Silicone Star**, která je určena speciálně pro mazání kluzných ploch teleskopů odpružených vidlic a tlumičů, stíracích kroužků, těsnících O-kroužků a všech gumových těsnění. Stejně tak je vhodný pro mazání lanek v bowdenech. Kromě pastové konzistence je Silicone Star v nabídce také jako řídký olej ve spreji, jenž se snadněji aplikuje třeba do čepů měničů či V-brzd. Hodí se ale například i k impregnaci kůže, například u potahů sedel či u cyklistických treter.

Cena 100g dózy je 199 korun, 200ml sprej přijde na 119 korun. (kad)

Originální Pearl Izumi

Značka Pearl Izumi si vedle špičkového zpracování vždy potrpěla na originální designy svých produktů, což v případě ponožek platilo dvojnásob. Stačí vzpomenout na motiv bomby se zapáleným doutnákem či na hippiesovský busik VW. V současné kolekci lze samozřejmě také nalézt hodné originální motivy, především pak u dámských modelů. Značka ale nabízí i mnohem decentnější designy. Jejich

příkladem mohou být ponožky **Pearl Izumi Elite Limited Edition**, které mají na lemu okolo kotníku červený čtverec s logem značky. O něco výraznější je pak model **Pearl Originals Sock** s pruhovaným lemem designu nazvaného Ilusion, do něž je logo zakomponováno prohozením jednotlivých barev proužků.

Po stránce provedení sází oba modely na totožnou konstrukci s nylonem vyztuženou pa-

ťou i špičkou a především na úplet z pružného coolmaxu se strukturou síťoviny na nártu, kde je tím pádem zajištěna zvýšená prodyšnost. Vysoký lem nad kotníkem se díky své pružnosti stará o optimální usazení na noze.

Po praktické stránce nemáme k testovaným ponožkám jedinou výhradu, jedná se o kombinaci vysoké životnosti a komfortu, který je podtržen schopností transportu vlhka od pokožky. Horní lem neztratil nic ze své pružnosti ani po několikerém vyprání a stejnou kvalitu předvedly i odstíny barev. Cena 300 korun se sice v případě ponožek může někomu zdát vyšší, kvalita jí zde ale jasně ospravedlňuje. Plusem je i možnost výběru široké řady nejen barevných kombinací, ale i vzorů. (kad)



+ usazení na noze, životnost - nenalezli jsme

Dokonalé retro

Německá značka Chiba je vyhlášena nejen precizností, ale i svou dlouhou historií, neboť byla založena již v roce 1853. A trochu historie, i když ne až tolik dávno, je patrna i v současné nabídce značky. Rukavice **Chiba Retro Crochet** jako by z oka vypadly těm, v nichž se závodilo před půl stoletím. Retro trend posledních let se tedy neodráží pouze v designech či úpletových materiálech dresů, nyní se můžete ve stejném duchu sladit i s rukavicemi.

Základem modelu Retro Crochet je dlaň z superměkké hnědé přírodní kůže Nappa. I když je design rukavic historický, provedení polstrování je zcela současné, tedy, jak už jsme si u značky Chiba



zvykli, špičkové. Gelová výstelka se nachází na malíkové straně dlaně, měkčenko nechýbí ani u ohybu palce. Perforace kůže zesoudu na prstech a na hřbetu palce zlepšuje ventilaci. Horní díl rukavic z bavny je háčkovaný a dokonale odvětrávaný. Klouby prstů kryje kožená výtuka s plastickým, ovšem decentním nápisem Chiba. Pouze zaplnění se suchým zipem nahrazující klasický patentek, je vedle provedení dlaně připomenutím, že se jedná o současný špičkový produkt. Více retro barevnou kombinací, než je použitá béžovo-hnědá, si snad ani nelze představit.

Rukavice Chiba Retro Crochet nejsou ve standardní nabídce českého dovozce, získat je můžete pouze na objednávku. Jejich cena je 899 korun. (kad)

nacházel
bike products

2009 -
Star
Collector
2001 - 2008

Cyklo star
Chain star
Silicone star
Clean star
Oil star

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

www.nachazel.cz

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!

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

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

EUROBIKE
AWARD 08

Stefan Bühner / Sales BBB Switzerland

BBB PUMPY - OVALINTEGRATE

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

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS

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

PAVLAČ

V sobotu 12. září odstartuje v Teplicích nad Metují Mistrovství České republiky a finále Českého poháru XCM, největší český maratón Specialized Rallye Sudety. Délka 123 kilometrů, převýšení 3200 metrů a supernáročné výjezdy i sjezdy s minimálním pasáží pro odpočinek hovoří za vše. Zajímavostí bude páteční diskuse s vítězi předchozích ročníků, kteří ostatním jezdcům závod přiblíží trošku z jiného pohledu. Redaktoři Cykloservisu se jako již tradičně Sudet zúčastní jako pojizdni kameramani a po závodě bychom měli být k zastavení v našem stánku, jenž slouží i pro servis testovacích kol Specialized a jako pojizdny servisní stan. Takže se klidně zastavte na kus řeči.

Nejkuřtavnější americký maratón v coloradském Leadville, měřící 161 kilometrů, se stal skalpem silničářů. Lance Armstrong poté, co na Tour de France dokázal vybojovat třetí příčku za Contadorem a Schleckem, se již letos nemusel skloubit před několika násobným vítězem tohoto kultovního závodu Dave Wiensem a jeho zatím nejlepší čas překonal o sedmnáct minut! Pikantní na tom je především fakt, že posledních šestnáct kilometrů jel na prázdné zadní gumě. Holt, když není k dispozici doprovodný vůz, na defekty kašle. Kdoví, co by však Lance dělal, kdyby se mu to stalo na šestnáctém kilometru...

Dressler Campu v Tanvaldu se letos zúčastnil rekordní počet návštěvníků – jen kempů bylo přes dvě stě třicet a kromě Čechů a Slováků zde byli i jezdci z Anglie, Itálie, Německa či Polska. Hvězdou akce byl Angličan Ali C., jenž jezdí ve stejném týmu jako triatlový bůh Danny MacAskill (najdete si ho na youtube) a vyhrál všechny souťaže. Tou největší hvězdou však byl legendární Ot Pi, dvanáctinásobný mistr světa v triалу, s nímž vám v některém z příštích čísel přineseme rozhovor. Více Informací, fotek a videa z naší dílny najdete na www.cykl.cz

Dopravní podnik hlavního města Prahy zahájí od prvního září zkušební přepravu jízdních kol v nízkopodlažních tramvajích na některých spojích. Tento provoz bude dopravní podnik průběžně vyhodnocovat, takže pravděpodobně časem nejen konkrétní úpravy přesnou dobu možného transportu jízdních kol tramvaj, ale rovněž bude reagovat na případné stížnosti ostatních cestujících. V případě neukáznutosti cyklistů přepravujících kola a množství se stížnosti dopravní podnik tu zkoušební přepravu opět zastaví. Je tedy jen na cyklistech samotných, jestli budou moct této služby i v budoucnu využít.

Horská služba v našich horách řešila v letošním roce od května do července celkem 193 případů, při nichž asistovala u zranění cyklistů. Zajímavé je především porovnání s pěšími turisty, kterým za stejnou dobu asistovala ve 132 případech. Podle statistik dochází ke zranění cyklistů především v dlouhých náročnějších sjezdech. Úplnou výjimkou nebylo například těžké zranění cyklisty, ke kterému došlo při pádu v sedmdesátkilometrové rychlosti.

Dvojnásobný vítěz Tour de France z let 1983 a 1984 Laurent Fignon ve své knize „Byli jsme mladí a bezstarostní“ nejen tvrdí, že všichni závodníci jeho generace (včetně Fignona samotného) dopovali, ale mimo jiné uvedl, že na Vueltě v roce 1987 mu bylo s jeho kolegy ze stáje Renault zapláceno za výsledek závodu. Šlo o to, aby nekomplikovali kolumbijskému jezdci Herrerovi cestu k vítězství. Údajně se mělo jednat o úplatek 30 000 franků pro každého z jezdců týmu. Luis Herrera své popírá, Fignonovo tvrzení podle jeho názoru souvisí s tím, že Francouz nemá rád Kolumbijce. Fignon si mnohými tvrzeními ve své knize znepřítečil řadu cyklistů, především svých současníků. Těžko říci, kde je pravda. Ovšem tvrzení, že celá Francouzova generace závodníků dopovala, se dost těžko vyvrátí. V současnosti má však Laurent Fignon jiný starost, neboť bojuje s rakovinou slinivky břišní. Držíme mu tedy palce!

