

CYKLOSERVIS

Rock Machine 2010

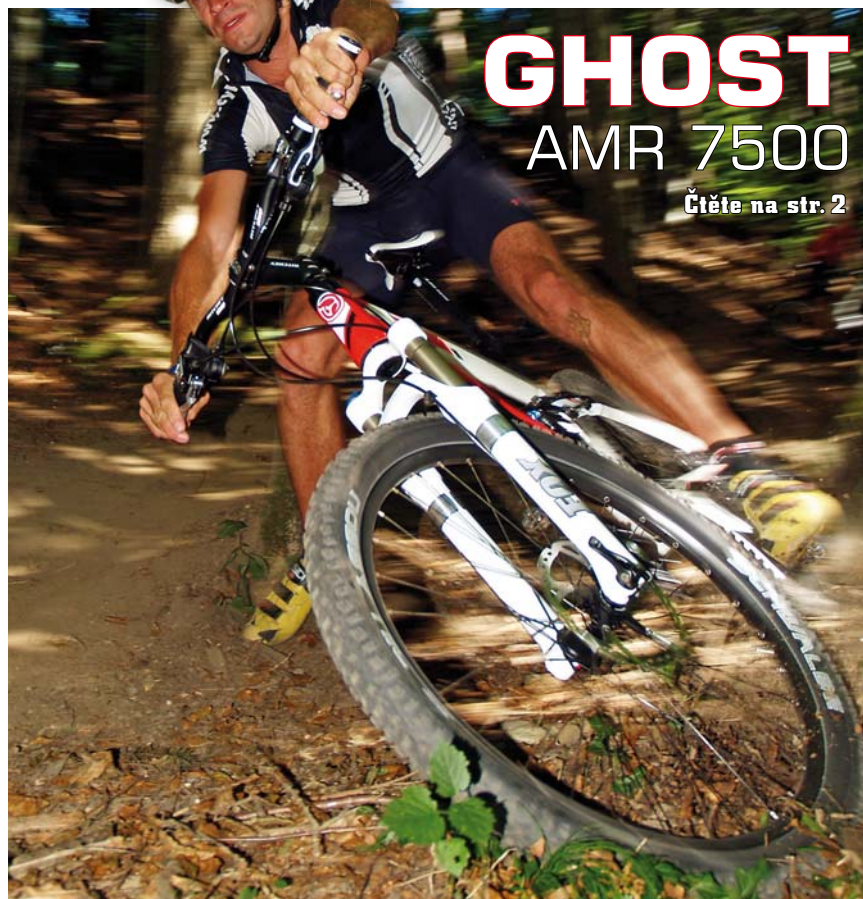


Značka Rock Machine vznikla na počátku 90. let v Čechách a rychle si získala oblibu nejen na našem trhu, ale i v zahraničí. Vedení značky na přelomu tisíciletí přesídilo do zahraničí a společnost se přejmenovala na Rock Machine LTD. V současnosti se však opět vrací pod křídla domácích vlastníků, neboť obchodní jméno a značku Rock Machine koupila kopřivnická společnost Bike Fun

International s.r.o. Ta zastřešuje domácí značky Superior a STF.

Ředitel prodeje Bike Fun International s.r.o. Martin Guráš k celé transakci uvedl, že „BFI“ přibrala do svého portfolia zavedenou evropskou značku, která si své výborné jméno vydobyla díky kvalitním celoodpruženým kolům a velmi dobře si vede v segmentu freeridu a sjezdu.

► Pokračování na str. 7



GHOST AMR 7500

Čtěte na str. 2



Bike Emotion



Instinct ASL

doporučená cena
25.990,- Kč

www.author.eu



Swingující Suntour

Odpružené vidlice, zcela ignorující zaběhnutý a maximálně osvědčený teleskopický systém, se snažily prosadit již v minulosti. Stačí vzpomenout na paralelogramové AMP, Girvinův Vector či ryze současné pojetí modelů German Answer. Svou trochou do mlýna, i když ve vyložené nízkozdvihovém pojetí, chce přispět i Suntour svým konceptem Swing Shock.

