

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

15

2009

Ročník XVII.
Cena 12 Kč

CYKLOSERVIS

EUROBIKE 2009 PLNÝ BAREV



Barvy, barvy a zase barvy, takový byl dojem z letošního veletrhu Eurobike. Pokud srovnáme současné kolekce řady značek s těmi určenými na příští rok, zdají se ty letošní, které přitom již dostatečně hýřily barvami, skoro černo-bíle. Designová atraktivita a určitá podbízivost zákazníkovi jakoby dosáhly vrcholu.



KTM e-bike

Čtěte na str. 6

Veletrh Eurobike již patří k tradičním cyklistickým akcím přelomu srpna a září. Letošní ročník, konaný v termínu 2. až 5. září, tedy zcela nově od středy do soboty, přilákal jako každoročně velké množství návštěvníků z řady zemí. A konkrétně čeština jakoby letos zněla snad z každého rohu. Nějakých šest set kilometrů z Prahy není v dnešní době už téměř žádná vzdálenost a čím dál vyšší procento cyklistických nadšenců chce vidět novinky pro nadcházející sezónu na vlastní oči. Český jazyk však nebyl slyšet pouze mezi návštěvníky, ale i mezi vystavovateli. U našich značek jako Author, 4Ever, Rock Machine, Remerx a dalších to samozřejmě nebylo nic nečekaného, ale také značky jako Cannondale, Specialized, GT a jiné měly na svých stáncích i české zástupce. Milým překvapením pak bylo uvítání s pozdravem: „Áhoj, jak se mate?“, od francouzského obchodního ředitele značky Look. Zkrátka i našinec už se může na Eurobiku cítit skoro jako doma.

Být co nejatraktivnější

Určitá podbízivost vzhledu kol se netýká pouze barev, ale i tvarování rámu, a to nejen u celoodpružených kol. Některé modely pro sezónu 2010 se zdají být skoro až přetvarované, aniž by byla primárním požadavkem vždy funkce. Taková je ovšem současnost, boj o zákazníka je nelitostný.

► Pokračování na str. 2 až 4




MASTER

doporučená cena
56 990,- Kč

www.author.eu




MERIDA

Trans-Mission HFS 3000-D

Novinka letošní sezóny Merida Trans-Mission má sice se svým předchůdcem totožné jméno, ale rám je zcela nový. Tlumič je, podobně jako u stroje One Five O se zdvihem 150mm, umístěn svisle před sedlovou trubicí a nový Trans-Mission je také vybaven i táhlem plovoucí brzdy. Platforma Trans-Mission je určena pro maratony a dlouhé vlety rozmanitou krajinou, kdy hmotnost stroje, pohybující se podle verze a ceny kola od 12kg, jezdce nijak nebrzdí v rozletu a umožňuje plnohodnotné svezení všemi směry. Rám se zdvihem 130mm je dostupný ve dvou verzích – s předním rámo-

vým trojúhelníkem z karbonu či z duralu, přičemž u duralového rámu jsou k dispozici dvě varianty, technologicky vyspělejší HFS a levnější TFS. My jsme si pak vyžádali ještě duralový model HFS 3000 D, takže můžeme smlele porovnávat kvality obou rámu. Ty se v celkovém součtu liší hlavně v kvalitě jízdního komfortu a hmotnosti, kdy karbonový přední trojúhelník přináší o poznání pohodnější jízdu a lepší rozklad vibrací při jízdě po nerovném povrchu.

► Pokračování na str. 12



BIKE INDUSTRIES

www.ktm-bikes.cz

EUROBIKE 2009

Nové modely jsou stále lepší, lehčí a tužší, nejde tedy jen o vizuální atraktivitu. Vývoj nelze zastavit a uživatel je současnými možnostmi zpracování karbonu a duralu nebo koncepcemi odpružení stále více rozmlazován. Ovšem ono rozmlazování a neustálé se rozšiřující nabídka, třeba i zapletených kol, může vést k určité zmatenosti při výběru. Současný cyklistický trh je zaplaven produkty a co je dva tři roky staré, to prakticky nemá šanci na úspěch. V okamžiku představení novinky veřejnosti se totiž už většinou plně pracuje na jejím nástupci. Celý cyklistický byznys se proto v tomto ohledu hodně podobá automobilovému průmyslu.

Atraktivita kol je samozřejmě vítána, ale konstrukční i designová podobnost modelů některých značek již měně. A bílá, zelená, modrá a červená? Kombinace výrazných barev působí svěže a dokáže v případě vhodné zvol-

né grafiky i z relativně obyčejného kola udělat opticky stroj dvakrát tak drhý. Ale díky tomu při průchodu výstavními halami veletru přitáhlo pohled návštěvníka spíš kolo se zcela jednoduchým designem, tedy jednou barvou a čitelným logem, bez pruhů, linek a barevných přechodů.

Je klidné možné, že nás v následujících letech opět čeká nástup jakési strohosti, puristických designů a čisté funkce. Jak je známo, móda se vždy po letech vrací, pouze se obměnou materiálů. A nemusí se vždy jednat jen o oblečení.

Trendy 2010

Co dalšího výstavní haly nedaleko Bodamského jezera přinesly? O karbonu, supernízkých hmotnostech a kom-

pletním odpružení, pro běžné XC pomalu nepostradatelným, se asi už vůbec nemá cenu rozepisovat. Toto vše je dnes natolik samozřejmé, jako byla dříve ocel a později dural.

Jaké jsou tedy nové trendy? No vlastně žádné, spíš se neustále rozšiřují ty nastolené v minulých letech. Zásadní je vývoj elektrokol. Jemně se věnuje čím dál větší procento velkých i menších značek. Ekologický doplňkový pohon ale už není pouze záležitostí cestovních či městských kol, jsou jim totiž nově vybavována také horská kola. Z toho důvodu nemalý prostor vystaviště zabíraly různé testovací dráhy, na nichž mohli zájemci o elektroprohony zkoušet až do vybití akumulátorů.

Stále žije také retro styl. No žije, spíš více a více ožívá. Zatímco v případě cyklistického textilu po něm již nejsou skoro ani památky, u kol je situace zcela

opačná. Silniční modely s tenkými ocelovými trubkami a zdobenými rámovými spojkami, nezdíčka opatřenými atraktivním chromováním, bylo možné vidět jak u klasických, většinou italských firem s hodně dlouhou tradicí, tak u celé řady menších asijských výrobců. Retro podobě odpovídaly i autentické odstíny barev, nejčastěji bílé, modrá, bílé zelená či krémová. Paradoxně byla ta největší „italská klasika“ vidět u vystavovatelů ze sekce Taiwanese Pavilion. Není se ale čemu divit, šikovně asijské ruce přece dokáží mistrně napodobit snad všechno, a zdaleka se nemusí jednat jen o cyklistiku. Fotoreportáž o retro kolech chystáme do některého z příštích vydání Cytkoservisů.

Stále větší zájmu se těší také skládací kola všech možných i nemožných konstrukcí, nebo cestovní modely s fenomenovým pohonem. Snaha o zjedno-

dušení systému pohonu při zachování dostatečného rozsahu převodu vede některé značky po silničním systému Compact či nové bikové řadě Sram XX s převody 2x10 třeba k využití kombinace vícerychlostního zadního náboje s klasickou kazetou. V případě kombinace klik Truvativ HammerSchmidt a zadního náboje s integrovanou převodovkou lze navíc zcela zakrytovat řetěz, jenž je pak ochráněn před prachem, deštěm a blátem. Je otázku, jak moc se konstruktéři upnou k tomuto řešení, pár vlastovek samozřejmě ještě jaro nedělá.

O novinkách z Eurobiku by se samozřejmě daly popsat stohy papíru, pojďte se ale raději prostřednictvím fotek na následujících stránkách přenést do výstavních hal největšího evropského cyklistického veletrhu.

Jan Kadečka



Návrat k přírodě, tak by se dal definovat tento počin japonského konstruktéra Sueshira Sana, jenž se zabývá především návrhy a výrobou luxusních jacht. Z mahagonového dřeva zde není jen kompletní rám, ale i přední vidlice, galuskové ráfky, jednoduchý představec s řídítky, sedlovka a dokonce i sedlo. Krásná práce!



Naprostě nový design rámu KTM R.S.DH umožňuje změnu úhlu vidlice v rozmezí 64 až 66 stupňů díky samostatnému dílu hlavy. Nastavitelný je i zdvih jednočepového systému s přepákováním k tlumiči na 200 nebo 230 mm a také délka zadní stavby v rozmezí 440 až 460 mm. Dvojice podobně řešených freeridových strojů (na snímku) nabízí jen změnu zdvíhu a délky zadní stavby.



Původní řešení, kterými si německá novátorská značka Hot Chili získala srdce mnohých bikerů, se postupně rozšířila i mezi dalšími výrobci. A tak aby Hot Chili nezapadlo do zapomnění, ožívuje svou zacházející slávu aspoň touto pojezdnou „pálivou papričkou“ z duralu. Stroj je osazen bikovou planetovou převodovkou Rohloff, kotoučkovými Magura či ultrasírkou zadní pneumatikou ze závodní motorky.



U vstupu do expozice Specialized stál busík od Volkswagenu, jenž je úzce spjat se vznikem značky v 70. letech. Podobným autem totiž rozvířel první výrobky sám zakladatel značky Mike Sinyard. V letošním roce „spešil“ představil další 29palcová kola, zcela přepracoval rámy Stumpjumper FSR a Enduro, jimž přibýlo i na zdvíhu a rámy vybavil tlumiči americké značky Fox.



Devětadvacítký hýboun bikovým světem, s námi ale hýbala kola ještě většího rozměru, umně doplněná asi o dvoumetrovou usměvavou slečnu. Zatímco průměr obřích kol nedokážeme odhadnout, nohy mají délku asi tak jeden a půl metru. Obě dvě tedy dohromady tři metry. Když se k tomu připočte délka horní trubky a vydělí se to délkou klik, vyjde vám průměr kol.

Alberto Contador, vítěz letošní a předloňské Tour de France, rozdával úsměvy a ochotně podepisoval plakáty. My jsme ho zastihli na stánkách značek Look a Giro. Byli jsme ovšem zklamáni, vůbec nás nepoznal. Snad příště...



K nejdůležitějším novinkám u Authoru patřilo představení nové, zcela samostatně značky AGang. Ta prezentuje designově zcela odlišné modely kol, včetně tří ryze freeridových strojů. Kolekci Author pak rozšířil nový topmodel Magnum (na snímku) s luxusní sadou Sram XX a se zcela přepracovaným karbonovým rámem, společným také pro typy Introvert a Master.



A tady jsou jeho pedály, Look Kéo 2 Max Alberto Contador signature series. Pedály nabízí maximálně odlehčenou otevřenou koncepci a o 12% větší kontaktní plochu s tratou ve srovnání s modelem Kéo Carbon. Další novinkou je silniční model Kéo Blade Carbon Ti, u něž nahrazuje pružinu předpětí šest centimetrů dlouhá karbonová destička.



BBB NÁŘADÍ - MICROFOLD L

- Lehký, high-endový multikey s plochým designem. ■ Gumou potažené hliníkové tělo chrání vaše nářadí před poškozením a ostatní díly před poškrábáním. ■ 12 funkcí. Obsahuje: ■ Imbusový klíč: 2, 2.5, 3, 4, 5 a 6 mm. ■ Křížový šroubovák PH1 a PH2 a dva ploché šroubováky. ■ Torxové klíče T25 a T30. ■ Cena: 319 Kč

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



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



U Kelly'su člověk nevěděl co sledovat dřív, zda barevně velmi dobře vyvedená kola, nebo neméně zajímavé sléčny. Množství nových celoodpružených modelů je až zarážející, ovšem model Hacker se zapletenými koly Crank Brothers působí hodně zajímavě. Celá kolekce pak sleduje současné barevné trendy, což platí i pro řadu doplňků a příbeh.



Představení zcela nové generace celoodpruženého typu Ghost AMR se neobešlo bez velké slávy a přítomnosti pohledných sléčen. Nový rám se zcela přepracovanými mohutnějšími profily nabídně ještě vyšší tuhost. Tlumič byl přemístěn do vertikální polohy a vybaven robustnějším vahadlem. Test nového AMR můžete očekávat již brzy.



Kanadská Kona posunula systém Magic link z enduro rámu Coilair do segmentu allmountain a osadila jím nové rámy Abra Cadabra. Zdvih 130 mm je podpořen speciální pružinkou, která podle sklonu a náročnosti terénu plynule zvyšuje zdvih a zakláni geometrii.



Wheeler vsadil na ohýbání a dobře udělal. Nejlepší hardtail Eagle má zcela přepracovaný karbonový rám se zahnutými trubkami, přičemž na spodní je před největším převodníkem jakási zpevňující ostruha vystouplá dopředu. V podobném duchu je i celoodpružený Falcon. Samozřejmostí jsou například lanka řazení vedená vnitřkem rámu.