Nejlepší náboje značky DT Swiss jsou synonymem hlasitého cvrkotu z volnoběžného mechanismu. Ořech zadního náboje totiž na rozdíl od systémů firmy Shimano a jemu podobných nevyužívá dvou či tři praporků, ale dvojice čelních rohatek, což jsou ozubená kolečka navzájem klouzající ozubenou plochou po sobě. Sice tato švýcarská firma používá do některých nábojů ořechy systémů Shimano, specifické provedení s rohatkami je ale tím, co dělá její náboje originálními.

Stejně jako ořech jiných značek, i tenhle švýcarský kousek potřebuje občas rozebrat a vyčistit, aby byl jeho chod co nejjemnější. Na nábojích DT Swiss 240s si tedy ukážeme, že to není nic složitějšího a že



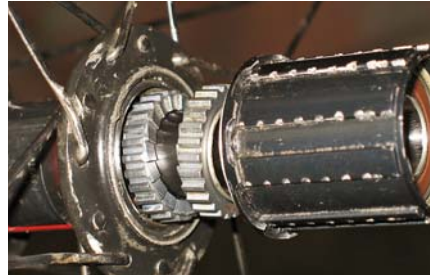
i v domácích podmínkách to zvládne každý zručnější cyklista.

V první řadě je třeba demontovat kazetu, abychom měli lepší přístup k ose náboje. Vzorové provedení má durulovou osu na čtyřech ložiscích, přičemž dvě jsou v ořechu a dvě v těle náboje. Jejich výměnu si ukazovat nebudeme, protože k tomu je zapotřebí speciální lis na ložiska a klíč pro povolení pojistného kroužku u ořechu. Demontáž ořechu začneme upnutím kontramatky na straně ořechu do svéraku. Ideální je použít hadřík, abychom durulové osazení osy příliš neponičili. Není třeba ji příliš stahovat, protože osa je průchozí a kontramatky jsou na ni nasazeny jen malou silou. Stačí je uchytit mezi čelisti a zatáhnout za celé kolo směrem nahoru. Kontramatka se jednoduše vylopne ven z ořechu nebo těla náboje, protože uvnitř ji drží hlavně dvojité těsnění. Na fotkách je zobrazena kontramatka na straně kotočce, tu pro očistu ořechu není třeba vyndávat. Pokud nemáme svérák, lze kontramatky vylopnout pomocí kleští, stačí je vytáhnout směrem ven z náboje. Žádný speciální klíč k této operaci není třeba, na obou stranách

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Švýcarský oříšek



náboje jsou kontramatky jen nasazeny a zatlačeny dovnitř, takže stačí zabrat a vyndat je.

Nyní už můžeme ořech stáhnout z osy, protože jej nic nedrží. Uvidíme dvojici rohatek. Postupně vše demontujeme, ovšem je třeba si pamatovat, jakou stranou jsou uvnitř nasunuty pružinky tlačící obě rohátky směrem k sobě. Jakmile jsou všechny součásti venku, pečlivě je vyčistíme a také očistíme vnitřní prostor náboje, kde je ozubená pojistka, v níž vnitřní rohátka drží. Tož provedeme i na vnitřní straně ořechu. Jakmile je vše čisté, namažeme vnější ozubení rohatek řídkou vazelinou, aby se v ořechu a těle náboje mohly volně pohybovat do stran a styčnou plochu ozubení namažeme jen řídkým olejem, aby do sebe zubů mohly dostatečně zapadnout. Kdo chce zvýšit hlasitost volnoběhu, nemusí styčnou plochu mazat vůbec, ale třeba bude trochu vyšší a urychlí se i opotřebení



materiálu, takže raději namažat. Pozor ještě na kluznou vložku mezi rohatkami a osou náboje, kterou také musíme namažat. Je to černá trubička, která se otáčí jak na ose, tak vůči rohátkám, proto je třeba ji namažat na vnitřní i vnější straně vazelinou.

Nyní už zbývá jen celý komplet sesadit dohromady. Začneme vnitřní pružinkou a rohátkami s vnitřní vložkou, pak následuje vnější pružinka a samotné

tělo ořechu. Vše musí jít lehce do sebe a nakonec zapadnout tak, že rohátky budou skryty pod ořechem a tělem náboje. Otočením zkusíme chod celého mechanismu, zda do sebe všechno zapadá a neklade nějaký odpor. Finišujeme nasazením kontramatek na osu a jejich vtažením do ořechu a náboje. Prostor pod nimi jsme předtím také ošetřili hadříkem nebo kartáčkem. Výraznější mazání u nich není třeba, protože pod nimi jsou průmyslová ložiska, která mají vlastní těsnění. Mazivo tedy slouží spíše jako prevence proti korozi. Žádná vůle na ose se zde nedotahuje a nevymezuje, vše mají na starosti ložiska a jejich vymezovací vložky, takže jen nasadit kontramatky na osu, namontovat kazetu a upnut náboj do rámu. Stažení rychloupínáku provedeme raději nadvrakrát, protože



při prvním se mohou kontramatky ještě trochu posunout na ose a zajištění v rámu by tak nemuselo být dostatečné. Napodruhé bychom už měli mít jistotu a hlasitý projev rohatek při volnoběhu by nás měl přesvědčit o správném provedení celé operace. (už)

VAŠE DOPISY

Dobrý den, rád bych se s vámi poradil ohledně koupě nášlapných pedálů na horské kolo. Ještě nikdy jsem je neovláš, ale kamarádi mě přesvědčili. Chci se zeptat, jaký model byste mi doporučili. Rád bych se cenově vešel tak do patnácti stovek. Za dobré peníze mi na netu přišel model Shimano PD-M520, ale bojím se, aby to za ty peníze nebyl „šmejda“. Mám radši sáhout po něčem dražším? Předpokládám, že mi kvůli životnosti a váze asi doporučí nějaký dráhý a luxusní model, to já ale nechci. Byl bych rád, abych se o pedály nemusel starat. Gramy moc neřeším, ale vzhled docela ano. Známy mi nabízí starší pedály VP, vypadají moc pěkně a jsou skoro nové. Co byste mi doporučili vy? Díky za odpověď. @Mára

kol. Proto mě napadlo cyklokrosové kolo. To má zaprvé totožná řídítka se silničním kolem a zadruhé si myslím, že musí být ve srovnání s horákem o dost lehčí. Žádné odpružení nepotřebuje, přijde mi dost zbytečné. Myslete si, že cyklokrosové kolo je použitelné i na běžné ježdění? Zatím jsem na něm nikdy nikoho nepotkal, tato kola znám vlastně jen z televizí ze závodů. Mohli byste mi případně poradit nějaký konkrétní model?

Předem mnohokrát děkuji za radu.
Robert Jelínek, Praha

Odpověď, zda bude právě cyklokrosové kolo pro vás tím pravým, není úplně jednoduchá. Záleží především na povaze terénu, v němž se chcete s kolem pohybovat. Ovšem když píšete o partě cykloturistů, pak předpokládám, že budete jezdit po polních či lesních cestách, případně cyklostezkách s válcovaným povrchem z jemného štěrku. V tom případě by vaše volba mohla být skutečně ideální, navíc si zachováte posed podobný všemu silničnímu kolu nebo s ním tolný. Pokud vám opravdu i kvalitní a lehké horské kolo přijde neohrabané, z provedení cyklokrosového speciálu budete určitě nadšeni. Zrychlení totiž bude takřka srovnatelné s kolem silničním. Je zde ale háčička ve výrazně sníženém komfortu a v horší dostupnosti terénu, zde má klasický bike přece jen navrch. Širší pláště totiž nejen mnohem lépe tlumí otrasy, ale především mají delší výškovou odolnost proti defektu. Jestliže si ale v terénu skutečně chcete vychutnávat především rychlost a budete preferovat méně technicky náročné cesty s rovinnější povrchem, cyklokros je dobrá volba. Konkrétní model se doporučuje hůře. Nabídka sice není extrémně široká, ale i tak je na našem trhu řada značek, které cyklokrosový model nabízejí. Můžete sáhnout třeba po vložence cyklokrosové klasice Ridley, ale na celou řadu cyklokrosových modelů narazíte také u značek Cannondale, Merida, Felt nebo Kona. V letošním Cykloservisu číslo 6 vyšel test modelu Kona Jake, takže se můžete inspirovat.