Zatím se jedná pouze o funkční prototyp, jenž by měl ale s největší pravděpodobností spatřit světlo světa i ve zcela sériové podobě. Určení vidlice je pro cestovní, trekkingová a městská kola. Zdvih 25 milimetrů má zahlazovat nerovnosti povrchu nekvalitního asfaltu, kostek a hodně lehkého terénu. Ostatně sama nepřilíhající robustní konstrukce vidlice naznačuje, kde jsou její limity. Ovšem velice elegantní vzhled s ladným přechodem ramen do pružícího mechanismu je přesně to, co moderní městská a cestovní kola vyžadují.

► Dokončení
na str. 5





GHOST AMR 7500



Konstrukční extravagance

Hydroformní tvarování a masivnost trubek je nepřehlédnutelná. Jejich napojení a příkladně začištění svarů je opravdu efektní. Velice zajímavý je masivní kovaný a následně frézovaný blok duralu, v němž je uloženo středové pouzdro, hlavní spodní čep a nosník tlumiče. I při snaze o maximální tuhost zde byly řešeny také gramy, o čemž vypovídá přítomnost nemalého otvoru v tomto bloku. Spodní trubka odpovídá šířkou svého profilu středovému pouzdru, dokonala tuhost této patrie je tedy logická. Totéž platí o karbonovém vahaadle, které je jednodílné a neměnně masivní. Konstruktéři značky Ghost zkrátka dělají pro tuhost svých rámu maximum. Novinkou je uchycení zadního brzdového třmenu systémem Post Mount. Zajímavostí je i uchycení přesmykače na prodlouženém rameni zadní stavby, takže je neustále v ideální úhlu vůči řetězu. Nevšední je také použití šroubů s osazením torx, a to u všech čepů či v případě uchycení tlumiče. Důvod je jednoduchý, odolnost vůči stržení osazení je oproti klasickému imbusu výrazně vyšší.

Ghost AMR si odбудe českou výstavní premiéru na listopadovém veletrhu Sport Life. Cena modelu AMR 7500 je 59 999 korun. www.ghost-bikes.cz

Celoodpružený model Ghost AMR v podobě pro rok 2010 je jedinou z důležitých novinek letošního podzimu. Jeho podoba se změnila v podstatě od základu a již tak vynikající funkce dosavadní verze byla u nového modelu ještě zdokonalena. Náš test ukázal, že na inovovaném „aermerku“ se slabiny hledají opravdu těžko. A to i v případě levnější duralové verze, které jsou v řadě AMR celkem čtyři, přičemž typ 7500 je nejvyšší z nich. Karbon je zastoupen třikrát. Nutno ale podotknout, že duralová verze je opticky téměř zaměnitelná s karbonovou, na čemž mají zásluhu mohutné profily hydroformně tvarovaných trubek. Efekt ale není zaručen pouhým tvarem rámu, ale i použitou grafikou a barevnou kombinací.



nost všech konstrukčních prvků rámu tedy rozhodně přináší své ovoce.

Ideální univerzál

Výhodou nového AMR je jeho univerzalita, s rozsahem od maratonského nasazení až po technické ježdění. Sériové nastavení ale nahrává přece jen o něco více náročnějším terénním pasažím, čemuž odpovídá především vyšší předek daný vícero podložkami pod představcem a zvednutými řidítky. My jsme pár podložek ubrali, což se jistoty ve sjezdech prakticky nedotklo a výrazně se tím navýšily schopnosti kola v prudších stoupáních.

Rám již na pohled působí spíše kratším dojmem, což v praxi potvrdíla vynikající tuhost a okamžitá reakce kola na podnět od řidítek či na změnu těžiště. S takovým kolem je radost se proplétat úzkými točivými pěšinami a ostrými vraccčkami. Ideální ovladatelnost zde ale není na úkor dostatečné stability, s rostoucí rychlostí se projev kola výrazně zklidňuje a nabídne optimální vedení přímého směru. Ve členitějším terénu umožní geometrie a o něco vyšší předek jednoduché nadhození předního kola při nájezdu na překážku. Stejně tak přeskočení například ležící klády ve vyšší rychlosti je hračkou, kolo se bez nutnosti větší síly ochotně odlepí od země. K odrazu se dají výborně využít také obě pružící jednotky, takže kolo dostane do vzduchu a přitom ani nevíte jak.