Vlna 29" kol zasáhla i domácí značku Rock Machine, která uvedla v této velikosti svůj model El Nino. Verze na standardních kolech ale bude i nadále v prodeji. Novinka Maelstrom osloví hlavně freerideny, barevné provedení celé kolekce se pak odklání od letošní bílé k mnohem pestřejším kombinacím.

Největší pozornost u 4Everu i tentokrát poutaly karbonové celoodpružené modely Virus, které mají pro příští sezónu ještě atraktivnější designy a barevné kombinace. Scandiový rám již využívají dva biky a přibyl také dva luxusní karbonové krosy. Novými duralovými rámy se zcela začištěnými svary se mohou pochlubit hardtaily Intra, Tera, Ultra (na snímku) a Hazard.



Někdy už měl člověk pocit, že je toho karbonu až příliš. V tomto případě ale musíme konstruktérům složit poklonu. Klasické brzdy zasazené zezadu do korunky vidlice nejsou ničím výjimečným, zde jsou ale kratší ramena ukryta přímo do útrobu korunky. Nutno dodat, že brzdová páka při stisku dost pružovala, ale vypadalo to krásně...



Desetkrát pevnější než duralový rám by měl být karbonový rám GT Fury, určený pro sjezd. Kromě celokarbonu je k máni také nový duralový model Ruckus 7. Oba rámy jsou osazeny přepracovaným systémem i Drive se zapouzdřenými ložisky, jež najdeme i na novém modelu Sensor se 120 mm zdvihem.



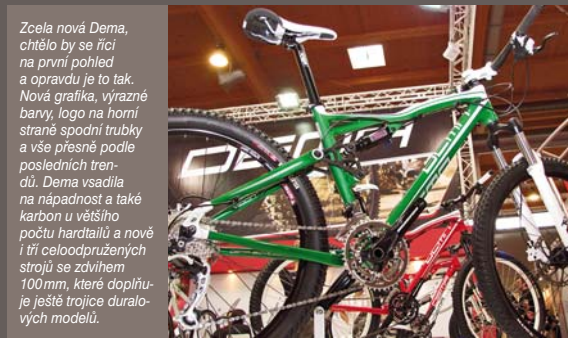
Legendární plášť Weinwolf od značky WTB se dočkal svého přepracovaného nástupce (vlevo). Střed zůstal nepatrně zachován, ale byly sníženy a rozloženy profily na bocích. Lepší vedení a držení i ve vyšším náklonu by měly přispět k jistější jízdě. WTB také představil nová sedla, jejichž design vznikl v české centrále a navázal tak na první úspěšný model Vigo.



Německá značka Chiba opět předvedla celou řadu nových designů rukavic. Její Exclusive Line je doslova pastvou pro oko, nepřehlédnutelné jsou ale i dámské a dětské modely. Kombinace materiálů a barev či precizně provedené vyšívky jakoby neznaly mezi. Charakteristické jsou anatomické gelové vstřelky BioXcell či odvětrávané panely dlaně. To nemá Chibu!



Italský sedlový gigant Fi'zi:k představil sedlovku Cyrano, která rovněž získala jedno z ocenění Eurobike Awards. Sedlovka sází na klasickou duralovou konstrukci s integrovaným nosníkem zámku, jenž využívá dvojici šroubů a titanový spodní díl pro lepší pohlcování otřesů. Zásadní novinkou je také kolekce sedel, která se přizpůsobují náklonu jezce.



Zcela nová Dema, chtělo by se říci na první pohled a opravdu je to tak. Nová grafika, výrazné barvy, logo na horní straně spodní trubky a vše přesně podle posledních trendů. Dema vsadila na nápadnost a také karbon i větší počet hardtailů a nově i tři celoodpružených strojů se zdvihem 100 mm, které doplňují ještě trojice duralových modelů.

→ Dokončení na str. 4

AUTHOR
MARATON TOUR

LESYČR

NUTREND

BIRELL

PHILIPS

Adventura

PHILIPS

Victorinox

Intention

NERMA

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

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

29. 8. 2009 Author Král Šumavy ROAD Klatovy

foto hrad Helfštýn – Author Sela marathon

www.author.eu

EUROBIKE 2009

→ Dokončení ze str. 3



Slovenská značka Kenzel byla jedním z mála vystavovatelů z bývalé federace. Všechny její modely prošly hlavně drobnými úpravami designu a nové budou osazeny mixem různých sad i značek komponentů, takže konec uniformity. Nejlepší krosový model získal hydraulické kotoučové brzdy, přičemž zadní třmen je umístěn z vnitřní strany zadní stavby.

Niner představil pevný rám Air 9, jenž je díky vyvoji počítačovou analýzou konečných prvků celý až po patky z karbonu, duralové inserty jsou pouze pro středové složení, kde si lze vybrat mezi Press Fit, BB 30 či klasikou. O použitelnosti 29" kol svědčí i titul Mistra světa XC Iriny Kalentevy. Firma Dugast pak u Ninera představila první 29palcovou galusku.



Superlehký a superfunkční karbonový rám Santa Cruz Blur XC se při hmotnosti pod 1,8 kg. Na té má podíl kromě použití karbonu vysokého modulu pevnosti i celokarbonová zadní stavba a horní vahadlo. Systém VPP s virtuálním čepem patří k osvědčeným způsobům, jak oddělit síly šlapání od propuzování. Novinkou je také freeridový model Driver 8 s 200 mm zdvihů.

Český Remerx připravil kola Tubular Disc pro montáž bikových galusek a lehký silniční zapletený set Alcyon, s váhou páru 1490 gramů. U nich je možné vybírat mezi plochými dráty Sapim Aero či duralovými dráty. Konstrukce nábojů již využívá také vlastní osy a ořechy. Novinkou jsou bikové náboje s přírubami pro uchycení kotoučů systémem Center Lock.



Novinky od Giantu jsme již představili v minulém čísle Cykloservisu. Na veletrhu nás ale zaujal futuristicky pojatý celoodpružený fitness model Accend 1, jenž získal jednu z cen Eurobike Award. Zadní stavba kola funguje jako klasický softail, tlumič je velice čistě zakomponován do nástavce horní trubky. Přední pružení obstarává nízkozdvihový head shock.



Retro designu silničních kol byla všude pousta, celou expozici v retro stylu ale připravil Eddy Merckx. Vzhledem ke svým úspěchům si to také může dovést. Stánku vědovi doprovodný týmový Peugeot s Eddyho závodním kolem nad střechou. Na slavnou historii se zkrátka nezapomíná. Paradoxně jsme však ve stánku neviděli jediný současný retro model.

Merida šlápe do odpružení plnou silou a nová řada One-Twenty by měla uspokojit všechny vyznavače náročnějšího XC a lehkého enduro stylu. Tuhy přední rám, masivní krátké ramínko přepákování na tlumič a zadní stavba výrazně zvýší tuhost rámu oproti staršímu modelu AM. V široké škále všech nabízených kol Merida uspokojí hned několika hodnotami zdvihů.



Firma Abus představila na svém obrovském stánku širokou kolekci těch nejbezpečnějších zámek, kvalitních brašen a samozřejmě přileb. Kromě sportovních či městských modelů kolekce obsahuje i univerzálny na kolo či brusle, jako tento model Lane-U s výrazně protaženou zadní částí. Lze jej doplnit potahem proti dešti nebo zimním kitem kryjícím uši.



Stánek DT Swiss byl přečpaný k prasknutí novinkami. Nepřehlédnutelné byly nové vidlice s magnéziovými ultrapevnými kluzáky, nový tlumič s platformem M 210 či zapletená kola M1600, která přináší oblíbenou volnoběžku s rohatkami i do nižších stér. Hlavní atrakcí však byl systém zaplétání Trigon, kdy jeden drát je radiální, zatímco krajní dva se kříží.



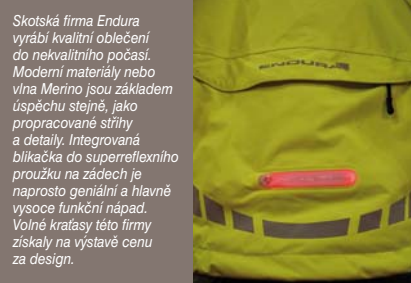
U Pearl Izumi představili technologii In-R-Cool, která je schopna redukovat zahřívání oděvu teplem od slunečního záření o celych 14 °C. Zcela přepracována byla ale i řada cyklistických treter, kámen na kameni nezůstal ani v případě rukavic a dalších doplňků. Sympatická slečna nám ochotně zapožovala v dresu Aloha a volných kalhotách Veer Short.



Elektronické lockouty nejsou nic převratného. Ale prototyp bezdrátového lockoutu, který umí postupně nastavit i intenzitu tlumení komprese, ten představila pouze značka RST. Baterie a motorek jsou v pravé noze vidlice, ovladač pak na řídítkách a několik modů nastavení citlivosti vidlice pouhým stiskem tlačítka. Snad bude i v sériové produkci.



Zatímco vloni zahýbal světem planetový dvoupružník Truvativ Hammerschmidt, planetovka od NC-17 tolik humbuku neudělala. Principiálně jde o tožák, jenže k razení slouží táhlo ve středové ose, ovládané nohou. Kopnete z boku a máte přefazeno. Výrobce doporučuje jen městské či rekreační využití, na těžší terén není prý systém stavěn.



Skotská firma Endura vyrábí kvalitní oblečení do nekválního počasí. Moderní materiály nebo vlna Merino jsou základem úspěchu stejně, jako propracované střihy a detaily. Integrovaná blikačka do superreflexního proužku na zádech je naprosto geniální a hlavně vysoce funkční nápad. Volně kratší této firmy získaly na výstavě cenu za design.



www.bike-brno.cz

mezinárodní
CYKLISTICKÝ
veletrh



souběžně probíhá

SPORT Life
Mezinárodní sportovní veletrh

boat Brno
Mezinárodní výstava lodí
a vodních sportů

Caravanning Brno
Mezinárodní výstava karavanů
a obytných automobilů



5. - 8. 11. 2009
BRNO - VÝSTAVIŠTĚ

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

BVV



Veletrhy
Brno



MAYO XR Sport

lit zlatou střední cestu. Dostatečnou výšku totiž zajistí prohnutá řídítka. Co trochu omezi sportovní jízdu, to bude objemnější sedlo. Sice nabitko komfortní tlumení rázu a celkem pohodlný tvar, na delší jízdu v ostřejším tempu je práce jen prostorově výraznější.

S vhodně nastaveným posedem kolo hned od začátku poměrně dobře padne do ruky a velmi rychle si na něj jezdec zvykne. Tuhý rám velmi slušně přenáší energii, takže švihová jízda a ostřejší tempo nejsou problém. Ochota držet rychlost je na krosové kolo velmi slušná, takže jezdec, toužící po celodenní vyjíždě v rychlejším módu, určitě nebude zklamán. Tuhý rám zároveň ale nenabízí výraznější tlumení rázu, navíc v kombinaci se sedlovkou průměru 31,6mm je tato vlastnost pod sedlem ještě trochu markantnější. Měkčí sedlo to tedy částečně kompenzuje, ovšem s jeho výměnou za sportovníjší typ by jezdec asi dostal trochu více pocitů tvrdosti terénu.

Vpředu tlumí rázy pružinová vidlice SR Suntour, která se ukázala jako poměrně vnitřní a i k drobným nerovnostem. Mechanický lockout jde aktivovat pouze v klidovém stavu, takže za jízdy si jezdec bohužel nemůže pružení uzamknout.

Ovládání kola si zaslouží jedničku. Na každý povel do řídítek jde velmi ochotně do zatáčky a i v testované velikosti 21 palců se hravě umí protáhnout každou šikanou. Těžiště je sice poměrně trochu výš, ovšem na ochotu zatáčet to kolu nijak neubírá. Přesto ale není vrtkávé a nestabilní, takže ve vyšší rychlosti dokáže jezdec podřít a nepotřebuje výraznější zkušenosti k ovládní.

Ve výjezdech v lehčím terénu není problém dostat se i do prudších kopců, ovšem trochu limitující je samozřejmě šířka pláště, které jsou i přes



hrubší vzorek vhodnější spíše na silnici a lehcí polní cesty. Ve sjezdech je pak výhodou citlivost vidlice a dobré ovládání kola.

Komponentové osazení mixuje sady Shimano Altus a Alivio, což je spíše rekreační záležitost, nicméně jejich funkce je pro dané využití kola dostatečně spolehlivá. Kotoučové brzdy sice nejsou u krosových kol nezbytností, ovšem zde použitý mechanický typ fungoval po zajištění destiček poměrně spolehlivě. Brzdy nenabízí ostrý jezdový výkon, ale spíše plynulý nárůst účinku s trochu pružnějším projevem na páce. Komu kotouče nesejí, může zvolit tentýž model ve verzi s ráčkovými brzdami.