A nakonec si neodpustíme reakci na váš názor ohledně odpružení. V případě dostatečné kvality je odpružení, přední i zadní, obrovským přínosem. Jestliže se ale do terénu chystáte spíše výjimečně, dokážeme pochopit váš postoj. S pozdravem vaše redakce

CYKLOPRAG vás zve do svých prodejen
nám, Jiřího z Poděbrad Ríšská 27, tel.: 222 522 490 Vlnice Vlnohradská 3216, tel.: 212 240 557
Holešovičská tržnice Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675 Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

MIMOŘÁDNÁ NABÍDKA

Author Modus 08	16 990,-	Author Kinetic 08	9 490,-
Author Context 08	12 490,-	Celokarbonový košík SPECTRA	499,-
Author Traction 08	11 490,-		
Author Traction disc 08	13 490,-		

POSLEDNÍ KUSY, SUPER CENA

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH

www.cykloprag.cz

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cykl@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9-15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalcečko, Jiří Uzdál • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amier a Spolupracovníci: Petra Tlaková, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový přečník 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 není zodpovědný. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.



AUTHOR

Vision



Jméno Vision provází modelovou kolekcí domácí značky Author téměř od jejích počátků. Tento model vždy splňoval nároky sportovních jezdců cross-country, pro něž představoval výhodné spojení závodních genů a přijatelné ceny. Poslední generace jde samozřejmě ve šlépějích svých předchůdců. Vision je zkrátka klasikou, ovšem neustále zdokonalovanou. V současné době se navíc atraktivita tohoto modelu ještě znásobila akční slevou, namísto původních třiceti tisíc korun se jeho cena nyní pohybuje již od 24 990 korun.

Klasika s klasickým jménem

Rada závodních a sportovních XC modelů Author se pro mnohé cyklisty stala jakýmsi měřítkem k porovnávání mezi tím, jestli je některý jiný rám kratší či delší, stabilnější či naopak živější a podobně. Stavba rámu Author je zkrátka oním zlatým středem, a právě z tohoto důvodu padne většina modelů této značky jezdcí takřka okamžitě do ruky.

To samozřejmě platí také u testovaného modelu. Stačí zvolit přibližně navýskle nastavení řídítek a sedla a již první metry přinášejí pocit, jako by jezdec tento bike sedal již delší dobu.

Vyváženost v délce posedu a především v samotné ovladatelnosti je nespornou výhodou. Bike je dostatečně živý pro vychutnání a čistý průjezd i techničtějších pasáží, zároveň však nabídně jisté vedení s přímou úměrností mezi zvyšující se rychlostí a jízdní stabilitou.

Označení "zlatý střed" ve spojitosti s geometrií tohoto kola má své opodstatnění, ovladatelnost totiž není pouze o samotném zatáčení. I přes závodní XC posed s rovnými řídítky se vision nijak nebrání výraznému nadhození předního kola při nájezdu na terénní překážku. Přitom jeho vrchářské schopnosti tím nejsou nijak negativně ovlivněny a pro udržení předního kola v kontaktu s podkladem není nutné ani v hodné prudkých výjezdech nějak přehnaně laborovat s těžištěm. Dá se říci, že co jsme na tomto kole sjeli, to dokázal bike také vyjet. Zdatným pomocníkem nám při tom byly pláště Author Beetle Juice, které na tvrdém povrchu nabídnou slušnou rychlost i jistotu a v lehece rozměkklém terénu či na sotolině stále poskytují jezdcí solidní oporu. Při agresivnějším jízdním stylu sice jemnější vzorek středu trochu trpí, ale i tak patří životnost pláští v své třídě k lepšímu průměru.

Ve sjezdech vynikne především již zmiňované dobré vedení bez jakéhokoliv náznaku neposlušnosti. Hodně prudké či technické sjezdy nejsou kolu zapovězeny, ale pouze za předpokladu dostatečné zkušené pilotáže. Přece jen je nutné počítat s nízkou polohou řídítek, a tedy i s nutností přesunutí těžiště co nejvíce nad zadní kolo.

Pro cross-country je samozřejmě zásadní akcelerace, s tou nemá 11,8 kg vážící bike problém. V sedle, a to ani při vyložené silové jízdě, není patrný ani sebemenší náznak kroucení rámu. Boční tuhost partie okolo středu je na solidní úrovni, na čemž se podílí mimo jiné horizontální zploštění spodní trubky v této oblasti. Po stránce torzní tuhosti předního trojúhelníku patří rám spíše k průměru. Relativně úzký vejčovitý průřez horní trubky je sice na pohled atraktivní, nepatří ale do kategorie supertuhý. I tak je ovšem pevnost rámu bezproblémová, a to i pro těžšího jezdce. Navíc je rám k jezdcí celkem štědrý v případě jízdního komfortu. Nelze sice vyloženě hovořit o schopnosti zadní stavby pohlcovat otřesy, celkově se ale rám rozhodně řadí mezi pohodlnější a výborně mu v tom asistuje také karbonová sedlovka Author

s výrazně přesazeným duralovým zámekem. Takže i když rám nepatří mezi extrémně tuhé, jeho kombinace nabídně tuhosti a komfortu je zdařilá. Vše je zde namícháno tak, aby z jízdních vlastností maximálně těžil právě jezdec.

Detaily dělají kolo...

A právě takových detailů je třeba na rámu celá řada. Stačí si prohlédnout oblast okolo hlavové trubky s mohutnou spodní navařenou výztuhou, na níž nechýbí plastické logo značky. Stejně tak zdařilý je třeba horní můstek zadní stavby nebo patky. Dobře je vyřešeno vedení hadičky zadní brzdy, jakékoliv nežádoucí klepání hadičky o rám vision neznačí.

Po stránce odpružení bylo vsazeno na jistotu. Vzduchový drake od Manitou nabízí vynikající citlivost a celkově jemný chod. Určitým handicapem sice pro někoho může být zanofování do zdvíhu při brzdění, ale zmiňovaná citlivost to více než činohodnotně vyvažuje. Líbilo se nám praktické využití takřka celého 100mm

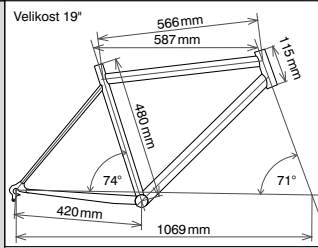
zdvíhu, k celkové tuhosti konstrukce vidlice nemáme připomínky.

Výbornou práci během testu odváděly také brzdy Hayes Stroker Trail v módní bílé barvě. Přední kotouč o průměru 160mm byl díky dobremu brzděnému výkonu v praxi zcela dostačující.

A pochvátit musíme také kola složená z kvalitních nábojů na průmyslových ložiscích, ráfků Author Argon Pro a nepřehlédnutelných červeně anodizovaných duralových niplů. Absolutorium z hlediska komfortu zasluhuje sedlo Fi:zi:k Nisene s výraznou vrstvou polstrování a s technologií WingFlex. Pružné bočnice a celkový tvar skeletu mají lvi podíl na faktu, že toto sedlo maximálně vyhovuje drtivě větší části uživatelů. Podobně jsou na tom také gripy z vlastní produkce Authoru. Jejich měkký směr, velice jemný vzorek a duralové zámkové objímky dělají z těchto gripů jednoho z našich favoritů a ne náhodou je právě tento model přítomen také na nejednomu redakčním stroji. Detaily zkrátka dělají kolo...

Technická specifikace:

- Rám: triple butted dural R6
- Vidlice: Manitou Drake Super Air 100 mm
- Kliky: Shimano M542 22-32-44
- Řazení: Shimano Deore XT
- Přehazovačka: Shimano Deore XT
- Přesmykač: Shimano SLX
- Kazeta: Shimano HG 61 11-32/9
- Brzdy: Hayes Stroker Ryde
- Náboje: Author Xenon Disc
- Řáfky: Author Argon Pro
- Pláště: Author Beetle Juice Kevlar 2.0
- Pedály: Shimano M520 nášlapné
- Řídítka: Ritchey Comp
- Představec: Ritchey Pro
- Sedlovka: Author karbon 31,6 mm
- Sedlo: Fi:zi:k Nisene
- Hmotnost: 11,8 kg (vel. 19")
- Cena po slevě: od 24 990 Kč



- ovladatelnost, citlivost vidlice, pohodlné sedlo, cena
- průměrná tuhost rámu

TIOGA
FUTURISTIC Classic

TIOGA SPYDER TWINTAIL
NOVÁ GENERACE REVOLUČNÍHO SEDLA, KTERÉ DÍKY MATERIÁLU CARBONITE, ŠWEB KONSTRUKCI A ARC-FLEX ULOŽENÍ POKLIDUJE NÁRAZY AŽ O 78% LÉPE. VÁHA 135 G.