Poloha jezdce je při sériovém nastavení trochu více vzpřímená. To samo-

Čtyřčepová klasika

Čtyřčepová, Horst link a propedaťový tlumič, to je sázka na jistotu. Tato kombinace dokáže nabídnout jak optimální citlivost systému, tak jeho slušnou imunitu vůči brzdění a především pak maximálně potlačené tendence k pohupování při záběru, což je samozřejmě zásluha především tlumiče Fox Float RP23 se systémem Pro Pedal.

Zdvih sto dvacet milimetrů na obou kolech předurčuje bike především pro maratonské použití, kam se řadí i svou hbitostí a přijatelnou hmotností 12,7 kilogramu bez pedálů. Dlouhé XC tratě však nejsou jediným domovem nového AMR, jeho hravá geometrie totiž poskytne skvělé zážitky

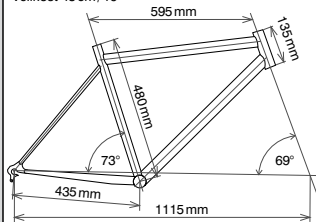
z jízdy i v hodně technickém terénu. V praxi se navíc použité zdvihy jeví jako větší a se svými dovednostmi je ghost někdy na pomezí čistě maratonského a all-mountain biku.

My jsme kolo prověřili jak v hodně náročných sjezdech a prudkých výjezdech, tak i na rychlých tratích. A v žádném terénu ghost nezklamal. Je rychlý, maximálně pohodlný, výborně ovladatelný a především dokonale tuhý při silovém záběru. A když píšeme „tuhý“, máme na mysli tuhost vysoce nadprůměrnou. Právě tuhost a s ní spjatá dokonalá přenos energie byly našimi úplně prvními dojmy po usednutí na kolo. Masivnost a maximální propracova-

Technická specifikace:

Rám: 7AC T6 DB, zdvih 120 mm
 Tlumič: Fox Float RP23
 Vidlice: Fox 32FIT-RL 120 mm, 15mm osa
 Klíky: Shimano Deore XT 22/32/44
 Brzdy: Shimano Deore XT, 180 mm
 Řazení: Shimano Deore XT
 Přehazovačka: Shimano Deore XT
 Přesmykač: Shimano Deore XT
 Náboje: Shimano Deore XT
 Ráfky: Alex SX 44 Disc
 Pláště: Schwalbe Nobby Nic 2,25
 Řidítka: Ritchey Comp 670 mm
 Představec: Ritchey Comp
 Sedlovka: Ritchey Comp
 Sedlo: Selle Italia SL
 Hmotnost: 12,7 kg (vel. 48 cm, bez pedálů)
 Cena: 59 999 Kč

Velikost 48 cm / 19"



- + tuhost rámu, ovladatelnost, univerzalita
- absence pedálů

Historické gramaření



Na jednom historickém předválečném závodním kole, jehož původ i rok výroby byly i pro mnohé znalce zatím neznámé, jsme objevili tyto brzdy. O průpruzení ocelových čelistí při silném stisku páky zde psát nechceme, zajímavější než samotný výkon je totiž konstrukce brzd. Boční tah vodorovně lanka, nepřipomíná vám to něco? Co takhle třeba V-brzdy? Díky hornímu, absolutně atypickému umístění čepů musí být ramena značně zkrácena, ale systém je vlastně stejný. Nejkrásnější se nám však na tomto historickém provedení zdá jednoduchost konstrukce. Nic zbytečného, žádný materiál, a tedy ani gramy navíc. Idea výrobce je tedy stále stejná.

Co se týče brzdových pák na široce rozevřených závodních řidítkách, zde by snad i Gary Klein se svou dnes téměř zapomenutou ideou Mission Control zatleskal. Integrace již před mnoha desítkami let vrtala konstruktérům kol hlavou. Dnes máme integrovaná hlavová složení, integrované sedlovky, integrované osy v klikách, ale páky integrované v řidítkách zatím chybí... Zkuste si na fotce nevsimnout utažení lanka pomocí svorky z elektrikařské „čokolády“. Nevypadá úchyt páky, přímo vycházející z řidítek, esteticky dokonale? Integrovat se dá zkrátka všechno.

(kad)

Chytrý nápad od Galaxy

Pokud si na řidítka uchytnete doleva měřič tepové frekvence a doprava cyklocomputer, na přední světlo už příliš prostoru nezbyvá. Mnoho jezdců si na kolo navíc nasazuje přední světlo pouze za předpokladu pozdního návratu a řada z nich je pak v případě nějakých starostí neplánovaně zastížena tmou bez světla.