Na švih i vylet

Mayo XR Sport je kolem vhodným jak na rekreační ježdění, tak na ostřejší projížďky po lehčích terénních cestách v rychlejším tempu. Uživatelé rozhodně nezklaťte tuhostí rámu a kvalitním ovládním.

Mladá slovenská značka si drží svoji tvář díky zahnuté spodní rámové trubce jak u XC biků, tak u krosových kol. A kromě prohnutí trubky je pro její kola typická ještě jedna věc, a to vysoká torzní tuhost rámu. Třetí nejvyšší postavený krosový model v nabídce společně na rám z duralu řady 6061 s hydroformingem tvarovanou spodní trubkou. Ta je v hlavy prohnutá přesně podle současných trendů a směrem ke středovému pouzdru se výrazně rozšiřuje do obdélníkového profilu. Horní trubka má vejčitý průřez, zadní stavba nese esovitě prohnutí na obou partiích. Rám i vidlice mají návarky na čepy ráčkových brzd, protože tentýž model je k dostání i v nediskové verzi. Profilované patky i sedlové vzpěry jsou vybaveny závitů pro montáž nosiče nebo blatníků. Ačkoli jde o krosový model, potěší vedení lanek schovaná pod horní trubkou.



Sportovní vyletník

Svému jménu kolo i přes komponentové spíše rekreační osazení ostudně rozhodně neudělá. Poseď patří mezi středně natažené, ovšem dostatečně vzpřímené a pohodlné. Navíc

díky stavitelnému představci lze dostat ruce jak do sportovní nízké pozice, tak do vyloučené vyletní výšky. Záleží na chuti jezce, nicméně díky sportovnímu projevu a celkovému chování kola rozhodně nebude na škodu zvo-

Praktický Bikeguy



Na českém trhu se objevila novinka v podobě miniaturních, ovšem výkonných světél Bikeguy, která jsou produktem japonské značky Unico. Jejich velikost již v současnosti není ničím nestandardním, výkonem se však řadí k úplně špičce ve své kategorii a vedle toho jsou světla vybavena dobíjecími konektory pro propojení s počítačem pomocí USB vstupu.



použity dvě ultrasvitivé LED diody s paralelním umístěním a s miniaturními horními stínítky. I přes absenci jakékoli optiky či parabolky je svítivost vzhledem k velikosti světél neskutečná. Světelný kužel je, při alespoň z padesáti procent nabitím akumulátoru, dostatečný k tomu, aby osvětlil vozovku několik metrů před kolem. S jednodiodovými světly totožné koncepce je výkon absolutně neporovnatelný. Výkon tohoto minisvětla je totiž srovnatelný s některými několikanásobně většími předními svítilnami. Vedle režimu blikání je zde proto možnost stálého svícení rozhodně využitelná. Náš test potvrdil, že udávané hodnoty 36 hodin blikání a více než 4,5 hodiny svícení na jedno nabití nejsou nijak nadsazené.



Gemini a Orion

Přední světlo Gemini a zadní Orion využívají totožné koncepce, a sice skeletu z odolného průhledného plastu a jednoduchého uchycení pomocí gumíčky. V obou případech klade konstrukce velký důraz na ochranu proti vodě, což je patrné nejen z provedení spínače, ale i z obvodového těsnění a šroubovaného spoje horního a spodního dílu skeletu.

Zdrojem je u obou světél dobíjecí lithium-polymer baterie s dlouhou životností. Je propojena s totožným mini USB konektorem, jakým jsou pro dobíjení vybaveny například fotoaparát. Konektor je před vodou chráněn gumovým odnímatelným těsněním. Pro dobíjení je ke světlům přiložen krátký kabel s klasickým USB konektorem pro připojení k počítači. Pro optimální orientaci v nabíjecím cyklu jsou světla vybavena také indikátorem kapacity baterie.

Skvělý výkon!

Po stránce výkonu, tedy kvality osvětlení, zaslouží oba modely potlesk. V případě předního typu Gemini jsou

zadní model Orion je stejně špičkové zpracování. Jeho čtveřice diod nabízí podobný výkon jako daleko rozměrnější zadní blikáčky. Dvojice diod je navíc orientována do boku, takže je cyklista dobře viditelný i pro auto přijíždějící k němu z boku. Uchycení kolem sedlovky je vyřešeno, jako v prvním případě, pomocí odolné gumíčky. Dosedací plocha k sedlovce je vybavena gumovým insertem, jenž zamezí nežádoucím samovolnému sjíždění či natažení světla. Svrchu umístěný spínač je skvěle ovladatelný i v prstových rukavících, což platí konečkonců u obou modelů.

Stejně je i spodní umístění dobíjecího konektoru, v případě zadního světla ale doporučujeme pečlivé usazení jeho krytky po každém nabití. Peče jen je světlo více vystaveno vodě či blátu, stříkajícím od zadního pláště.

Tři módy znamenají klasické blikání, postupné blikání po jednotlivých diodách či stálé svícení. Udávaná kapacita na plné nabití je 20 hodin blikání a více než 5,5 hodiny stálého svícení. I zde test provalil pravdivost těchto údajů.

Cena zadního světla Orion je také 299 korun, jeho váha pak 15 gramů.

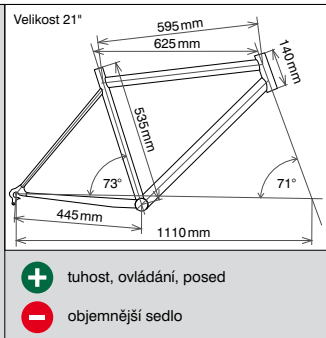
Světla Bikeguy jsou zkrátka maximálně vychytaná a parádná koncepce s dobíjecími akumulátory zaručí, že se nikdy nebudete muset vydat na cestu se špatně funkčním osvětlením.

Více na www.mojekolo.cz (kad)

- + vzhledem k rozměrům vysoký výkon, praktičnost dobíjení, odolnost proti vodě
- nenalezli jsme

Technická specifikace:

- Rám: Alu 6061
- Vidlice: SR Suntour Nex 4610 63mm
- Brzdy: Shimano BR-M416 Disc
- Klíky: Shimano Alivio
- Řazení: Shimano Alivio
- Přehazovačka: Shimano Alivio
- Přesmykač: Shimano Altus
- Náboje: Shimano HB-RM65
- Ráfky: Remerx Well
- Pláště: Schwalbe CX Comp 700x35C
- Sedlo: Fushan
- Sedlovka: Zoom
- Řídítka: Kalin
- Představec: Zoom
- Hmotnost: 14,4 kg
- Cena: 12 590 Kč



VYDEJTE se také na cestě!

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

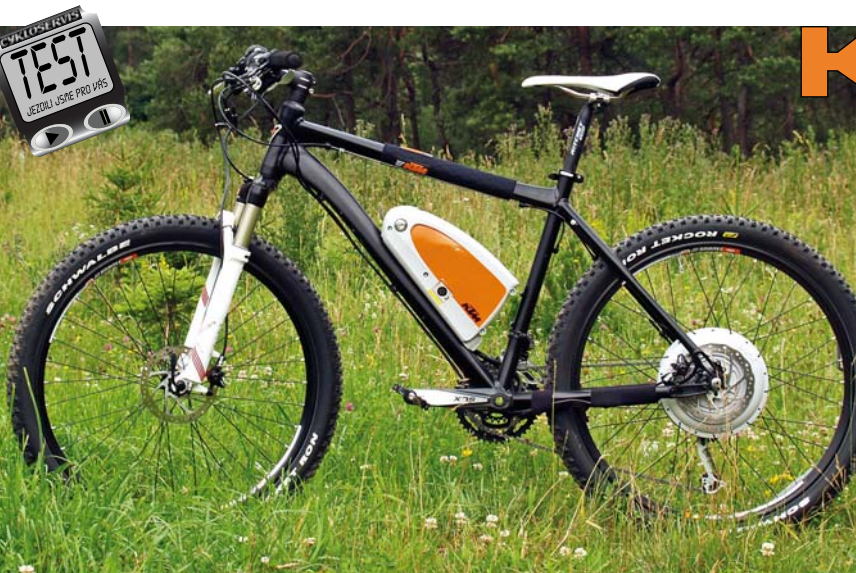
NOVÉ PŘÍJÍŽĎKOVÉ SVĚTLA!

Letní výprodej kol je tady!

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



KTM e-bike



roztočit, takže zpočátku jsme si několi-krát šlápli na zem. Šlo však pouze o prvotní nezvyk a byla jen otázka chvilky, než jsme si na toto specifické chování kola zvykli a začali je využívat ke svému prospěchu. Na horském e-kole KTM jsou namontovány pláště Schwalbe RocketRon, které velmi dobře zabírají i v prudkých výjezdech, takže jsme si neodpustili porovnat rychlost jízdy do kopce s vyšviháním závodníkem, jedoucím na o více než polovinu lehčím kole. Výsledek byl ohromující, s plně na-

omezení přechipovat). U horských kol je situace jiná, na lesních pěšinách, klikatých zatačkách i terénních výjezdech se jezdec pohybuje nižšími rychlostmi, než na asfaltu, takže pomoc motoru využije daleko častěji, při běžné smysli jízdy mezi stromy snad ani nemá smysl jezdit rychleji. V táhlých sjezdech pak stačí přepnout výkon motoru na dobíje- ní a kus uzmuté šťavy baterce doplnit.



Už jsme si zvykli na cestovní kola s elektropohonem, která jsou pěkným zpestřením veletrhu a hodí se do města či na vesnici. Rakouská značka KTM však představila elektromotorem poháněné horské kolo, jež posouvá bikerovy možnosti v lese o řád výš. Nebudeme se zabývat strohými daty jak z učebnice fyziky, ale rovnou se budeme věnovat jízdě. A ta jezdcem na elektro kole doslova rozesmává. Při prvním osahání na parkovišti je ihned cítit přínos elektromotoru, biker má při šlapání pocit, jako by jej někdo zezadu tlačil. Tato pomoc je vždy znát poté, co zašlapeme do pedálů, jakmile však svésíme nohy, po chvíli opět ustane. Pro její využití je tedy nutné šlapat. To je jasné na silnici u cestovních kol, ale z jízdy na horském elektrobiku v terénu jsme měli zpočátku obavy. Selský rozum našeptává, že když zašlapu ve sjezdu, kolo mě pozehe kupředu a v prudkém výjezdu mi zase bude zvedat přední kolo. V terénu jsme se pak přesvědčili, že naše domněnky nebyly daleko od pravdy.

Sjezd
Pokud si ve sjezdu šlápneme, motor skutečně přidá výkon a kolo samo zrychlí. Napoprvé to byl dost nezvyklý zážitek, ovšem vzápětí jsme si uvědomili, že stačí do sjezdu výkon motoru přepnout na dobíjení ovladačem nad brzdovou pákou, čímž se motorek vyřadí a funguje podobně jako dynamo. U elektrobiku KTM je možné jak výkon motoru, tak i dobíjení, nastavit ve čtyřech režimech, přičemž čtvrtá poloha funguje prakticky jako brzda motorem u aut. To je obrovská výhoda v hodné prudkých sjezdech, kdy se kromě dobíjení baterie můžeme společnou na částečnou pomoc při brzdění. První seznamovací jízdy tedy byly o sžité se s kolem a naučení se pravou rukou ovládat kromě řazení, brzdy a lockoutu také řídicí jednotku motoru a vtisknout si do paměti, že před sjezdem je potřeba motor vyřadit z provozu.