WWW.KATMAR.CZ

QUARTZ by LOOK

Larger Platform for Maximum Pedaling Power and Efficiency!

At the forefront of cleiss pedal innovation and advanced carbon technology for decades, LOOK now turns the off road world upside down with the Quartz line. Super-light LOOK Quartz pedals (120g Quartz Ti) promise you the ultimate in power-enhancing stability, butter-smooth efficiency, and bombproof reliability

Inventor of the cleiss pedal, LOOK's «Savois-Faire» is now in MTB.

www.vkolek-import.cz



AMULET 9,600

Tentokrát se nám do testu dostala letošní absolutní novinka kolekce Amulet, a sice typ 9,600 s karbonovým rámem. Po topmodelu 8,990 je to hned druhý nejlehčí bike v nabídce domácí značky, navíc s tožným rámovým základem. Díky ceně 79 990 korun, výbornému osazení, a především hmotnosti 9,6 kilogramu, která je ve velikosti 19" bez pedálů skutečně reálná, jsme k Amuletu již od počátku přistupovali jako k nekompromisnímu závodnímu cross-country biku. A Amulet během testu potvrdil, že to byl přístup správný.

Nejdříve pár detailů k rámu, jehož celokarbonová monocoque konstrukce nahrazuje u trojice nejvyšších modelů do loňska používanou kombinaci duralového předního trojúhelníku a karbonové zadní stavby. Rám nepůsobí na první pohled nijak výrazně mohutně, což je dáno především použitou grafikou s podélnými přechodovými linkami. Skutečnost je ovšem jiná, trubky mají nadprůměrnou

výšku profilu a dominantními prvky rámu jsou soudkovitě tvarovaná hlavová trubka, nepřehlédnutelná monostay vzpěra a celkově robustně vyhlížející ramena zadní stavby. Stejně tak bytelně se tváří i partie okolo středového pouzdra, především svou šíř v případě dolní trubky i napojení zadní stavby. Nevšední je mimo jiné i schůdek na spodní a horní trubce, dobře patrný při bočním pohledu na rám.

Z detailů jsou výrazné patky rámu, které mají hodně široká zakončení pro zasažení mohutných ramen. K méně vidaným prvkům patří i lepené a nýtované opěrky řadičích bowdenů a úchyty hadičky brzd, které jsou černě lakované, a jejich montáž očividně proběhla až po nástřiku rámu. Design asi nemá komentovat, je skvělý!

Amulet

Je celkem jasné, že bike s hmotností kolem deseti kilo a s koly Mavic CrossMax SL bude solidní XC letadlo. Zde je to navíc podpořeno solidní tuhostí rámu, zajišťující op-

timální přenos energie i při silném záběru. Obvodová hmotnost kol patří k těm nejnižším, na čemž má zásluhu především montáž superlehkých pláštů Schwalbe Furious Fred v šířce 2,0 palce. Na druhou stranu jsou použité pláště po praktické stránce zároveň jediným handicapem kola. Se svou hmotností 295 gramů za kus a s pouze velice jemným vzorkem, skládajícím se z kosočtvercových výstupků, sice poskytují skvělou akceleraci a vynikající schopnost odvalování, veškeré své klady však ukáží pouze v úplně suchém terénu. Univerzálnost zde zkrátka chybí a vydat se s tímto obutím již do lehce rozmočeného terénu vyžaduje výbornou jezdeckou techniku.

Jakékoli další záporny byste však u tohoto kola hledali marně. **Rám nabízí ideální kombinaci nízké hmotnosti, dostatečné tuhosti a zároveň slušné porce komfortu. Směrování vláken a vrstvení pleteniny se zde zkrátka povedlo, a navíc maximálně podpořilo tvarování jednotlivých partií rámu.**

Samotná akcelerace a rychlost závodního kolu pro XC ale zdaleka nestačí. Zásadní je také ovladatelnost, respektive její kombinace s dobrým držením přímého směru. Zde se jedná o zřejmý kompromis, kolo není nadměrně živé, zároveň ale přesně reaguje na pokyny jezdce a nijak neprotěstuje ani v hodně točitých pasážích. Výhodou je i výrazný sroping a sériové, lehce vyšší umístění řídítek. Nízká hmotnost kola i jeho optimální rozložení váhy se navíc promítá do chutě k odlepení od země. **Terénní schod, vystouplý kořen či kámen, případně vyskočení na obrubník chodníku ve vysoké rychlosti, to vše nečiní tomuto kolu sebemenší problém. V případě potřeby s kolem vyskočíte snad v ten samý okamžik, kdy na to pomyslíte.**

Přes to vše je posed na kole vyloženě sportovní s optimální aerodynamikou a záběrem do pedálů, stále je testovaný Amulet především cross-countryový závodní bike. Dobrý pocit jsme z kola měli jak v prudších vjízděch, tak i ve sjezdech, kde byly jediným limitem již zmínované pláště, jež se navíc zdají užší, než je udávaných 2,0". **Nabízená míra komfortu je určitým bonusem navíc, který v takové míře zdaleka není standardem většiny závodních MTB. Otřesy rámu absorbuje jako celek a skvěle mu přitom asistuje karbonová sedlovka FSA, u níž je její "pracovní dráha" viditelná pouhým okem.**

R7, Stroker, FSA...

Vidlice Manitou R7 je po funkční i hmotnostní stránce vynikající. I když mají někteří těžší jezdci připomínky k tuhosti její konstrukce, tak ta je podle našeho názoru

i pro závodní XC zcela dostačující. Dobrá citlivost a využití většiny zdvihů jsou jejími klady, do ruky nám ale nebylo úplně příjemně ostré tvarování páčky lockoutu.

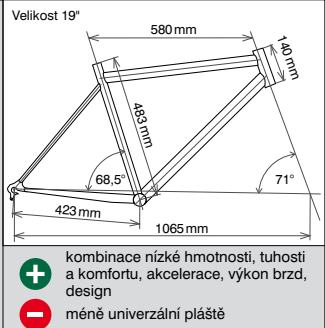
Brzdy Hayes Stroker Carbon zde oslnily na celé čáře. Zajetí bylo v tomto případě hodně rychlé díky většímu mokru a dešti. Výkon brzd byl skvělý, stejně tak tvrdost páky při dosednutí destiček na kotouče.

Z dalších dílů byly ozdobou komponenty FSA, tedy karbonová řídítka a především představec OS 115. Jeho frézované tělo z kovaného duralu, doplněné o sněhově bílý lak a karbonovou přední půloblanku, je prostě nádherné. Zdařilá je rovněž volba sedla WT Shadow V s lišinami tvořenými titanovými trubičkami. Od WT pocházejí rovněž hrubší gripy, které nabízí pevný úchop.

A naše doporučení? Doplnit košík na láhev, rohy na řídítka a vyrazit na nejbližší závody. ■

Technická specifikace:

Rám: Full Carbon
Vidlice: Manitou R7 Super 100mm
Klíky: Shimano Deore XT 22/32/44
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano XTR Shadow
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kola: Mavic CrossMax SL DISC
Kazeta: Sram PG970 11-32
Pláště: Schwalbe Furious Fred 2,0
Řídítka: FSA Carbon Pro
Představec: FSA OS 115
Sedlovka: FSA SL-K
Sedlo: WT Shadow V
Pedály: bez pedálů
Hmotnost: 9,6 kg (vel. 19", bez pedálů)
Cena: 79 990 Kč



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

KOOL-STOP
 „CO NEUBRZDÍŠ, TO NEUKECÁŠ!“
 A NAME YOU CAN BRAKE ON

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

BP Lumen
 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

On-line prodej: **bike4u.cz**

2Feminine

Z letní kolekce domácí značky 2F prošla našim testem další dvojice produktů, a sice dámský dres s potiskem a rovněž dámské elastické 3/4 kalhoty. Spojujícím prvkem testované dvojice byla nejen modrá barva, u kalhot použitá na plochých švech, ale především zřetelně anatomický střih a libivý design. Celou skupinu představují především ženy a dívky, které jezdí spíše sportovníně, až u též v terénu či na silnici.