Tento problém vyřešila poměrně esteticky a především vtipně domácí značka Galaxy, jejíž přední světlo můžete mít na kole prakticky na stálo, aniž byste se tím okrádali o místo na řidítkách.

Světlo Galaxy, jehož cena je pouhých 149 korun, je navrženo tak, že se namontuje přímo do držáku cyklocomputeru téže značky, a to do jakéhokoli modelu. Stačí vyšroubovat čtveřici malých šroubků, které spojují dvojici základních dílů držáku, a mezi oba díly vložíte přední světlo. K otevřenému sešroubování slouží 3 optické podstatně delších šroubků, dodávány ke světlu. Po estetické stránce nebude jezdce světlu rušit vůbec a při pohledu zpědu také není jeho přítomnost nijak nevzhledná.

Velice příjemným překvapením pro nás byla účinnost tohoto miniaturního světla, jehož tři LED ultraaktivní diody jsou napájeny dvojicí baterií CR2016. Při absenci jakékoli parabolky či sestavy optických čoček je jeho výkon



vzhledem k velikosti skutečně nadprůměrný. Při dostatečné kapacitě baterií nasvítí světlo vozovku několik metrů před kolem, není tedy určeno pouze pro samotnou bezpečnost jezdce pod heslem „Být viděn“. I za úplné tmy dokáže posloužit v úseku cesty bez pouličního osvětlení.

Dva jezdci, tedy blikání a stále svícení, jsou standardem. Spínač je umístěn na zadním čele, tedy zezadu pod computerem. I před menší velikostí nabízí bezproblémové ovládání. Pouze v prstových rukavících to nebude úplně ono. Výhodou je i jednoduchá výměna baterií, po vyjmutí computeru je výborně přístupná jejich otočná krytka. Není proto nutné celý držák znovu rozebírat. Vzhledem k faktu, že toto světlo bude sloužit spíše pro nouzové dojezdy, než pro noční najíždění kilometrů, považujeme jeho výkon i životnost baterií za zcela dostačující. Navíc je jisté možné dosáhnout ještě menších rozměrů světla, takže se tento vtipný produkt značky Galaxy třeba do budoucna stane inspirací i pro další výrobce cyklocomputerů. Nebylo by to příjemné, kdyby jediný miniaturní přístroj na řidítkách dokázal měřit rychlost, vzdálenost, kadenci či tep a zároveň by svítil na cestu? A třeba vás i vedl po předem navolené trase? V podobné integraci je dost možná budoucnost, což značka Galaxy svým světlém potvrdila.

Více na www.galaxy-bike.cz (kad)

- + praktičnost, dostatečný výkon, cena, nápad
- malé spínací tlačítko

Karbonová revoluce – rok poté

V loňském roce angažovala firma 4EVER do funkce výkonného ředitele Ivana Macháčka, který se v cyklistice pohybuje již bezmála 20 let. Ivanovy zkušenosti pramení z mnohaletého angažmá ve firmě Shimano, pracoval také ve společnosti Olpran v době její největší slávy, či pro výrobní závod rakouského KTM. Letos jsme se potkali na výstavě Eurobike a zeptali se na pár otázek, týkajících se především karbonových kol značky 4EVER.



Therapy



Ultra

V minulém roce jste vtrhli na tuzemský trh s karbonovými rámy, jak můžete zhodnotit tento počín s odstupem jednoho roku?

Pokud se ohlédneme zpátky, tak skutečně jsme vstoupili do pro nás neprobádaných vod a zpočátku jsme měli trochu obavy, jak obstojíme ve společnosti významných světových značek, které se už na trhu s karbonovými koly zabydlely. Nicméně, právě vysoká kvalita a podané design řady Virus nás vyzvedly mezi elitu této kategorie. Nejlepším důkazem jsou výsledky našich prodejů, kdy v podstatě všechna nejdražší kola, původně plánovaná na dvě sezóny, jsou již letos dávno vyprodána a zákazníci se na nás stále obracují s dotazem, kdy bude k dispozici nová kolekce 2010.