ší výkon. Na dvaadvacet kilo těžkém kole jsme tak vyjžděli i prudké stojky na kořenech prakticky s prstem v nose. Problém zpočátku nastával pouze při jízdě na nelehčí převod, kdy pomoc motoru již nebyla tak zřetelná. V tu chvíli bylo třeba zalehnout za řídítka a šlapat jako na běžném kole. V nejprudších pasážích navíc výkon kola logicky zvedal předek, takže bylo potřeba více než na normálním stroji tlačít řídítka k zemi. Pokud zadní kolo na nějaké kluzké překážce proklouzne, motor má automaticky tendenci zadní kolo ještě více

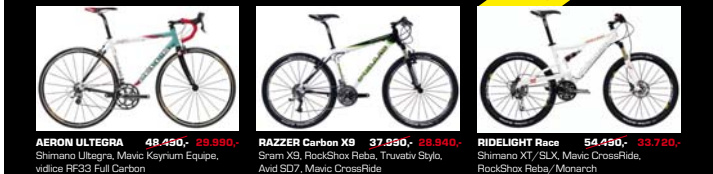
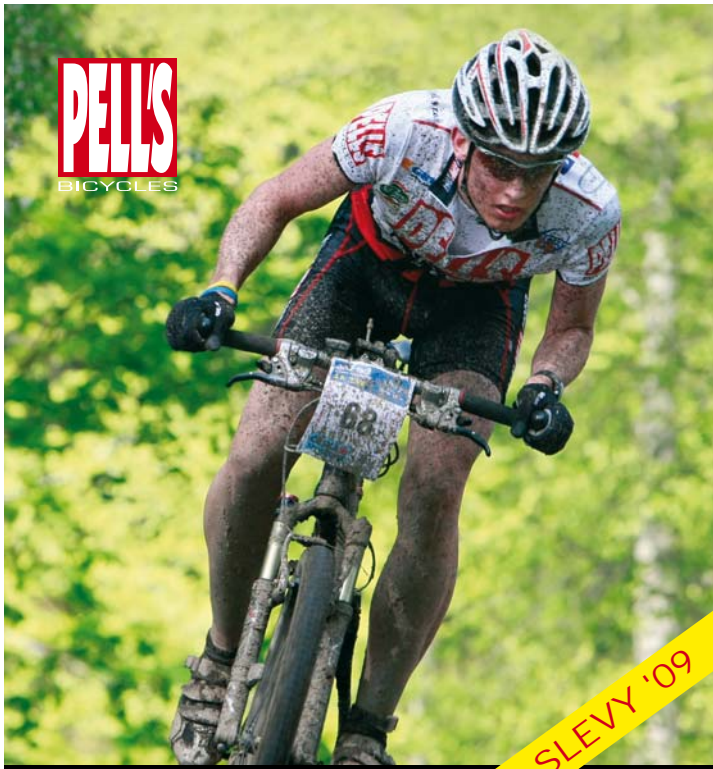


bitou baterii jsme při čtvrtém, maximálním stupni výkonu i na tak těžkém kole drželi krok a občas dokonce ujížděli. Rozdíl pak byl cítit hlavně v tom, že on měl své kolo plně pod kontrolou a společně se na své svaly a nízkou hmotnost kola, zatímco my jsme se občas potýkali právě s výše zmíněnými starostmi jak udržet přední kolo na zemi či nenadvezdout zadní kolo na kořenech.

Pro koho má e-bike smysl?
Horské kolo s pomocným elektromotorem je možná teprve na začátku své evoluce, ale již první verze je celkem slibná a otevírá cestu k využití horských elektrobiků pro širší okruh jezdců bez výkonnosti. Pokud by se tedy záměr vylákat lidi z aut a posadit je na kola zdáří alespoň v malém měřítku, bude to výhra nejen pro „lenochoy“, ale i pro naši planetu. Horské e-kolo má tradiční XC geometrii, ovšem jeho slušnou ovladatelnost zatím kazí vyšší hmotnost zadní části díky umístění motoru do zadního kola. Pokud se tedy podaří tento neduh odolat, mohly by se e-biky brzy rozšířit mezi široké masy. Kdo ví, jestli by se potom dokonce nezačaly pořádat závody elektrobiků. Nepočítejte však s tím, že vás někdo pustí na tradiční závod. Elektromotor a baterie jsou zatím tak velké, že byste byli ihned odhaleni. ■

Rychlostní limit
Zákon omezuje rychlost, při které může být elektropohon v provozu, na maximální hodnotu 25 km v hodině. Tě se dá u cestovních kol dosáhnout velmi brzo a poté, co elektromotor přestane pomáhat, se jezdec již jen trápí na zbytečně těžkém kole. Elektromotor by měl u těchto kol smysl určitě alespoň do 40 km v hodině, to je ovšem utopie (pokud si jezdec sám nezjistí, jak toto

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce



AERON ULTEGRA 48.490,- 29.990,-
Shimano Ultegra, Mavic Ksyrium Equipe, vidlice RFS3 Full Carbon

RAZZER Carbon X9 37.990,- 29.940,-
Sram X9, RockShox Reba, Truvativ Stylo, Avid SD7, Mavic CrossRide

RIDELIGHT Race 54.490,- 33.720,-
Shimano XT/SLX, Mavic CrossRide, RockShox Reba/Manarch

Nové akční ceny všech modelů kol 2009 najdete u našich prodejců nebo na: pells.eu

Kalas Lady

Dámská kolekce značky Kalas zahrnuje celou řadu dresů, kalhot, bund a dalších doplňků. Z letní nabídky jsme si pro test vybrali dres Lady s označením „Dres hlavice 09“ a krátké kalhoty bez laclu Lady „A-5 09 Lycra/Chips“.



Dres s výrazně zkrácenými rukávky využívá klasický dámský elegantní střih se zúžením v pase a s lehkým nabráním přes boky. Design s prokrojenými černými bočními panely pak postavu opticky výrazně zúžuje. Použití spíčkového základního materiálu s označením Sensitive, kombinujícího mikrovlákna Meryl a Lycra, se podílí nejen na pohodlném usazení na těle a na dostatečné prodyšnosti, ale také na luxusním vzhledu daném jeho matnou povrchovou úpravou. Na bocích a na rukávcích je použit speciální perforovaný materiál na bázi lycry, zajišťující navýšení ventilace. Spodní část předního dílu je vybavena dekorativní vsadkou s motivem květů. Vše je vyřešeno s maximálním ohledem na eleganci, což platí o nízkém límečku ve tvaru V či o precizně provedených plochých švech. Zkrácení předního dílu zamezuje jeho zbytečnému krabacení při předklonu. Zadní kapsa se zapínáním na zip je nejen dostatečně objemná, ale překrytí zipu je navíc tvořeno pruhem reflexního materiálu. V letním horku jistě přijde vhod celorozezpínací přední díl, jenž také hodně pomůže při svlékání v případě použití kalhot s laclm.

Dámský dres Kalas je zkrátka propracovaný, elegantní i výborně funkční. Jeho cena je 1190 korun a vedle červeno-černé varianty je v nabídce také provedení se světle modrou a černou. Testované krátké kalhoty využívají jednoduchý čtyřpanelový střih, doplněný o horní anatomický lem z velice příjemného materiálu Chips. Matnou černou lycru zadržují ploché švy v šedé barvě. Konce nohavic nepostrádají protiskluzové zakončení s vetkanými gumičkami a s logem výrobce. Výběr vhodné velikosti kalhot je do jisté míry závislý právě na pružném zakončení nohavic, které je trochu těsnější. V pase jsou kalhoty dobře přizpůsobivé a ideální usazení je možné řešit i stahovací šňůrkou. Vnitřní anatomická vložka je designována speciálně pro dámy, využívá velice měkké polstrování, jemný povrch bledé barvy a tenké bočnice, které zamezují odfení stehem o bok sedla. Všíto vložky sice není provedeno plochým švem, její umístění je však zcela optimální. Stejně jako u všech ostatních výrobků Kalas jsou i zde použity reflexní proužky v zadních švech. Cena kalhot je 940 korun. V nabídce je černé a šedé provedení ve velikostech XS až XL. (kad)

BBB Impact



Některé brýle jsou bikové, jiné jsou univerzální a některé patří už od pohledu spíše do silničního profipelotonu. To platí o modelu **Impact** od **BBB**.



Tvar brýlí je navržen profesionálními jezdci a spíše než na stylůvost záru na funkci a výkon. Grilamidové obroučky tvoří pevnou horní část s dobře zakomponovaným provedením kloubů nožiček, které mají gumové zakončení. Výrazně zaoblený tvar pevného rámečku kopíruje obličej a je uzpůsoben co nejlepšímu obtékání vzduchu. Nánosník má přední plastový díl, který zajišťuje jednodlné sklo, a pro usazení na nose slouží vnitřní kovové provedení se silikonem. To lze navíc pohodlně tvarovat pro co nejlepší usazení na nose.

Tvarové jsou brýle spíše vyšší a užší, takže budou vyhovovat jezdcům s drobnější obličejem. Kvůli výraznému snížení skel na koncích je třeba, aby brýle perfektně seděly, jinak pod ně může v těchto místech lehce foukat. Na užším obličejí to ale znát není. Vrchní partie je dostatečně vysoko, takže shora do brýlí netáhne ani neprovírá. Spodek je u nosu taktéž dostatečně dole, tak je třeba hlídat pouze vnější část spodního okraje, aby model dobře pasoval právě tam. Jinak je usazení na obličejí perfektní, a to hlavně díky tvarovatelnému nánosníku.

Součástí balení je trojice polykarbonátových skel, která se vymění vyloupnutím z nánosníku a vysunutím na koncích. Není to sice nejjednodušší operace, ale zato nehrozí, že by se skla sama uvolnila třeba při pádu. Kouřové provedení je ideální pro výrazně slunečné dny. Tmavší zbarvení je za šera nebo pod mrakem dostatečné na silnici, ale do lesa už je dost temné. Zvýrazňující žlutá skla doporučujeme do šera nebo mlhy, na světle jsou naopak dost jasná. Čiré provedení je pak klasickou. Za cenu 1490 korun je to ale v dané kvalitě dostatečně uspokojivá škála. Kdo by chtěl trochu variabilnější provedení, může sáhnout po tomtéž modelu s fotochromatickými skly, který stojí 2990 korun. Testované levnější provedení lze pořídit dokonce v devíti barevných variantách obrouček.

(už)

- + usazení, zajištění skel, tvarovatelný nánosník
- obtížnější výměna skel

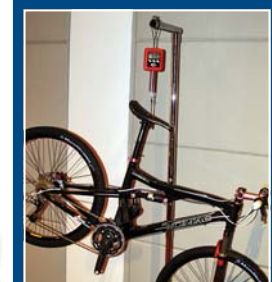
PAVLAČ 7

Cyklo servis 15/2009

Devětatřicetky znovu předvedly všem pochybovačům, že asi nebudou úplným nmyslem. O jejich výhodách pro dlouhé maratony, kdy člověk zalehne a jede prakticky čtyři až pět hodin v kuse, není třeba pochybovat, ale pro cross-country bylo jejich použití diskutabilní. Přece jen rozjezd kola většího průměru či manévrovat s nimi v zavřených zatáčkách je mnohem složitější. Nicméně celkové výhody velkých kol předvedla na Mistrovství světa v australské Canberře Ruska Irina Kalentjeva, když startovala právě na devětatřicetpalcovém kole. V prvním okruhu ji nejdříve spadl řetěz a propadla se na 21. pozici, ale stihací jízdu se dokázala probrat až na špičce a titul Mistryně světa zaslouženě ukořistila.

Také naše reprezentace se s mistrovstvím porvala se čtí – Jarda Kulhavý v XC splnil devátým místem svůj cíl dojet v první desítku, stejně umístění vybojoval i junior Paprstka. Fantastickou bronzovou medaili vybojoval ve fourcrossu teprve 17letý Jakub Říha, jenž byl navíc jako náhradník do reprezentace doplněn až poté, co kvůli zranění odstoupila Jana Horáková.

Jednoznačně nejlehčím celoodpruženým kolem na Eurobiku byl karbonový Tomac Carbide SL, osazený mixem komponentů Tune, FRM, KCNC, Sram, Formula R1 či Claviola. Čanu si netroufal odhadnout ani na stánku přítomný John Tomac, ovšem váha byla jasná: 7,69 kg! Na kolo se dokonce přišel



podívat i lidé ze sousední expozice značky FRM, která vždy udivovala superlehkými koly, aby potupně uznal, že takhle lehké celoodpružené kolo nemají. Nutno však podotknout, že až na ultratenké pláště byly všechny komponenty sériové a použitelné na běžnou jízdu, takže jediným handicapem by byla cena, kterou si dovolíme odhadnout minimálně na dvě stě tisíc korun.

„Promiňte, ale nefotte to!“ Tak tohle zaznělo na veletrhu z úst zástupce skotské značky Endura, vyrábějící cyklistické oblečení. Naše překvapení ale po chvíli dostalo logické vysvětlení a oznamení bylo zrušeno. Ne snad, že by Skotové byli tak hladoví, že by nechtěli, aby jim oblečení někdo vykoukal, ale málo to mnohem prozradilo. Kuli stálo v čínských plagiátorských značkách pečlivě chráněné detaily svých produktů, aby se příst rok neobjevily někde stejné bundy s logem Endura nebo Enduro, stejně jako se na našich tržištích objevují značky Abidas, Billobang nebo Quiksilver. Nechati si poškodit jméno spolehnající na nejvyšší kvalitu materiálů nebo nejlepší vlnu Merino je v dnešním cyklistickém byznysu produkujícím hlavně v Číně velmi snadné.

Tlumiče Specialized

Starosti o tlumiče a jejich funkčnost nás postupně zavedly ke všem dodavatelům odpružení. Abychom byli kompletní, oslovili jsme také zástupce značky Specialized, která u nás bezesporu zaujímá čelní místo na trhu s celoodpruženými koly.

Návic díky vlastnímu vývoji montuje na některé modely tlumiče vlastní produkce, takže starosti se servisem a údržbou se týkají i majitelů kol s písmenem S na tlumiči. Kdo vlastní bike této značky s jiným tlumičem, ten už z minulých dotazníků ví, jak postupovat v případě problému. Majitelé vlastního odpružení to zjistí z následujících otázek, na které odpovídá servisní technik východoevropského zastoupení u nás.



po 150 hodinách nebo nejspíše po jednom roce.