Dres s krátkým rukávem je ušit z materiálu Polyester Mikro, který je vyvinutý speciálně pro cyklistiku. Vedle nízké gramáže nabízí vynikající prodyšnost danou svou strukturou na bázi síťoviny. Charakteristickou vlastností použitého materiálu je také schopnost rychlého transportu vlhka od pokožky, v letním horku proto není nutné nosit pod dres funkční spodní prádlo.

Střih přesně odpovídá ženské anatomii, je o něco užší v ramenou a kolem krku, spodní lem je naopak zcela volný, s lehkým nabráním přes boky. Krátké rukávky rovněž postrádají jakýkoliv stahující lem, usazení na těle je zkrátka po všech stránkách pohodlné. Výhodou je také výrazně zkrácení předního dílu oproti zadnímu, takže se na bližší materiál nevzhledně nekabrátí. Po estetické stránce zasluží pochvalu jak provedení skrytého zipu, tak i ploché švy či potisk s motivem květiny.

Vpravo vzadu instalovaná kapsa s bočním vstupem je dobře přístupná. Vhodná je však pouze k uložení kapsničky, mobilu či klíků od domu. V případě jejího výraznějšího napěchování zaprvé nepůsobí právě esteticky a zadruhé se díky její váze dres v pase lehce přetáčí. Náhradní pláštěnku a další drobnosti budou proto dámy muset uložit do bažutku.

Dres je nabízen v modré, červené, růžové a šedé barvě za 811 korun.

Třicetivtečnické dámské kalhoty 2F jsou ušity z kvalitního polyamidu s 20% podílem lycry. Šestipanelový střih s výrazně prodlouženým zádyvným dílem zajišťuje vynikající usazení na těle. Testované kalhoty jsou tedy jasným příkladem toho, že v případě vhodné zvolenosti střihu není potřeba lacl, který by navíc většina cyklistek pravděpodobně proklínala. Výhodou je vysoká elasticita použitého materiálu, v praxi se pak jako nadprůměrná ukázala i jeho životnost.

Délka střihu je vzhledem k označení velikosti odpovídající, ani při výrazném ohybu nohy se spodní lem neposouvá příliš blízko pod koleno. Zakončení je provedeno pouze zdvojeným lemem bez protiskluzové úpravy, takže nikde nic netlačí ani nedě, což jistě cyklistky uvítají. Vnitřní polstrovaná vložka C-Tex s antiobakteriální úpravou sice působí na první pohled dost minimalisticky, v praxi ale nabídne dostatek pohodlí a především se skvěle přizpůsobí tvaru sedací partie. Výhodou je i její doslova sametový povrch a z hlediska životnosti lycry také hustě obvodově obšíjí vložky.

Z detailů zasluží pochvalu reflexe na lemu nohavice, pouze nás překvapila její instalace na pravou stranu. Malá zadní kapsička se zapínáním na zip může sloužit pro uložení drobností.

Cena dámských 3/4 kalhot 2F je 1166 korun. Vedle černé klasiky s modrým či červeným plochým švem je v nabídce také provedení s bočním barevným štěpem, dále kombinace tmavé a světlé šedé či růžovo-šedá varianta.

(kad)



Duo Enduro od WTB



Široké pláště jsou dnes synonymem hlavně celoodpružených kol pro enduro či all-mountain nebo ještě drsnějších strojů pro freeride. Zatímco bikeri v zámoří si své XC odvíjají standardně na stroje se zdvihy 140mm a na pláštích 2,3 palce širokých, u nás jsou tyto hodnoty vyčleněny právě výše zmíněným drsnějším stylům.

Dvojice pláštů značky WTB prošla během posledních tří měsíců celkem náročným testováním, abychom zjistili, jaké jsou výhody či nevýhody širokého provedení, kolik toho snese vzorek a zda na velikosti opravdu záleží.

Prowler SS



Prowler XT



Prowler SS

Plášť v ceně 790 korun, který byl primárně určen pro slopestyle, jsme nasadili na přední kolo. Jeho základem je kostra s hustotou vláken 60 TPI, kevlarovou patkou a pryží DNA, což je dle výrobce speciální směs se schopností přizpůsobit se terénu.

Vzorek běhounu nese na středové části široké profily, které se střídají s užším provedením, nicméně komplet tvoří skoro souvislý středový pás. Mezery mezi jednotlivými výstupky jsou minimální, takže pro lepší přilnavost je každý špunt podélně rozříznutý. Na první pohled to působí skoro jako dežén zimních pneumatik u automobilu, kde tvoří zářezy speciální technologie pro lepší přilnutí k podkladu. Boční výstupky jsou tvořeny výraznými profily na vnější hraně s menšími profily v mezerách.

Podle výrobce je plášť určen jak na přední, tak na zadní kolo. Nazovet jej na ráfek WTB nebo Remerx nevyžadovalo větší sílu a stáčila jedna montpáka. Po nafouknutí si plášť okamžitě "sednul", takže nebylo třeba jej do rovnávat. První dojmy byly jasné, na asfaltu sice nemá kvůli souvislému pásu na běhounu výraznější odpor, jeho rozměry ale příliš lehkou jízdu neumožní. Je to prostě speciál do tvrdšího terénu. Výrobce jej doporučuje na hliněný povrch a sypký podklad. V tom mu musíme dát za pravdu. Na lesních cestách či na úzkých pěšinách pokrytých kameny nebo kořeny je tahle pneumatika k neutržení. Perfektní přilnavost a doslova lepivost na povrch dají jezdcí hodně jistoty. To vše platí pro suchý a tvrdý podklad. Na šterku nebo písku pak platí skoro totéž, široký běhoun se prostě spojí s terémem a drží. Utrhnout plášť do smyku v suché zatáčce, na kořeni nebo na kamenech či asfaltu lze jen stěží. Perfektní jsou i jeho tlumicí vlastnosti, takže nabídne hodně komfortu. To vše vyváží větší valivý odpor daný šířkou a hmotností 930 gramů.

Na mokřem podkladu už se jízdní vlastnosti liší. Mokré kameny a kořeny jsou takřka totéž, co stejný podklad za sucha, guma prostě drží. Výraznou slabinou je ale bláto a mokrá tráva. Lehce mokry terén zvládá, ovšem po nájezdu do bahna se velmi rychle zanese a poměrně těžko se čistí. Menší prostory mezi středně vysokými profily nemají možnost bláto tak rychle vytěsnit. Proti úzkým pláštům, které se do bahna zařiznou, nebo speciálům s řídkým a vysokým vzorkem je zde v nevýhodě. Velká stýčná plocha, která je za sucha excelentní, zde začne kvůli ucpání pod brzdění i v zatáčce trochu klouzat. Suchý a tvrdý povrch nebo mokré kameny jsou ale pravou domovinou tohoto modelu. Navíc slušná odolnost běhounu i nulový počet jeho poškození o kameny a odolnost boků jsou rozhodně velkým plusem pro význačně náročných terénů.

Prowler XT

Na zadní kolo jsme nasadili model XT, který má sice podobné boční profily, nicméně středové část má široké příčné výstupky rozdělené do menších částí s prořezáním jako vpředu a mezi jednotlivými příčnými pruhy jsou dost velké mezery na to, aby se plášť dobře čistil. Navíc orientace středových profilů vložené napříč běhounem jasně ukazuje na výraznější záběr a brzděnou účinnost než na vodičí schopnost na předním kole.

Tytéž vlastnosti jako hustota vláken, patka nebo směs dávají při šířce 2,3 palce hmotnost

960 gramů. Cena pláště je pak 790 korun. O nasazení na ráfek platí totéž, ne však pro jízdu samotnou. Díky větším mezerám mezi vzorkem je plášť na asfaltu trochu hluchnější a má větší valivý odpor. V terénu pak platí takřka to samé jako u jmenovci s dodatkem SS. Velký rozdíl je ale na blátě a mokřem podkladu. Příčné výstupky se mnohem lépe čistí, a plášť tak sedí výrazně lépe než předchozí model. Brzděné vlastnosti jsou tak i na měkkém podkladu poměrně slušné a totéž platí pro samočištění. Nepatrně slabší je na mokřích kořenech, kde je znát menší počet profilů na středě běhounu. Životnost vzorku je kvůli většímu mezerám na běhounu sice o trochu nižší, přesto ale pláštěnka kilometrů v těžším terénu neznamenala větší než zhruba dvacetiprocentní úbytek materiálu.