Taktéž zlepšené výkony závodního týmu 4EVER Cyklo Bulis jsou velmi povzbudivé. Na našich jezdcích si můžeme nejlépe ověřit konstrukční kvalitu rámu, což je pro nás velmi důležité z hlediska dalšího vývoje, do nějž investujeme nemalé finanční prostředky.

Velmi úzce spolupracujeme s továrnou, která pro nás rámy vyrábí a dává

me jí podněty k drobným zlepšením. Na druhé straně výrobce sám provádí řadu laboratorních testů, aby kvalitu ověřil také exaktním měřením a nespolehlal se jen na poptové reakce jezdců. Tohle všechno, bohužel, občas vede k tomu, že nás ostatní značky mají kopírovat. Na jednu stranu je to potěšující fakt, na druhou stranu, my máme s výrobcem podepsanou exkluzivitu na vybrané typy rámu a je zarážející, že se někdo pouští do prezentace výrobků, u nichž vystaví pár testovacích vzorků bez šance dostat rámy ze seriové výroby. Ale takový je dnešní trh a někteří výrobci kol nehledí vpravo vlevo a za cenu okamžitých prodejů dělají na trhu mnohdy podivné věci.

V poslední době se může také zdát, že ceny karbonových kol začínají klesat. Tohle je ovšem rovněž otázka přístupu jednotlivých značek k tomuto segmentu trhu. Karbonový rám je možné sestavit z různých a kvalitativně velmi odlišných typů materiálů a tomu samozřejmě odpovídá také cena. My jsme se rozhodli jít cestou nejvyšší kvality a používáme tak výhradně vysoce pevnostní karbon, tzv. High Modulus. Tato kola chceme prodá-

vat především lidem, co na nich budou skutečně jezdit a pro něž to není jen otázka image.

Chtěli bychom také poděkovat všem zákazníkům, kteří využili možnosti vyzkoušet naše kola Virus v rámci naší akce 4EVER Open days. Je pochopitelné, že člověk, který chce do nového kola investovat nemalé množství peněz, má zájem si kolo vyzkoušet. Ohlas na testovací dny byl velmi pozitivní, takže můžeme všechny ubezpečit, že v příštím roce budeme v této úspěšné akci pokračovat za ještě větší podpory našich dealerů, kteří chtějí tuto akci na svých obchodech propagovat mnohem intenzivněji a po delší časové období. O všech detailech budeme samozřejmě včas informovat nejenom v tisku, ale také na webových serverech zabývajících se cyklistickou tematikou.

To je tedy ohlédnutí za letošní sezónou a nyní se vracíme k novinkám, které jste připravili pro rok 2010.

Již z prvních stránek nového katalogu jsou viditelné změny v rozšíření kolekce o kola Virus osazená komponenty Sram. Top model Virus SXC XX je skutečnou lahůdkou pro MTB nadšence a zástupci společnosti Sram se na výstavě Eurobike 2009, kde mimochodem každý rok vystavujeme, pochvalně vyjadřovali, jakým způsobem se nám podařilo sladit barevné provedení rámu s jejich komponenty. Další novinkou je hned v pořadí druhý nejvyšší model SXC X0 taktéž osazený komponenty Sram, tentokrát sadou X.0 v červené barvě. Samozřejmě nemůžeme zarmoutit i skální příznivce Shimano dluh a právě pro tyto zákazníky je určena varianta SXC X1 osazená kompletní sadou XTR. Oba modely, tedy X0 a XTR mají překvapivě stejnou cenu a těšíme se na jejich „vzájemný souboj“ z hlediska prodeje. Také bychom se rádi pochlubili, že asi jako jediní tuzemští zástupci máme na svých kolech nové komponenty od firmy FSA s označením SL-K. Jedná se o ucelenou sadu špičkových karbonových komponentů – kliky, představce, řídítka a sedlovky, které kvalitativně po-



Virus SXC X0

sunuly naše kola ještě výše a zároveň se nám podařilo dosáhnout nižší hmotnosti u každého modelu.