Co hrozí tlumičům v případě absence pravidelného servisu?

Větší opotřebení, únik vzduchu, únik oleje, někdy koroze vnitřních částí, zavzdušnění – ztráta funkce tlumění. U tlumičů s bráinem postupně ztráta funkce zavírání, zavinění a únikem oleje z olejové komory do vzduchové a následně ven z tlumiče.

Kolik stojí repase tlumiče Specialized?

Vzhledem k současné nedostupnosti servisu není cena stanovena a tlumiče se mění už při jakémkoliv zhoršení funkce za nový zdarma.

Budete k tlumičům dodávat náhradní díly?

Náhradní díly budou dostupné pouze v rámci našeho servisu (po jeho zprovoznění).

Máte náhradní vložky do tlumičů na kolech Specialized i na starší modely s tlumiči jiných značek?

Záleží na modelu. Na tlumiče Specialized jsme schopni je dodat, na Fox nikoliv.

Jaká je cena náhradních duralových vložek?

Zatím jsme je neprodávali (nebyla potřeba vzhledem k výměnám tlumičů za nové, které mají nová pouzdra), v několika ojedinělých případech jsme se domluvili na individuálním řešení.

Jaká je záruka na tlumiče Specialized?
Dva roky za předpokladu pravidelného servisu kola aspoň jednou ročně (zároveň kontrola funkce tlumiče, nikoliv jeho servis viz níže).

Poskytujete servis i na starší tlumiče, které pro značku dodává Fox, nebo je třeba řešit to s jejich dovezencem?

Tlumiče Fox, vyráběné dříve pro Specialized, servisuje výhradně Fox (v ČR firma Cyklo Svec).

Kde lze nechat servisovat tlumiče Specialized?

Dosud není servis v naší republice zaveden. Práce se na tom, snad bude možný během druhé poloviny roku – pouze ve Specialized Eastern Europe. Zatím se všechny nefunkční tlumiče mění za nové, takže majitelé kol Specialized nemusí mít obavy. Spíše na tom vydělají díky rychlejšímu průběhu výměny než v případě servisu.

Jak často by měla být provedena výměna oleje?

Záleží na typu tlumiče a samozřejmě na podmínkách jeho provozu, většinou

Václav Novák a (už)

Rogelli Asti

Cyklistická větrovka Rogelli Asti s odepínacími rukávy se stane ideálním doplňkem pro nadcházející podzim.

Její ultralehký materiál Dynatech R-Star Ultra bundě zajistil nejen vynikající skladnost a nízkou hmotnost 200 gramů, ale především stušnou ochranu proti promoknutí i dostatečnou míru prodyšnosti. Jemná ripstopová struktura materiálu předchází jeho mechanickému poškození a povrchová úprava se tváří celkem luxusně.

Ve jménu designové atraktivnosti zvolil výrobce o něco složitější střih, jednotlivé barevné plochy jsou tvořeny samostatnými panely materiálu. Celkové se střih jeví jako zcela univerzální. Vyšivanější jedinci ocení především dimenzovanou délku rukávů, hoblíci s nějakým tím kilem navíc uvítají trochu volnější partii trupu. Zadní díl je výrazně prodloužený a neopstráda pružné stažení lemu, v dešti tedy nechrání před promočením pouze samotná záda, ale účinně překryje také zadek až k sedlu. Přední panely jsou naopak na výšku zkráceny, aby se zde při předklonu materiál zbytečně nekrabátl.

Za absolutně ideální považujeme provedení límce, a to z hlediska výšky, sířky i jeho vnitřní fleecové výstelky, která je k pokožce velmi šetrná. Zip je podložěn proti prokvetnutí, což přijde vhod především v větším chladu, pokud slouží bunda jako svrchní vrstva s dvojicí vrstev spodních. Stažení lemu rukávů a spodního lemu pomocí klamkové gumy je bezproblémové a pohodlné.

Odepínání rukávů je snadné a jeho využití jasně hovoří o univerzalitě bundy. Její



praktičnost ocení mimo cyklistů také běžci, lyžaři či třeba pěší turisté. Pravděpodobně z tohoto důvodu na bundě chybí „cyklistická“ zadní kapsa, jejíž přítomnost bychom uvítali. Slouží-li ale jako mezivrstva klasický dres, pak nelze brát absenci kapsy na bundě jako negativum. Plusem je dostatek reflexních prvků a možnost rychle bundu sbalit do malého sáčku, jenž je umístěn na zádech z vnitřní strany. Pak se totiž celkem bez problémů vejde i do běžné zadní kapsy dresu.

(kad)

- + střih, zpracování, univerzalita
- absence zadní kapsy

LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR LIMAR

<p>PRO 104</p> <p>ventilačních otvorů: 22 velikost: M (54 - 57 cm) L (56 - 61 cm) hmotnost: M – 180 g / L – 200 g upínací systém: Pro System Light technologie: Monocoque In-Mould poznámka: vložky Coolmax barvy: silver, blue white, red white, carbon, matt black, MTB titanium</p> <p>2.990,- Kč</p>	<p>carbon 910 MTB</p> <p>ventilačních otvorů: 25 velikost: M (54 - 58 cm) XL (58 - 62 cm) M – 280 g / L – 300 g hmotnost: Pro System 2 upínací systém: In-Mould technologie: Štítek poznámka: štítek barvy: black, red silver, silver</p> <p>2.490,- Kč</p>	<p>757</p> <p>ventilačních otvorů: 22 velikost: UNI L (55 - 61 cm) hmotnost: 260 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: štítek, síťka proti hmyzu barvy: black orange, black red, black green, black blue, white, matt black</p> <p>1.890,- Kč</p>
<p>747</p> <p>ventilačních otvorů: 24 velikost: M (56 - 58 cm) L (58 - 63 cm) hmotnost: M – 260 g / L – 280 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: štítek, síťka proti hmyzu barvy: yellow black, orange black, red black, silver black, matt black</p> <p>1.490,- Kč</p>	<p>595</p> <p>ventilačních otvorů: 24 velikost: UNI L (55 - 61 cm) hmotnost: 250 g upínací systém: Super System Light technologie: In-Mould poznámka: štítek, síťka proti hmyzu barvy: blue carbon, red carbon, yellow carbon, carbon, white pearl</p> <p>1.290,- Kč</p>	<p>575</p> <p>ventilačních otvorů: 17 velikost: UNI L (54 - 61 cm) hmotnost: 270 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: štítek, síťka proti hmyzu barvy: blue white, red white, silver white, matt black, white</p> <p>990,- Kč</p>
<p>520</p> <p>ventilačních otvorů: 10 velikost: UNI L (55 - 61 cm) hmotnost: 260 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: štítek, síťka proti hmyzu barvy: blue white, red white, carbon, black orange, black green, white, sprinter blue, yellow black, silver, orange black</p> <p>790,- Kč</p>	<p>510 youth</p> <p>ventilačních otvorů: 10 velikost: UNI M (50 - 56 cm) hmotnost: 250 g upínací systém: Super System 2 technologie: In-Mould poznámka: štítek, síťka proti hmyzu barvy: black pirates, white pirates, dragon, black skulls, red skulls, flame, white butterfly, pink butterfly</p> <p>790,- Kč</p>	<p>woman style</p> <p>PRO 104 white curls, black curls, pink</p> <p>2.990,- Kč</p> <p>575 rose curls, blue curls, pink</p> <p>990,- Kč</p> <p>520 blue butterfly, rose butterfly</p> <p>790,- Kč</p>

Jak jste jistě zaznamenali v seriálu Polská krev v uplynulých vydáních Cykloservisu, nejen psaním článků je redaktor živ a účast na loňském sedmidenním etapovém závodě MTB Challenge na hranicích s Polskem jako servis pro jezdce jsme odnesli na vlastní kůži, a to doslova.

Letos jsme opět vyrazili dělat servis na tenhle sedmidenní podnik, ovšem dva měsíce předtím jsme vyjeli někam úplně jinam. Čtyřdenní závod Beskydy MTB Trophy totiž sliboval naprosto jiné terény, hojnější účast jezdců a nakonec podle zkušeností také zcela jiné typy problémů, než etapák v Kládké kotlině. Spolu se zástupcem firmy Mr. Sport z Polce nad Metují jsme vybavili dodávku dvojicí stojanů, skládacím ponkem se svérákem, několika bednami s náhradami, náhradními díly a kilometry bowdenů. Samozřejmě jsme neodolali možnosti svázat se v panenské přírodě, takže dovnitř putovali i naše celoodpružené stroje Specialized, abychom je prověřili v extrémně technickém terénu.

Cesta z Náchoda přes Polsko byla nekonečná a čtyři stovky kilometrů nás na místo pustily až po půlnoci. Nutno dodat, že jsme se rozhodli jet zkratkou přes silnici v rekonstrukci a po třech kilometrech „dakaru“ nás zastavilo až světo bagru a nákladáku, polští dělníci prostě pracují i o půlnoci. Nakonec jsme dorazili v pořádku po luxusní asfaltce kolem vikendové rezidence polského prezidenta, která stojí hned vedle vlastního heliportu nad jezerem. Našli jsme školu, kde mělo být ubytování a šli spát. Bohužel ráno nás někdo z místních vyprovodil se slovy, že jde o jinou školu, takže máme jet asi dva kilometry zpátky. V přírodním amfiteátru u cesty už se ale nafukovaly první reklamní obloky, takže Beskydy mohly začít.

My jsme ale začali tím, že jsme okamžitě vyrazili dobyt nedaleký vrchol Barania Góra, který sliboval neskutečně nádherný sjezd zpátky do údolí. Sice je na vrchol zákaz jízdy na kole, ovšem koleje od traktorů a gazíků nás ujistily, že rozhodně nic nepoškodíme víc, než domáci. Ljavec a blesky nad hlavou nám sice znemožnily výstup na kovovou zřehlednu na vrcholu, ale sjezd nekonečným singletrackem do údolí byl jeden z nejhezčích, jaký jsme kdy jeli. Pouze finále v blátnivých kolejkách od lesní techniky znamenalo viset za sedlem a nezapíchnout se do bahna. Několikeré opou-

tění kola za jízdy a dopad do bahniště byly občas jediným řešením situace. Přesto ale tahle krajina člověka dostane, protože málokdy je tolik možností k ježdění v tak náročném terénu.

Těžká robota

Jen co proběhla očista v potoce, už se začali sjíždět první závodníci, kteří opět neklamali. Cestovat několik set kilometrů na etapák a přitom mít kolo v naprosto žalostném stavu, být se často jednalo o hodné luxusní stroje. Výměny bowdenů a lanek byly standardem, stejně jako vytahání řetězy nebo omačkané zuby převodníků. Vůle v čepích tlumičů nebo středových osách, to už je také rutinní záležitost. Nicméně všechno se dalo více či méně použít k závodění, alespoň tak to vypadalo v předvečer startu první etapy.

Ráno už byli všichni nedočkaví, jen se ladio, mazalo a hustilo, svůj stánek s novým modelem zapletených kol rozbíhalí vedle i firma Remerx a jejich du-



Hned první etapa znamenala přesun deset kilometrů po hřebeni autem, výjezd do neskutečného kopce přes kameny a štěrka a nakonec uprostřed lesů a hor dolování pití namísto seřizování kol. Technika tehdy ještě trochu držela a žalucky jezdců byly přednější.

ralové výplety se těšily velkému zájmu. Druhý servis otevřeli mechanici z firmy Tandem servis, takže nás bylo na skoro čtyři stovky závodníků dost, abychom dokázali udržet jejich stroje v chodu. Se startem první etapy jsme vyrazili na trať, kde jsme na křižení cest zajistili servisní podporu. Cesta deset kilometrů po hřebenu dodávku nás ujistila, že enduro není jen cyklistická a motorářská disciplína. Více než kolům jsme se ale věnovali žaludkům jezdců, protože jejich příliv na sousední občerstvovačku byl tak silný, že pořadatelé málem nestihali dolávat energetické nápoje. Z ponku se stal rázem bar a pytel na pichlé duše se začal plnit kelímky, papírky a slupkami od banánů. Naším hrdinou se stal otec maratonce Ivana Rybářka, který kvůli žaludečním problémům nepohrdnul naší slivovici, které hrozilo, že s ní budeme už jen odmašťovat řetězy. Bohužel po objeti části okruhu musel stejně vzdát, protože „odmašťovač“ prostě nezabral.

Bláto na trati ale začalo ukazovat první problémy, které se měly táhnout celým závodem. Začalo odcházet řazení,

protože bowdeny plné nečistot prostě nepustily lanko dál, a to byl teprve první den.