Kombinace obou pláštů, jak jsme ji popsali, je pro jízdu v náročném terénu hodně zdařilá. Šíře 2,3 palce nabídne vysoký komfort a schopnost přejít takřka cokoliv. Dání za to bude trochu vyšší odpor daný hmotností a u modelu Prowler SS slabší schopnost držet v blátě, jinak nemají pláště slabinu.

(už)

- + Prowler SS: odvalování, tlumení, adheze, odolnost
- Prowler XT: tlumení, silný podbrzdění, adheze
- Prowler SS: ucpávání v blátě
- Prowler XT: pomalejší odvalování

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 šlápnutí 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	PORTUGÁLSKO	MARATONA D'ALTE
24/5	KOREA	SAIKHULHY NATIONAL MOUNTAIN BIKE RACE
24/5	ŠPÁŇSKO	17A CABRERES BITT
14/6	NĚMECKO	BIKE FESTIVAL WILLINGEN
20/6	VELKÁ BRITÁNIE	MOUNTAIN MAYHEM
21/6	SLOVINSKO	NISSAN UCI WC RACE
12/7	ITALIE	SÜDTIROL DOLOMITI SUPERBIKE
18/7	FRÁNCKIE	MOUNTAIN OF HELL
18/7	TAJWAN	FONGSHAN RESERVOIR CROSS COUNTRY
2/8	MAĎARSKO	BÜKK MARATON XC RACE
8/8	NORSKO	SKYKLEENER N
18/8	KOLUMBIE	ANDIAN 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	WIKIKA 100
10/10	JIŽNÍ AFRIKA	THE RIDE MAG CRATER CRUISE
18/10	URUGUAY	AVENTURA GT



Jezdec týmu Ked CykloMax Martin Horák se spolu s kolegou Milanem Špolcem vydali do Kanady, kde absolvovali sedmidenní etapák TransRockies.

Ten jezdec provedl skrz Skalisté hory mezi městy Panorama a Fernie. Celková délka 531 km a převýšení 14 200 výškových metrů sice na první pohled dostatečně nevypovídají o náročnosti závodu, ale obtížnost byla znásobena velmi náročným terénem a několikhodinovými výjezdy i technicky velmi těžkými sjezdy uprostřed kanadské divočiny, navíc mezi volně se pohybující zvěří, medvědy nevymíjaje.

I přes strašnou zimu a deštivo dokázali Martin s Milanem v kategorii Masters vyhrát a celkově obsadit třetí příčku! Celkovými vítězi se stali Stefan Widmer a Marty Lazarsky z Rocky Mountain Factory týmu, druhou dvojici v pořadí byli Joao Marinho a Jose Silva ze španělského týmu Amarante Bike Zone - Onbike.

Martin s Milanem ujeli 531 kilometrů za 30 hodin a 40 minut, a ačkoliv se jim podařilo

TRANS ROCKIES NA



Při letošním etapáku závodníci hodně potrápily zima a mokro.



Zasloužená odměna po vítězné šesté etapě. Martin s Milanem vyhráli kategorii Masters a celkově skončili třetí!



vyhrát šestou etapu, na vítěze ztratili něco málo přes hodinu. Martin nám po dobu závodu zasilal své dojmy z jízdy, takže by bylo škoda je neuvěřitelně v původním znění. Z autentické výpovědi je nejlépe poznat, jak se klukům jelo a s jakými strastmi se potýkali. Prosíme, omluňte text bez diakritiky, neboť pochází přímo z dějiště a také hovorově výrazů. Tuto osobitou výpověď jsme si totiž nedovolili cenzurovat, neboť každé slovo, jak sami zjistíte, má svou váhu.

1. etapa - 9. 8.

„Zdravíme z Kanady, dneska jsme absolvovali první etapu. Vzhledem k tomu, že byla první, tak jsme ji vyhráli v Masters a v absolutním pořadí jsme třetí. Spolcík to měl těžký, protože byl dost dlouhý singltrack. Dvakrát se mi tam zvalel, zalomil bowden na brzdě a navíc se mu po hodině jízdy protočila řídítka. Nicméně to nevaldilo tomu, že na kopci cca po hodině jízdy jsme byli druzí s minutou ztráty na první tým. Ja měl defekt 3 km před cílem, ale to už jsem ani neměl a dojel

po rafku. Guma je mrtva. Zatím je teplo a sucho, což je hlavně pro Spolcika velká klika. Od zítřka jsme v divočine bez signalu, ozveme se až po čtvrté etapě. Budem doufat, že udržíme leader tricka.

2. etapa - 10. 8.

Po startu jedem pryč, nicméně nás dojíždí leaders, jedeme s nimi pod druhy kopce, depa jedna, začne chuze, kolo na zadech, vidíme je, pak travers, single track, pro Spolcika začalo peklo, furt cekam, ale jedem, nektery useky jede jak magor, doufam, že se nezabije, je to srdcar, depa dve, beru vodu a nejaky jidlo, Spolcik hlasi krece, beru obe kola, dem pesky, je to prudky, ja a dve kola, odchazime, Spolcik odpad, vsichni tri na nej cekame, single track, hustej, Milan ma nekolik padu, tak deset, koordinaci davno nema zadnou, cekam, rachot jak havoda, z lesa se ozve: Potrebuju naradi, vynori se Milan s vylomenym sedlem, je to carodej, zamek jak jezek v kleci, nadavam jak prase, uz ma zas neco povolenyho, to neni sedlovka ale hlavolam, mam

to, jedem dal singlem, Milan se statecne valí po zemi, uz si odrel i bradu, ma toho dnes plny kecky ale furt to gumuje, konec singlu, sotolina, beru ho do zlatyho kocaru a jedem, nic nerika, trpi, obcas houkne, ze odpada, v cilí je off, rika: Dnes to bylo tecky, co? Souhlasim, sem zvedavej, jak to do zitra rozmotá, jsme absolutne treti a v duchodcich vedem.

3. etapa - 11. 8.

Uz od rana je zima a leje, dnes vse jako casovka, startujeme v 13.05 hod., trat 37 km v single tracku, rano vypustili prvního tyпка a projizdi ji za 3,5hod takze asi masakr, porad do sebe leju caj, zima je otrešana, Milan hlasi: Na mokru jedu pomalu, v duchu si rikam, hlavne, kdyz pujde rychle, startujem, po 10 metrech to padne do singlu, do hodne slusnyho, trat jak kolej plna bahna, korenu a kameny, Spolcik bojuje se sebou, s kolem, s trati, na 20 minute nas dosmazej Amici druhy v mastrech, rikam jim, ze dnes vyhrajou etapu, moc tomu zatim neveri, Milan se jim hryzne za zadovku a ma-

ka, jedem tak sedmickou, obcas dojedem nejaky typy, vetsinou to kosej po svejch, posledni dva kilaky jsou podel strze, neni mi jasny, ze tam nikdo nezahuel, cil, tri hodiny, Spolcik je opet KO, vsechno od bahna a venku humus, furt nadavam, je mi zima, mam mokry veci, jdu spat.

4. etapa - 12. 8.

Vstavam v 5.45 hod, je mi zima, vometu si zuby a jdu na snidani, venku je hnusne ale neleje, start je v 8 hodin, Spolcik uz dlouhou planuje atak na první místo v etapě, prave na tu dnesni, tak jsem na nej zvedavej, vcera mel krece do rukou, ze se ma-lem ani nenavecerel, startujeme, v první single tracku jede jak demon, nechapu to, po hodině jízdy jsme tam tri dvojice, je mi zima, jedem pomalu, chvilku jedu na spici, Milan hlasi: Muzes jet, jsme tady sami, jedu, Milan v haku taky, single track, docvak-li nas a vobjeli jak patniky typci z Rocky Mountain, nic nerikam a furt jedu tempo, Milan ten bojuje, v dalším kopci je dojedem, tri hodiny jízdy, slusny, pres horizont

chuze, mizej, je zima a leje, mlcim a taham na sotoline, Milan se pekne pece, je mi zima, mam celej den mokry boty, otreš, je to nekonecny, furt jedem a leje, uz se mi to hryze, Milan chvilku jede, nespomalujem, je to kraffak, cil, jsme absolutne druhy, o tri minuty, nic tady neni pripraveny, nadavam jak prase, je mi zima a vsechno zadelany, kolonizuju stan a jdu lezet, spinavej jak do-bytek.