Večer v cíli už začalo přitůhovat, bahenní lázně totiž ukázaly, že kromě řazení je ještě jeden závažný problém. Brzdové destičky houfně mizely a lecko dokončil pouze na jejich kovovém základu. Obložení si prostě nedovedlo poradit s přívalem bahna, písku a dalších brusných materiálů, které je velmi neomilně okusovaly. Výměna destiček tedy nebyla až na několik brzd, které u nás nejsou moc často vidět, žádný problém. Horší to bylo s pisky brzd, protože nikdo nečekal, že by se mohly začít zadírat, zakousnout se úplně, nebo prostě zůstat na jedné straně viset a na druhé straně kotočce se vysouvat jen stěží. To, co jsme popisovali po loňském MTB Challenge v našem Hobbybasteru o vystředění třmene a rozhybání pístků, jako bychom mohli donekonečna omílat znovu. Po obdržení materiálu se totiž většina pístků vysunula ze třmene až příliš ven a nepatrně se vychýlila z dráhy. Tudíž už se ►

Blátnivé Beskydy



Každé slunečné nebo zamračené ráno vyřázely více jak tři stovky jezdců v čistém oblečení a na umytých kolech na trať, aby se nakonec po dešti, navěni, zablácení a na skoro nefunkčních strojích vrátili na to samé místo, kde se ještě ráno usmívali.

GHOST

SE 7000 LTD

RÁM:
7005 T6 DB LT5

HMOTNOST: 12,3 KG

VIOLICE:
ROCK SHOX RECON
SL AIR POPLOC 100 MM

WWW.GHOST-BIKES.CZ

VÝBAVA:
SHIMANO XT

BRZDY:
SHIMANO SLX DISC
100 MM

CENA:
27 999 Kč

LIMITOVANÁ EDICE

SE 7000 LTD

www.cykl.cz • www.cykl.cz

BŮH VÁLKY

Německá preciznost, vysoká odolnost a hlavně neotřelé provedení, to jsou přílby Casco, jejichž nejvyššího představitele pro silnici i mtb jsme otestovali.

Áres je řecký bůh války a boje. A právě do boje na biku i silnici je tento model určen. Skořepina je totiž vyztužena po vrchu středové části duralovým žebrem, takže v případě nárazu chrání jezdce kromě tvrzeného polystyrenu ještě duralová trubice. Mezi jednotlivými průduchy jsou navíc zpevňující karbonové pláty tvořící vnitřní kostru skořepiny, takže



ostychu označit jako jeden z nejvýkonnějších v oboru. Stačí jen minimální otcení mechanismem a stažení je okamžitě a účinné. Navíc mechanismus pracuje precizně a rychle, navíc je velmi dobře přístupný i za jízdy a ovládání jednou rukou je hračka. Vnitřní výstelky jsou situovány na čelní straně přílby a pod otočným mechanismem stahování. Boky jsou vybaveny pouze čelenkou a dvě tvrdší výstelky jsou na temeni.

Vnitřní komfort je ale dostatečný a přílba nikdy netlačila. Celkové provedení přílby je na vysoké úrovni. Když k tomu přičteme skvělou ventilaci, perfektní zajištění na hlavě a všechny bezpečnostní prvky,

je jasné, že cena 3990 korun je za tento závodní model oprávněná. Pokud do cyklistického boje, tak klidně s modelem Ares na hlavě. Na výběr jsou tři barevná provedení a velikosti S/M (52-57cm) a L/XL (58-62 cm), hmotnost větší velikosti je 358 gramů.

(už)

opět další prvek pro maximální odolnost a nízkou hmotnost. Plastový štítek střední délky je usazen ve dvou vložkových otvorech ve skořepině, při demontáži tedy nehrozí postupné vymačkání tvrzeného jádra. Skelet disponuje třicetkou větracích otvorů, což je víc než dost pro parné letní dny. Skořepina je navíc i na zadní straně přílby, takže jezdec je chráněn při pádu do vice směry.

Zajištění k hlavě má na starosti plastová čelenka z poměrně měkkého a příjemného materiálu, která začíná lehce před spánky. V zadní třetině pak pokračuje nylonovou strunou, jež se navíjí do stahovacího kolečka. Tento systém můžeme bez

- + stahování, ventilace, bezpečnost
- hmotnost



Lesní technika si v Polsku s cestami moc starosti nedělá. Zapadnout do kaluží po kolech traktorů až po náboje, nebo prostě takhle utopit kolo v bahně, zvlášť když třikrát denně prší, to nebyl vůbec žádný problém.



Náš stánek byl první ráno takhle poloprázdny, ale každý další den jsme se vraceli ze snídaně se seznamem kol a problémů. Složití řazení Sram dvě minuty před startem, nebo odvzdušňovat hydraulickou brzdou a zašroubovat její víčko v okamžiku, když ostatní už vyrazili na trať, to byla celkem rutina.



Tenhle etapák byl přehlídkou obyčejných, ale i luxusních kol a komponentů. Karbonové Specialized Epic, titanové stroje nebo nejlepší modely od Cannondale zde trpěly v polském a českém bahně stejně, jako třeba tenhle titan-karbonový převodník.



Ucpané nebo polámané bowdены byly standardem. Tyhle zalomené stavěcí šrouby bowdenu řazení si přivezl polský závodník už z domova. Nakonec to na nich odjel celé bez výměny jediného kousku. Co na tom, že musel neustále řadit přes dva pastorky, dokud to aspoň jelo, byl spokojený.

► pístelek nemohl sám zasunout díky podtlaku do trměne, ale prostě přestal chodit. V horším případě kolem něho začala unikat kapalina, v lepším případě stačilo jen trměn vyčistit, promazat silikonovým olejem těsnění kolem pístečků a zatlačit je silným plochým železem zpátky do trměne, pokud možno rovně. Když začaly opět spolehlivě chodit, bylo vyhráno, když ne, musel se celý postup opakovat, dokud se nerozhýbaly. K tomu se ale vrátíme v našem technickém rádci, protože preventivní promazání pístečků dokáže zabránit spoustě nepříjemností.

Další dny se nesly ve stejném duchu, tedy na trati všem neustále čistit pastorky a mazat řetěz vyjetým olejem ze škodovky, aby jim to alespoň trochu řadilo, občas vyměnit bowden nebo zlomenou patku a potom taky přehazovačku. Měníčům Deore XT Shadow se v několika případech přestalo díky vypadnutí pružiny otáčet vodítko, takže rozborška, roztažení pružiny a s nadějí pokračovat, nebo prostě výměna. U karbonového

vodítka přehazovaček XTR byla zapotřebí spíše laminovací sada, aby bylo možné náročným terénem ostřípaný karbon trochu opravit. Levnější komponenty chodily paradoxně lépe, než super drahé kousky.

Po přívalu krup a deště jsme zachraňovali jednu dánskou závodnici před prochladnutím. Ovšem když nakonec postávala v našich montérkách, čepička a bundě pod stánkem, dožadovali se u ní jezdci mylně servisu, proto jsme ji raději uklidili do dodávky, samozřejmě ve vší počestnosti. Nutno říci, že v tomhle extrémním počasí navíc došlo jídlo na bufetu a než stihli dovézt další, museli jsme obětovat i část vlastních zásob.

Extrémní počasí si žádá extrémní vůli, což potvrdila dvojice jezdců, po kterých už bylo v deset večer málem vyhlášeno pátrání, aby si nakonec s jednou svítlou razili cestu do cíle na jedenáctou. Posledních pár kilometrů je ale trasér a spoluorganizátor Věna Horných hnal před sebou lesem svým terénním



Typický obrázek z každé etapy, všechno plné bahna a skoro nefunkční. Více než mechaniky jsme často byly umývači přehazovaček a řetězů. Voda z řeky a smetáček z auta byly stejně dobré, jako kanystry vyjetého oleje ze škodovky. Jak si panečku XTR vrnělo když dostalo přidělit tak kvalitního maziva.

pajerem a dálkovými světlými jim ulehčoval orientaci.

Během závodu k nám do depa přijel jezdec pohybující se zhruba v první polovině závodu. Seřízení přehazovačky bylo rutinou, ovšem jeho řídítka, kdy na levé straně bylo řazení v rukojeti, rapid-fire páčky a páka brzd s rozvojeným lankem vedoucím dopředu i dozadu k mechanické kotoučovce, vzbuzovala

zájem. Prává páka brzd byla osiřelá bez bowdenu a vše se nakonec vysvětlilo, když nasedl na kolo, pravou protězu na ruce jednoduše zapřel o řídítka a levou rukou vše obsluhoval. V terénu, kde většina zdravých jezdců některé sjezdy chodila pěšky, jel tenhle člověk v podstatě na špičce, i to je horská cyklistika.

Takových hrdinů tam ale bylo víc a nejen svými výkony. U jídla, které bylo mimochodem ve škole naprosto fajn, jsme potkali směsici lidí, kteří si budto přijeli jen dokázat, že na to mají, nebo jsou pro ně takovéhle závody rutinou, a tak jsme si vyslechli jak to chodí na Trans Rockies nebo Salzkaammergut Trophy či na Cape Epic. Nadšení a zároveň obavy z počasí ale nikomu nechyběly a pro všechny to byla spíše společná akce a zábava, než nějaké soupeření na život a na smrt. Všechny čtyři dny se jezdci navzájem hecovali, podporovali a z účastníků se tak stala jedna velká parta. My servisáci jsme nakonec do tmy opravovali jejich zničené stroje a snažili se, aby mohli druhý den vůbec nastoupit. Raritou bylo rovnání ohnuté patky na titanovém rámu, které provádějí mechanici z druhého servisu ve svěráku. Po několikerém napružení a návratu do původní ohnuté pozice se ale nakonec dílo zadařilo, stejně jako se zadařilo 313 účastníkům dorazit v pořádku do cíle. Vítěz Marek Galiňský, mimochodem třináctý muž olympiády v Pekingu, absolvoval trať dlouhou přibližně 286 km za patnáct hodin a dvánáct minut, což je vzhledem k hodně kopcovitému terénu a neustálé se měnícímu počasí obdivuhodný výkon.

Účastníci i s rodinami se rozjeli do více než patnácti světových zemí a my jsme sbalili stan Cykloservis, nařadili

a stojany a vydali se na pouť k domovu, abychom vám mohli přinést třinácté vydání, do kterého se tato reportáž bohužel nevešla. To, že jsme cestou ještě na pumpě opravovali zakousnutý diferenciál na pajeru, kterým jeli domů trasěři a maserky, už snad ani v záplavě všech servisních problémů nebudeme rozebírat. Celní kontrola na dálnici s udiveným výrazem nad dodávkou plnou dílů, kterým vévodil ponk se svěrákem pak byla bonbónkem na konec. (Jiří Uždil)



Michal Zrnečko, 44 let

- Čs. reprezentant na dráze 1982–1990
- 3x účast na Mistrovství světa
- 7x 1. místo na Mistrovství republiky
- 2x 2. místo (2005, 2006) Samsonmann Rakousko, silniční MS
- 2x 3. místo (2007, 2008) bez záv. licence 220 km, 4600 m převýšení



www.apache-bike.cz

Gila Monster nejrychlejší z Apačů

Velikost 54 - 57 - 60 cm • Cena ~~89.990,-~~ 73.990,-

Polykání silničních kilometrů si dnes už bez integrované sedlovky a karbonu nelze představit. Rám z karbonu R55 spojeného technologií T2T, tedy „tube to tube“, kdy jsou trubky napojeny přímo jedna na druhou a spoj je vyztužen následným přepletáváním vrstvami karbonu, je další evolucí po monokokovém provedení bikových rámu. Rám v kombinaci s přímou karbonovou vidlicí s duralovým sloupkem nabízí ideální poměr tuhosti a komfortu. Hmotnost stroje Gila Monster s osazením sadou Dura Ace a koly Mavic Ksyrium SL se zastavila na hodnotě 6,9 kg, což je pro závodní a sportovní účely skvělá hodnota, navíc při zachování dostatečné tuhosti celku pro maximální výkon.

Apache® Bicycles — Duch vítězství

Apache Bicycles ROAD

SLEVA - 16.000 Kč

Konstruktér

Mám to štěstí, že práce je i mým koníčkem. Při konstrukci kol preferuji kvalitu a značkové komponenty. Kolekce je šita na míru náročnému českému zákazníkovi. Součástí mé práce je i testování nových modelů v terénu i na silnici.

design@apachebicycles.com

SUPERIOR Team Racing G7



Značka Superior má ve své elitní kolekci modely nejen s karbonovým, ale i duralovým rámem, a to ze špičkové slitiny XTROLITE G7. Ta ostatně dala název, konkrétně tedy dodatek názvu, námi testovanému modelu Team Racing G7. A jaký je tento závodně orientovaný bike? Je to jednoduché, jedná se o kombinaci výborného osazení a stejně tak zdařilého rámu. Tomu sice odpovídá i nemalá oficiální cena 58 999 korun, ovšem díky brzkému příchodu nových modelů lze nyní sehnat letošní „gé sedmíčku“ za podstatně příznivější částku. Stačí se trochu pít po nabídce maloobchodů, které se prodejem kol Superior zabývají...

pojem kroucení zcela neznámý. To alespoň platilo v námi testované osmnáctce.

Se solidní tuhostí při záběru jde většinou ruku v ruce také tvrdší jízdní projev. G7 sice není úplnou výjimkou, ovšem označí jeho rám za vyočené tvrdý a nepohodlný by bylo křivdou. **Konstrukce zadní stavby s nepřilíš mohutnými, lehce zviněnými rameny rozhodně určitou část ořesů absorbuje. Dvojnásob to pak platí v případě hodně přesazené sedlové trubky a špičkové karbonové sedlovky FSA s nadprůměrně vyoseným zámkem.** Jen pro představu, cena samostatné sedlovky FSA K-Force Light je přes čtyři tisíce korun, na zákaznickovi se u Superioru nešetří.

G7 s R7

Geometrii rámu patří testovaný model mezi čistokrevné XC rakety, jimž sice není úplně blízký techničtější terén, ovšem o to víc si libují na rychlých tratích a v táhlých výjezdech. Delší přední trojúhelník a sériově montovaný představec s negativním sklonem se postaraly o nekompromisně závodní, více natažené posed. Zde se nehraje na pohodlí, ale na výkon. Tomu ostatně odpovídají také pevnostní parametry rámu, jemuž je



jeme za bezpředmětné, pro rychlé závodní cross-country je tuhost vidlice zcela dostačující. Vzhledem k použití bychom zde ale namísto klasického lockoutu raději viděli páčku jeho dálkového ovládání na řídítkách. Při náhodném zapomenutí odblokování je šátrání po páčce na korunce po najetí do terénu práce jen dost nepříjemné. Zdvih sto milimetrů je i pro závodní XC ideální. Občas vidané osmdesátkové zdvihy jsou už podle našeho názoru do jisté míry přežitkem, čehož si je Superior ovidně vědom.

Bod G7

Nalézt bod G u tohoto kola, aby jej mohl jezdec co nejlépe přivést k pomyslnému vrcholu, nebyl vůbec žádný problém. Stačí pevně stisknout řídítka, pořádně se opřít do pedálů a kolo je na vrcholu stoupání možná dříve, než se stačíte zachytat. **Akcelerace je zkrátka fantastická, na čemž má vedle zmiňované tuhosti rámu zásluhu**

také hmotnost kola 10,2 kilogramu. Kola Fulcrum Red Metal 5 také nepatří k setrvačnickým, které by bylo nutné roztáčet velkou silou, stejně tak dobrá je i jejich tuhost. Pociť rychlosti ještě umocňují pláště Schwalbe Rocket Ron.

Nadání kola je tedy především o nabízeném zrychlení a také o vrchářských schopnostech. Ty jsou výrazně nadprůměrné, „gé sedmíčka“ dokáže pod zkušeným jezdce zdolat i extrémně prudká stoupání. Délka rámu a nízko položená řídítka dovolují ve výjezdu skoro neomezenou manipulaci s těžištěm, takže se zdá být celkem bezproblémové udržet co nejdéle dostatečný záběr zadního kola.

Trochu více práce samozřejmě vyžadují slalomové pasáže mezi křovinami či techničtější sjezdy, což ovšem není klasické teritorium testovaného kola. My jsme naladili univerzálnější posed otočením představače, čímž nebyly vrchářské schopnosti kola téměř poznamenány a v prudších sjezdech bylo ovládání daleko jistější.

Fakt, že není G7 stavěn na slalomové pasáže, neznamená jakoukoli neohrabanost. Na podněty ke změně směru reaguje bez zaváhání, pouze jeho koncepce není nakloněna hravě jízde a upřednostňuje spíše rychlost a vynikající vedení přímého směru ve vyšších rychlostech.

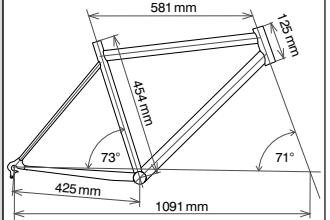
Pěkná práce

Ke konstrukci rámu nemáme po funkční

Technická specifikace:

Rám: Aluminium Xtrolite G7
Vidlice: Manitou R7 Super Absolute, 100 mm
Hlavové složení: FSA IHS
Klíky: FSA Afterburner BB30 22/32/44
Brzdy: Hayes Stroker Carbon
Řazení: Shimano XTR
Přehazovačka: Shimano XTR
Presmykač: Shimano XTR
Kola: Fulcrum Red Metal 5
Pláště: Schwalbe Rocket Ron 2,1
Řídítka: FSA XC180
Představec: FSA ST-OS-99
Sedlovka: FSA K-Force Light
Sedlo: Fizik Gobi
Hmotnost: 10,2 kg (vel. 18", bez pedálů)
Cena: 58 999 Kč

Velikost 18"



- + závodní geometrie, tuhost rámu, skvělé komponenty
- absence pedálů, standard BB30

TIOGA
FUTURISTIC Classic

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

WWW.KATMAR.CZ

RUKÁVKY 2F

Pražská značka 2F má v široké nabídce doplňků i klasické lycrové návleky na ruce. Použití tenké lycry bez zateplení je předurčeno především na léto, využití ale jistě najdou také v teplejších podzimních či jarních dnech. Stříhové se jedná o jednopanelovou klasiku, která je doplněna výrazným bílým plochým švem. Horní zakončení využívá vetkaných protiskluzových gumíček, spodní lem je volný.
 Cena rukávků 2F je 317 korun.

(kad)

Sedět na pumpě

Sednout si omylem na hustilku asi není zrovna nejpříjemnější věc, natož na ní sedět pořád. Ovšem sedět na pumpě během jízdy na kole? To je možné leda s hustilkou Acor, ukrytou přímo v sedlovce.

Duralová sedlovka s klasickým zámkem na jeden šroub totiž nabízí kromě držení sedla také možnost napumpovat s ní kolo. Průměr sedlovky 27,2mm je asi nejrozšířenějším standardem, ačkoliv poslední dobou už tento rozměr patří spíše krosovým a levnějším kolům a duralové či karbonové modely mnohem častěji používají širší průměr. Délka 350mm by měla uspokojit snad všechny adepty. Černé eloxované provedení má na zadní straně číselnou stupnici pro jednodušší nastavení. Totéž v sedlovce, to podstatně se skrývá uvnitř. Samotná sedlovka tvoří vnější obal hustilky, zámek sedla pak dokonale vzduchotěsný uzávěr nahore. Spodní konec tedy jistí plastový uzávěr se závitem a do něho nasunutý vnitřní píst s kratičkou rukojetí. Aby nedocházelo uvnitř rámu k vysouvání rukojeti, je jištěna závitem k uzávěru, takže před huštěním je třeba ji povolit. Píst délky 300mm už dokáže vyvinout poměrně slušný tlak a vytvořit solidní objem, takže o výkonu netřeba diskutovat.

K zajištění na ventilek zde pro snazší manipulaci neslouží pouhá koncovka, ale hadička, která se našroubuje na koncovku na boku sedlového zámků. Hadička pasuje na autoventilek a pro použití na jiný typ je třeba koupit redukci se závitem. Při převozu je hadička zastrčená ve vnitřním pístu a zajištěná špuntem, aby se neztratila v rámu.

Práce s hustilkou je díky hadičce snadná. Lze hustit jak přidržením hustilky za sedlo a rukojetí nebo ještě lépe ve stejné příslápnutím špičky sedla k zemi. Tedy pokud nemáme zrovna luxusní model v karbonu nebo s bílým potahem. V obou případech je uchop za sedlo pohodlnější než za rukojet, která je kvůli nutnosti skrytí se v sedlové trubce miniaturní. To je ale jediné omezení, které tato hustilka má, hmotnost 389 gramů a cena 399 korun nejsou zase tak nepřiznivými hodnotami. Závodníka tohle asi nenadchne, přece jen je rychlejší vytažnou klasiku z držáku, než demontovat sedlovku, ovšem turista ušetří místo na rámu, nebo prostě nebude vystavovat hustilku nepřízní počasí.

(už)

- + funkčnost, jednoduchost, výkon, cena
- časově náročnější aktivace

LANCE DOBYL LEADVILLE



Jeden z nejkultovnějších amerických maratonů, jenž se jede v coloradském Leadville, měří úctyhodných 100 mil (161 km) a kromě délky je náročný i tím, že nejvyšší bod je ve výšce 3840 metrů nad mořem a trať neklesne pod 2700 výškových metrů!

Fandové závodu Leadville 100 až doposud uctívali jediného rekordmana – bikera Davea Wiense, jenž dokázal Leadville vyhrát šestkrát a držel rekord trati. Až do letoška.

Davea totiž o jeho dominanci letos v srpnu připravil sedmánsobný vítěz Tour de France Lance Armstrong, jenž se letos po třech letech vrátil na silnici a hned si na „staré dáme“ dojel pro bronz. Není tedy divu, že když mu sedí vrchařina v Alpách, byl také v nadmořské výšce nad Leadville ve svém žílu.

Lance se o skalp v Leadville pokoušel už vloni, a nutno podotknout, že se s Davem statečně držel na špičce až do posledního kopce, kde však měl Dave víc sil, což Lance férově přiznal, a dokončil na druhém místě. Ne však letos. Po absolvování Giro d'Italia a třetím místě na Tour de France se ani není čemu divit, že si Lance závod pohladil od začátku až do konce a směl dosavadní travový rekord.

Startovní výstřel zazněl už v 5.45 ráno, aby všech třináct set bikerů stihlo objezd oněch 161 km po prašných a kamenitých cestách v americké divočině v časovém limitu 12 hodin, což vychází na nejmenší možnou průměrnou rychlost 13,3 km/h. To vítězi Lance Armstrongovi na zlodělní trati stačilo něco málo přes půlku, konkrétně 6 h 28 min a 50 s, takže závod objel průměrem přes 24 km/h. Tímto časem se stal novým rekordmanem trati, pro-

tože Daveův nejlepší čas překonal o víc než čtvrt hodiny! V Lanceově současné formě se jeho vítězství dalo čekat, pikantní je však to, že posledních 16 km dojel na poloprázdné zadní pneumatice, takže rekordní čas by v případě bezproblémového průběhu jízdy mohl být ještě nižší.

Technická stránka věci

Lance Armstrong startoval za biker-shop Mellow Johnny's (slovník pro termín „mellow“ nabízí různé varianty překladu, jako třeba sladký, zralý, něžný, ale i opilý či uleželý). Které ze zmíněných termínů platí u Lance, by měly spíš zhodnotit jeho fanynky či partnerky, kterých se po jeho boku již vystřídalo několik. Materiálně pak Lanceho podpořily firmy Trek a Sram, které mu společnými silami připravily celoodpružený speciál Trek Fuel 9.9 SSL, osazený kompletní sadou Sram XX. Lance si vybral převodníky 42/28 zubů a desetikolečko s rozsahem 11–36 zubů, odpružení zastíjíta vidlice Sid XX o zdvih 100 mm s lockoutem z řídítek X-Loc a karbonový tlumič DT Swiss, taktéž s ovládním blokace z řídítek. Nutno podotknout, že Lance, stejně jako většina jeho spolubojovníků v poli, používá vtaškový bez rohů.

O svém stroji se Lance vyjádřil takto: „S řazením jsem neměl prakticky žádné problémy, ačkoli jsem si před závodem nebyl jist, zda budu mít s převodníky 42/28 dostatek převodů do výjezdů.

Nakonec jsem ani na jednom z nejvyšších kopců Powerline či Columbine s počtem zubů neměl problém. Na desetikolečko jsem zvyklý ze silničky, takže jeho příchod na horská kola jediné vítám. Při přehození z velkého převodníku na malý je ale potřeba vzadu odřadit o více pastorků, než tomu bylo u trojčlanku, kde rozdíl mezi jednotlivými převodníky nejsou tak velké. Ale to je do jisté míry otázka zvyku.“

„Deseticentimetrové odpružení bylo na tento závod zcela dostatečné, rozhodně si neumím představit trápit se v místních sjezdech na pevném kole. Tvrdý lockout u tlumiče DT Swiss s možností zamknout jej z řídítek je pak pro brutální sklon výjezdů absolutní nutností.“

„Vypekla mě pouze zadní pneumatika, která v jednom z posledních sjezdů v zatáčce citelně ušla, ale dojet se s tím dalo, takže jsem kvůli případné časové ztrátě opravu neřešil.“

Uvidíme, zda se Lance objeví i na dalších bikových závodech, neboť jak sám říká, na horské cyklistice se mu líbí větší férovost závodů. „Tady každý jede sám za sebe, buďto na to máš, nebo ne. Týmová taktika v terénu nehraje tak velkou roli a na trati se musíš spolehnout sám na sebe. Žádné doprovodné vozy, žádné vyslačky, jen příroda a ty. To mě na maratonech úplně uchvátí.“

Pokud se Lance bude v příštím sezóně profilovat trochu více jako biker, bylo by fajn jej sledovat na závodech typu TransAlp či Crocodile Trophy. Soubor s dalším bývalým silničářem Janem Hruškou by byl jistě velmi zajímavý.