5. etapa - 13. 8.

Zima, vsechno mokry, snidam, balim veci, start, zima jak prase, start, jedem pomalu, samy kaluze, 50 minut jízdy, bro-dime reku sestkrát, otrešny, necejtim nohy, je 6 stupnu, jedem tempo, moc lidi, Milan nastupuje a jede pryč, je mi to jedno, nikam nejedu, je mi zima, za horizontem ho mam, zima, 4 stupne, to nemuzu prezit, leje a leje, uz sem nikdy nejedu, single track, uz cejim ruce, nohy ne, jedem uz jen my a leaders, posledni berg, hodne se chodi, zima, 1950 nad morem, Milan uz je chycenej, jedem 4 hodiny a mam 65 km, na horizontu cekam, davam volnost svymu peru (brain open), sjezd, naprostej bordel, kameny jak krava, vidim soba, je big, furt sutry, Milan bojuje, pera makaj, malo, my makame taky, zima, leje, nelehli jsme, cil, zase druhy absolutne, první vetve, Milan je spokojenej a ja zmrzlej. Venku leje furt, do stanu nejdu, civilizace, nasomruju se k nekomu do baraku, za dres, to pude, potrebuju pracku, susicku, jidlo, piti...

Security Tech Germany

ABUS
největší evropský výrobce
mechanického zabezpečení

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

Granit X-Plus 54

Bordo 6000

Urban-1

ST 3700 KF Bellamy

ABUS CZECH
s.r.o.

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

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

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

XRACE PELLIS ESPRIT

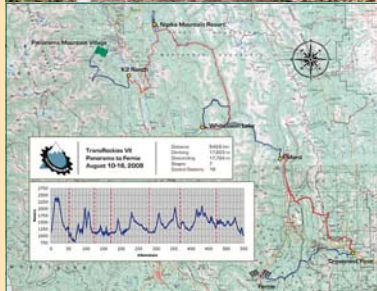
EXTENDER

LADY

Sedlo Extender: pánské/ dámské
Péra: Cr/Mo/ Ti/ Váha: od 22Gg
Cena: od 690 Kč.

pellis

VLASTNÍ KŮŽI



Tlačení či nošení kola je nedílnou součástí závodu. Odměnou jsou však výhledy do překrásné kanadské přírody.

Jak je vidět z grafu, profil trati byl skutečně náročný.

6. etapa - 14. 8.

Spím na ochozu stadionu, luxus, snídaně v 6 hod., venku total leje. Milan mi vysomruje potravinovou folii, hodim to dnes na mumii, palej me sliznice, bude ryma, folie je malo, start, Milan jede hrozny peklo v prvnim kopci, nadavam mu, nesedi mi to, singletrack, bojuje, jsme 3 dvojice, zacina dojit, 5 stupnu, mam kratasy, vsude voda, vir, neskutecny, brutalni, jedem hodinu, do cile to nepreziju, typci taky nevyhadaj dobre, jedem jak s hnojem, kopec, zima, 1900m.n.m, zima, bahno, vsichni stejny,

furt 3 dvojice, 20km samy stojky na pesaka a kaluze po naby, asi 100 kusu, teplo 10 stupnu, dnesni max, poslednich 20km motokrosova trat, vse big, leje, jedem pry, rvu na Milana, ze musi jet, rve to, furt, ma defekt, jen mu to ujde, nestavime, rvu, at to neflaka, uz nejede rovne, ma vyraz stvany zvere, jedem, je to dobry, sotolina, zase jedu, spolcik v haku vydrzi hrozny veci, jeste kousek, cil, vyhrali jsme etapu, parada, 5,35 hod., nevim kolik kilaku, ale kolo na hadry a ja taky, zejtra posledni etapka, Martin.

7. etapa - 15. 8.

Spime na stadionu na modry care, snidane, baleni, start 9 hod., mam na sobe snad celou tasku + gumovy rukavice a potravinovou folii na nohach, 7 stupnu, jedem, bahno a kaluze, cesta jak lepidlo a furt nahoru a dolu, Milan je na gume, nejde mu zadni brzda, asi vzduch, jedem nebo se spis sunem krajinou, je ticho, po 3 hod. se to roztrha, Milan je total, lehnul, v balvanech, lezi a chropti, kouknu na nej a posadim ho, nic mu asi neni, asi si chtel vorazit, koukam mu na kolo, takze zadni brzda na paradu, predni bez desek jenom pistky, rikam mu proc to neopravit? Prej udelal sem dulezity veci: namazal retez + nafouk zadni gumu..., jedem dal, posledni berk a pak singlem dolu, cil, parada, uz to skoncil, Milan moc nemluvi, ale je stastnej, unavenej a trochu odrenej, vyhlaseim vse ok, takze mamce startovny na pristi rok + jeste jedno na podobnej bilinec nekam do quebeku, parada. Cus Martin a Milan"

Věřme, že omluvíte drsnější jazyk reportáže, ale pokud jste se vcitili do pocitů jezdců letošních TransRockies, nějaké to hubičkové slovo vás jistě nerozhodí. Více informací o závodě a hlavně videa z jednotlivých etap najdete na www.transrockies.com.

(mig)

Multimediální Cykloservis

Přes léto jsme sice měli redakční pauzu, ale to neznamená, že bychom zaháleli. Na internetových stránkách www.cykl.cz jsme založili video kanál, na němž postupně uveřejňujeme videa, která názorně doplní obsah časopisu.

Videotesty kol

Na stránkách můžete shlédnout několik druhů videí, ale hlavní slovo mají videotesty kol, v nichž je lépe vidět funkce kol. Novinový papír ani sebelépe vyfočená fotka totiž neukáže funkci systému odpružení ani chování kola v terénu. Proto jsou

testy věnovány hlavně odpružení a jezdeckým záběrům z testování.

Výuka jízdy na kole pro XC

Druhou významnou složkou jsou výuková videa techniky jízdy v terénu. Naši redaktori totiž na různých tréninkových kempech jako instruktoři pomáhají jezdcům překonat strach z terénních pře-

kážek ve sjezdech i s technikou jízdy do kopce rozbitým terémem, zúčastnili se například Tomac bikové akademie na Festivalu cyklistiky v Úpici, výukové kempu Cyklotréninku v Adršpachu či kempu Alltrainingu v Sedloňově. Cenné rady a návody, jak na techniku jízdy, nyní budou uveřejňovat i na našich stránkách nejnovějším způsobem – ve videích.

Kromě videotestů a výukových videí na stránkách www.cykl.cz najdete i naše oblíbená videa od jiných příspěvatelů, za zhlédnutí rozhodně stojí video Danneho MacAskilla, jenž doslova tančí na svém kole v ulicích a kromě seskoků odevšud, otoček a jízdy po zadním i předním kole pozadu (!!!) ve videu vyšle i salto o strom. Takže neváhejte a navštivte videokanál na www.cykl.cz, kde se dozvíte víc.

(mig)



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

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

po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (období zájezdů)

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ

značková prodejna servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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

AUTHOR MARATON TOUR

- 25. 4. 2009 Author 50 Český ráj Branžez, Nová Ves
- 3. 5. 2009 Dětský Author Sela maraton Přerov
- 2. 5. 2009 Author Sela maraton hrad Helfštýn Lipník nad Bečvou
- 30. 5. 2009 Author Král Šumavy MTB Klatovy
- 29. 8. 2009 Author Král Šumavy ROAD Klatovy
- 13. 6. 2009 Author Cyklo Maštale Proseč
- 20. 6. 2009 Author 50 Bezděz Bezděz
- 27. 6. 2009 Author Znovin Cup Šatov (Znojmo)
- 19. 9. 2009 Author Pražská padesátka Praha 6
- 10. 10. 2009 Nova Author Cup Josefův Důl v Jizerských horách

od 25. 4. do 10. 10. 09

LESYČR
NUTREND
BIRELL
Adventura
PHILIPS
VICTORINOVA
Intention
NERMA

foto hrad Helfštýn – Author Sela maraton www.author.eu



APACHE Wakita Disc



o něco ostřejší, i tak lze ale tuto vidlici považovat za zdařilou volbu. Pouze těžší jedinci budou muset sáhnout po tuningu pomocí tvrdší pružiny.

...a vyvážené...

K použitému osazení nemáme výhrady. Hydraulické kotoučovky plní svou práci na jedničku, 160mm kotouč vpředu je více než dostatečný. Jediný drobný nedostatek, který jsme na kole našli, souvisel ale paradoxně právě s brzdami. Jednalo se o lehké klepání hadičku zadní brzdy, která je k horní trubce zajištěna pouze dvojitou úchytou.

Svou bytelností překvapila kola s ráky Mach1. I přes projetí řady terénních pasáží nebylo nutné kola jakkoli docentrovávat, profil kališkováného ráku z odolné slitiny proto zaslouží pochvalu. Jako skvělé pak označíme pláště WTB All Terrainsaurus. Jejich měk-

čí konstrukce zaprvé výrazně zkvalitňuje samotnou jízdu a především jemný vzorek poskytuje nemalou oporu při jízdě mimo asfalt, aniž by bylo negativně ovlivněno odvalování na tvrdém povrchu.

Z dalších dílů je velkou výhodou použití klik Shimano se širokou dutou osou, a tedy i vynikající tuhosti. Z hlediska jezdcova komfortu oceňujeme sedlo WT Pure-V. Příjemným překvapením pro nás byla i standardně montovaná sedlovka o délce 400mm.

Celkově je Apache Wakita mimořádně zdařilým kroskem, jehož sportovní nadání je trochu maskováno méně výrazným kabátem. ■

Krosový model Apache Wakita je klasickým představitelem žádaného spojení maximální spolehlivosti s dobrou ovladatelností kola, přijatelnou hmotností a zároveň s dostatečnými jízdními schopnostmi v lehcím terénu. Všechny zmiňované vlastnosti můžeme shrnout pod jediné slovo, a sice „univerzální“. Kvalitní kros, jakým je wakita, dokáže uspokojit zcela odlišné kategorie uživatelů. Od cykloturistů, zvyklých jezdit s plně naloženými brašňami, přes sportovněji zaměřené jedince, kteří najdou většinu kilometrů po asfaltu, ale rádi se tu a tam podívají na polní či lesní cestu, až třeba po ty, kteří chtějí mít kvalitní kolo vyložené jako dopravní prostředek.

Wakita je v nabídce značky již řadu let známým pojmem a jedná se o nejvyššího zástupce krosové série, pomineme-li typ Wakan, zařazený na pomezí mezi krosy a 29" biky.

Za necelých jedenáct tisíc korun nabídneme wakita na svou kategorii až nadprůměrně sportovní geny. Hmotnost 12,9 kilogramu v testované největší velikosti 21,5" je rozhodně příznivá a také ona je jedním ze stavebních kamenů spokojenosti potenciálního majitele.

Rychle a spolehlivě...

Při pohledu na krosový model s decent-

ním, ovšem elegantním designem a výškou rámu odpovídající 190 cm vysokému jezdcovi asi tomuto kolu jen málokdo hádal vyložené sportovní povahu. Stačí ale chvilka svezení a první, pro někoho možná až příliš usedlý dojem je tentam. **Wakita skvěle akceleruje a stejně tak ochotně se jí daří držet získanou rychlost. Přísná měřítka byla klade- na také na celkovou tuhost rámu, kterou i u nejvyšší testované velikosti hodnotíme jako velice dobrou.** Rozhodně bychom neměli obavy usadit na wakitu stokilového jezdce, celková pevnost rámu a také odolnost použitých komponentů jsou zárukou solidní životnosti.

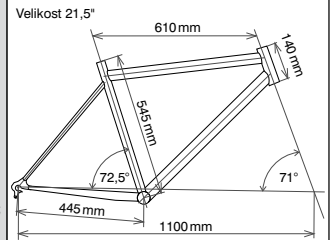
Geometrií kola odpovídá i základní poloha jezdce. Ta má sice daleko do sportovní natažené, na wakité se ale rozhodně nesedí jako za stolem. **Představec se stavitelným sklonem bývá všeobecně považován spíše za turistickou záležitost, ve zde použité délce 120mm však umožní docílit optimální polohy pro záber i pro správné rozložení hmotnosti.** V případě nejnižší možné polohy jeho přední části je navíc posed stále dostatečně aerodynamický. Na druhou stranu použitý představec uvítají přece jen asi hlavně cykloturisté, kteří preferují vyšší umístění řídítek i jejich polohu co nejbliže sedlu. Vyložené

turistický posed tomuto kolu není vlastní, ovšem i přesto jej dokáže wakita nabídnout.

Základní určení kola je ale jednoznačně sportovní, z čehož též jak vynikající ovladatelnost, tak i chuť zrychlovat. **Na asfaltu či jakémkoli tvrdém podkladu je kolo jako ryba ve vodě. Na makadamových cyklostezkách vedoucích například kolem řek ukáže wakita díky své rychlosti neohrabaným bikům záda. Onen švih přitom neztrácí ani v technicky jednodušších terénních výjezdech, a to i s dost příkrým sklonem.** Nebude-li terén až příliš členitý, s množstvím ostrých kamenů či kořenů, i zde může mít jezdce na wakité s trochou jezdeckého umu oproti bikerům navrch. Nižší valivý odpor pláště i obvodová hmotnost kol mohou být ve srovnání s limitujícím je tedy především přední odpružením, které jezdce opět vrátí do reality, kam je kolo skutečně určeno. Rychlý kros totiž patří do terénu asi tak stejně jako do silničního pelotonu. Jeho výhodou je univerzálnita, ale rozhodně by se to s tím terénnem nemělo přehánět. Použitá vidlice Suntour NCX nás ale svou funkcí mile překvapila. Její chod byl od začátku jemný, a tudíž i všímavý k menším nerovnostem. Zpětný doraz byl sice

Technická specifikace:

Rám: Alloy 6061 D.B.
Vidlice: SR NCX-D-LO Disc
Klíky: Shimano FC-M533LK/CG
Razení: Shimano Deore LX
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Šesmykač: Shimano Deore
Kazeta: Shimano HG 50 11-34/9
Brzdy: Shimano BR M 486 disc
Přední náboj: Shimano HB RM 65
Zadní náboj: Shimano FH RM 65
Ráfky: Mach M 250 Disc
Pneu: WTB All Terrainsaurus 700x35C
Pedály: VP-197 – ohrádkové
Řídítka: Ritchey Comp
Představec: Tranz-X – stavitelný
Sedlovka: Ritchey 27,2 mm
Sedlo: WT Pure-V Race
Hmotnost: 12,9 kg (vel. 21,5")
Cena: 20 990 Kč



- + tuhost rámu, ovladatelnost, funkce brzd, výborné pláště
- vedení hadičky zadní brzdy



Michaela Zrnečková, 16 let

studentka gymnázia

záliby: zvířata, knihy, karate, cyklistika, hudba



www.apache-bike.cz

Apache
Bicycles
CROSS



Kolla Sport elegantní přítel

Velikost 18" - 20" - Cena ~~15.990,-~~ 13.590,-

Jestliže jsme u horských kol udělali speciální modely pro dámy, pak u našich nejlepších krosů máme něco podobného. Kolla s atypickým rámem je unisex modelem buďto pro ženy nebo jezdce středních a menších postav. Není však žádným kolem s trubkou dole. Naopak výrazné snížení horní trubky a přidaná výtžha umožní všem dobré nastupování, výborné manévrování nad rámem, přičemž ten navíc neztrácí nic ze své tuhosti, která je pro kvalitní přenos síly z pedálů to nejdůležitější. Vidlice se zdvihem 63mm, spolehlivé komponenty a hmotnost 12,3 kg budou pro náročnou jízdu těmi nejlepšími průvodci.

Apache® Bicycles — Duch vítězství

SLEVA
- 2.400 Kč

Studentka

Ke značce Apache mě přivedl můj táta. Prvního Apache jsem dostala v deseti letech a další následoval ve čtrnácti. Jako holku mě oslovil především design. Pro mě je Apache jasná volba. A co pro vás?