Foto: Sram USA
S využitím informací firmy Sram USA zpracoval (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

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@kolasport.cz
www.kolasport.cz
tel: 257 721 313
Komenského 92, Revnice

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

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ

značková prodejna servis kol

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

Kalas TitanWhite

Silniční kolekce domácí značky Kalas, nazvaná TitanWhite, sází na přiléhavý střih, pečlivé zpracování a především na nepřehlédnutelný design. Přestože je v nabídce i decentnější černá varianta s bílou či červenou grafikou, každý správný silniční exhibicionista s vyvýšeným tělem pravděpodobně zvolí právě bílou. Celá kolekce Kalas TitanWhite zahrnuje dres, kratásky, lehce zateplené návleky na ruce, bundu a klasickou letní čepičku.

Jak již bylo zmíněno, střihové je kolekce zaměřena spíše na závodníky a sportovní jezdce, čemuž odpovídá i provedení dresu. Zkrácený přední díl, celorozeplací provedení, užší límeček a lehce stažený spodní lem s protiskluzovým zakončením, to jsou jeho charakteristické prvky. Velice vzdušný materiál Alkatis Micro tvoří čelní a zadní panely, boky jsou tvořeny síťovinou pro ještě účinnější ventilaci. Ramenní partie s raglanovými rukávky jsou kvůli maximální tvarové i velikostní přizpůsobivosti z klasické lycry.

Usazení na těle je velice příjemné, totéž platí o vysoké prodyšnosti použitých materiálů. Spodní lem se silikonovým proužkem účinně zabráňuje vykasávání zadního dílu, tři zadní kapsy jsou tedy stále v optimální poloze. Jejich nadprůměrná hloubka zajišťuje bezpečné uložení obsahu. Prostřední kapsa je navíc vybavena menší kapsičkou na zip pro uložení mobilu, peněz či dokladů. Plusem je instalace reflexních proužků do zadních vertikálních švů.

Trojice barevných kombinací dresu je nabízena ve velikostech S až 3XL. Cena dresu TitanWhite je 1290 korun.

Kratásky kolekce TitanWhite doplňují střihové i designově předchozí dres, jsou tedy rovněž v nabídce ve třech barevných provedeních. Střih využívá zadního panelu ve tvaru podkovy v nabídce použitých „J“ panelů vpředu. Usazení na těle je díky tomu maximálně přesné a pohodlné. Matná lycra se tváří hodně luxusně, což samozřejmě v našem případě podtrhlo její bílé provedení. Spodní lem je vybaven protiskluzovým zakončením se silikonovým proužkem. Přední a ramenní část laclu je tvořena lycrou, zadní panel pak pro zvýšení prodyšnosti vysoce pružnou síťovinou. Vnitřní dvoudílná vložka Elastic Pro Plus působí sice dost rozměrně, v praxi ale nabídně dobře rozložením tlaku a zvýšením komfortu. Ke střihu nemáme připomínky. Pochvalu také zaslouží použití reflexy v zadních švech a především pak zmiňovaná síťovina na zádech. Cena kratásů TitanWhite je 1290 korun, nabízené velikosti jsou rovněž totožné s dresem.

(kad)

PEARLIZUMI

www.pearlizumi.cz

Cyklistická a běžecká obuv
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě

LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, tel. 481 311 820

DT SWISS

Autorizované zastoupení –
Servis centrum „Level A“

velkoobchod, maloobchod, 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

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

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

Vinohr. Vinohradská 3216, tel: 212 240 557
Kačerov Čerčanská 7, tel: 261 262 033

MIMOŘÁDNÁ NABÍDKA

Author Modus 08 16 990,-
Author Kinetic 08 9 490,-
Author Contex 08 12 490,-
Author Traction 08 11 490,-
Author Traction disc 08 13 490,-

Celokarbonový košík SPECTRA 499,-

POSLEDNÍ KUSY, SUPER CENA

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz



Dokončení ze str. 1

I přesto, že na kole máme „pouze“ 130 mm zdvihu, odpružení se zdá být hlubší, a také dojem nezcititelnosti budící mohutnost rámu nabádá k hrubšímu zacházení. Nicméně středně vykládaný posed a hmotnost 12,5 u karbonu či 12,9 kg u hfs-ka nejsou žádnou překážkou pro svižnou jízdu vzhůru. Na vidlici je navíc možné snížit zdvih a zadní stavbu lze páčkou propedalu na tlumiči přitvrdit, takže žádné zbytečné propružování a nechťené požírání energie se nekoná.

Velkým pomocníkem je pak plovoucí táhlo zadní brzdy, které odděluje třmen kotoučkovky od zadní stavby a umožňuje brzdit nezávislý pohyb vůči řetězovým výpěrám a patkám. Zasloučili jsme názory, že to je u tak malého zdvihu nemyslné, nicméně poté, co jsme si obě meridy proklepli v těžkých sjezdech, kde běžně testujeme větší zdvihy, musíme potvrdit, že na tom něco je. Jízda je mnohem pohodlnější a právě u tak

malého zdvihu (dosud se systémy floating disc používaly spíše na freeridlová a sjezdová kola) si jezdec uvědomí, jak se jízda z kopce zkvalitní. Model HFS, který jsme měli na delší dobu, jsme testovali v Krkonoších či na trati maratonu Sudety a ve všech terénních pasážích se nám potvrdilo, že přínos táhla je znát. Na druhou stranu je však nutné počítat s jistým nárůstem hmotnosti a také nutností větší údržby, neboť táhlo je uloženo na kulových čepch a úchyt třmene je na samostatném čepu v ose zadního kola. Při jízdě se nám zřídka stalo, že při propuštění a vychýlení táhla jsme si o něj zavádili patou. Po navykunutí na systém si však jezdec na jeho přitomnost zvykne a dá si pozor. O samostatném mechanismu oddělení brzdy také jezdec ví díky drn-



Jízda

Hned po několika málo kilometrech má jezdec jasnou, s kým má tu čest. Robustní rám si toho nechá hodně líbit a ve sjezdech se valí přes překážky, i díky použití širších pneumatik, jako tank. Odpružení je spíše měkké a dostatečně citlivé, při tabulkové hodnotě tlaku jsme však tlumiči občas dostali na dno. Vyřešil to o pár PSI vyšší tlak vzduchu. Další zadní stavba délky 435 mm drží zadní

MERIDA

Trans-Mission HFS 3000-D



kolo na zemi jako přikovaně, tedy pokud jej netáhneme do vzduchu schválně. Odrazit se ke skoku není nic těžkého, tlumiče odrazu rády pomohou. 70 cm široké vlašťovky spolu s představcem délky 90 mm usnadní ovládnání i točivost a s těžším jezdcem zhruba uprostřed je kolo zcela vyvážené. Při největším zdvihu vidlice 140 mm je posed lehce zakloněný a jízda se hodně zklidní. Snížením zdvihu pak zřetelně napřímíme úhel hlavy a snížíme řídítka, čímž kolo dodáme na vrchafských a XC schopnostech. Ze tří úrovní propedalu jsme si vybrali tu nejtvrdší, kdy se chod tlumiče blíží lockoutu, ale pod větším rázem otevře. Zdotat jakýkoliv kopec pak není nic nemožného, trans-mission si opět cestu prokleští sám, a ačkoliv nám v nejtěžších výjezdech na trati Sudet stejně zdatní jezci na pevných XC strojích ujždějí, na meridě nebyl problém cokoliv vyjet.

Pro koho

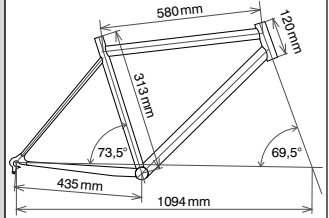
Nový rám Merida Trans-Mission nabízí kombinaci vysoké citlivosti odpružení, robustnosti a variability nastavení. Potěší tak všechny jezdce, kteří se rádi toulají krajinou a nezaleknou se těžších sjezdových pasáží, na jejichž vrchol

si však dojedou po vlastní ose. Rozdíl mezi oběma rámy je v nižší hmotnosti karbonu a v jeho lepším pohlcování nerovností, ovladatelnost a funkce zadní stavby je pak prakticky totožná. Hmotnost 12,9 kg u duralové a 12,5 kg u karbonové verze rámu je zcela v normě a kolu dodá jak dostatek svižnosti, tak i optimální odolnost. Cena duralového modelu HFS 3000 D je 76 490 Kč, za karbonovou verzi 3800 D si pak připlatíme na 104 990 Kč.

Technická specifikace:

- Rám:** Trans Mission-HFS, 130 mm
- Tlumič:** Fox RP23
- Vidlice:** Fox 32 Talas RLC, 140 mm
- Kličky:** Shimano Deore XT
- Řazení:** Shimano Deore XT
- Ráfky:** DT Swiss X430 disc
- Pláště:** Schwalbe Nobby NIC 2.25 Evolution
- Brzdy:** Magura Louise Bat 180/180 mm
- Měnič:** Shimano Deore XT
- Náboje:** DT Swiss disc-15/disc-10
- Řídítka:** FSA XC 280BOS Rise
- Představec:** FSA OS-XT
- Sedlo:** Fizik Gobi XM
- Sedlovka:** FSA SL250
- Pedály:** Shimano M520
- Hmotnost:** 12,9 kg
- Cena:** 76 490 Kč

Velikost 17"



- +** mohutnost a odolnost rámu, oddělení brzdových sil od odpružení
- drncení táhla

Bikové barbecue

Grilovací sezona se sice již blíží k závěru, ale chuť na šťavnatý kousek masíčka bude ještě dlouho trvat. Abyste si nemysleli, že žijeme jen bikingem, uvídíte, že se zajímáme i o grilování. Otestovali jsme totiž hodné stylové grilovací nářadí Park Tool BBQ-1 a BBQ-2. A vězte, že i zde lze hledat výhody a nevýhody daného řešení. BBQ-1 je obrabečka na steaky a další lahůdky, vyrobená z nerez. Potah rukojeti je tentýž jako na nářadí této značky a poutko pro zavěšení je dokonce totožné s jejich centrálkem. Jen ten nápis na něm není příliš odolný, což u tak stylového kousku je trochu na škodu. Perfektní zpracování je samozřejmostí. Obrabečka délky 460 mm je dost dlouhá i pro manipulaci u většiny žárů. Obloukové zakončení sice lépe zajede pod plátek masa, plochu grilu s ní ale lze čistit trochu hůře, špachtli zde nenahradí. Nicméně dvojicí zářezů v ploše lze dotáhnout konusy na předním náboji. Rozměr 13 mm je totiž přesný, navíc při troše šikvosti s ní lze otevřít i pivo.



Druhým kouskem jsou kleště BBQ-2, které slouží k obrácení klobásek, párecků, křídylek nebo také steaků. Opět nerez a pryžový potah rukojeti.

Délka 330 mm dostatečná a na konci konusové klíče 22 mm, což je hodnota spíše pro freestylová kola. Pružnost plechu je dobrá, kleště se svírají lehce, pouze zakončení se kvůli hladké ploše nechce zakousnout výrazněji do masa, takže vyžaduje silnější stisk. Menší zoubky by práci rozhodně ulehčily. To je ale jediná výtka, pokud jde o stylusovost při grilování, nemá tahle dvojice dohromady za 666 korun chybu. (už)

Nejlehčí na světě!



Značku Cane Creek asi není nutné představovat. Známá jsou především její hlavová složení, zajímavostí nabídky jsou ale třeba také brzdové čelisti V-brake se zcela atypickou konstrukcí, tlumiče, zapletená kola, či paralelogramové odpružené sedlovky. Cane Creek je ale do jisté míry především synonymem kvalitního hlavového složení.

Novinkou v jeho nabídce, která se může pochlubit titulem „nejlehčí na světě“, je silniční hlavové složení AER, vážící pouhých 46 gramů. Jeho konstrukce využívá duralových misek s maximálním odřezováním částí určené pro zalisování do hlavové trubky. Spodní díl obsahuje velice lehké zapouzďené ložisko, oproti tomu nahoře je použito pouze jednoduché kluzné ložisko. Díky tomu je složení určeno výhradně na silniční kola.

Gramovní maniaci mají tedy opět o čem přemýšlet. Cena superlehkého hlavového složení AER je 2390 korun. Více na www.krabycycles.cz.

(kad)

LEADER FOX

www.leaderfox.cz

KOLA PRO CELOU RODINU

ČESKÝ VYROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX



CARBTEC MTB