Zatímco v loňském roce jsme naši kategorii Exclusive zaměřili na špičková horská kola, letos jsme se rozhodli rozšířit celou kolekci o krosové kolo THERAPY s karbonovým rámem. Tento rám je taktéž zástupcem nejvyšší kategorie „Carbon High Modulus“. Pro naše zákazníky nabízíme jak provedení s hydraulickými diskovými brzdami Shimano, tak stále ještě populární alternativní model s V-brzdami. První ohlasy na karbonové krosové kolo nás velmi potěšily a objednávky od našich dealerů nás přesvědčily o tom, že máme správný směr. Jenom perlička, nejlepší důkazem toho, že se kolo líbí, může být i zcizení tohoto modelu na výstavě ve Francii před několika dny.

Další horkou novinkou jsou i naše nové webové stránky, které jsme přizpůsobili částečně i na základě připomínek členů klubu 4EVER. Každý, kdo má zájem o členství v klubu, se může velmi jedno-

duše na našich stránkách registrovat. Máme zde již registrované nejen současné majitele kol 4EVER, ale také potenciální zájemce, kteří nám zaslali své dotazy a pomáhají nám spoluvytvářet novou modelovou řadu. Webové stránky dále doplňujeme o stále nové a nové informace a v nejbližší době chceme poskytnout pro skutečné nadšence i mnohem více technických detailů týkajících se kol 4EVER.

Některý čtenář si možná posteskne, že se věnujeme pouze „karbonové revoluci“ a kolům, která nemusí být v jeho finančních možnostech. Opak je pravdou, firma 4EVER nabízí celou škálu horských, krosových a nově také dětských kol a každý si může vybrat odpovídající model. Určitě stojí za zhlédnutí celá kolekce kol 4EVER i z toho důvodu, že jsme získali v loňském roce na veletrhu Sport Life cenu za design. V letošním roce nás naleznete opět v Brně, na stejné výstavě (Sport Life), která se koná ve dnech 5–8. listopadu a můžete shlédnout celou naši kolekci. (red)



Virus SXC XX

TESTOVANO
NA VLASTNÍ KŮŽI

Ondraž Veselý,
brand manager firmy Sensor,
ověřuje kvalitu kolekce termoprádla „Thermo Evo“

Thermo Evo

SOUTĚŽ!

Kup libovolný Sensor, zaregistruj se na www.sensor.cz/soutez a hraj o zájezd do Itálie pro 4 osoby (včetně permio)! Další ceny: energetické tyčinky Chimpanzee a světlá Knog Frog. Zájezd od www.nev-dama.cz

Thermo Evo je funkční spodní prádlo, které opravdu zahřeje. Je vyrobeno z vysoce elastického micropolyesterového úpletu, z vnitřní strany počesaného. Všechny švy jsou ploché, zadní díl je prodloužený a stříh umožňuje maximální volnost pohybu. Výborný společník pro veškeré zimní aktivity. Více na www.sensor.cz



CTM Spark



povrchem to samozřejmě není problém. Kolo se velice dobře vede a zároveň ve vyšších rychlostech dokáže držet směr. Šíře pláště a samozřejmě zdvih vidlice ale jezdeck brzy uvedou do reality, aby si uvědomili, že nesedí na biku, ale kole určeném pro jemnější povrch, takže z terénu zpět na polní cesty a asfalt. Tam bude kolo jako doma, jemnější nerovnosti vidlice dokáže vyhladit celkem zdatně, do větších děr jí několik milimetrů zdvihu ale bude chybět. Pro těžšího jezdce bude možná její pružina trochu měkká, ovšem lockout ovládaný z řídket dokáže ve stoupání po asfaltu nebo ze sedla v terénu hodně zachránit. Kolo se pak stává ještě rychlejším a jezdeck opravdu nic neomezuje. Tohle je klasická ukážka toho, že dobře zvolená geometrie dokáže udělat zážrak a nabídnout tak perfektní svezení.

měrně komfortní ovládání páky. Brzdový výkon je na slušné úrovni a hlavně je stabilní za každého počasí, což se o ráfkových brzdách říci nedá.

Jemnější vzorek pláště je dobrým kompromisem jak na silnici, tak do terénu, ovšem jeho životnost nebude nijak omračující. Komponenty Deore v kombinaci s klikami Truvativ pak představují rozumný kompromis mezi odolností, přesným ovládnutím a rozumnou cenou. Jejich funkce byla bez problémů, takže jezdeck dostane kvalitně fungující celek.

Pro hitače

Kdo na krosovém kole najíždí spousty kilometrů v ostřejším tempu a není mu cizí ani lehčí terén nebo hravé stezky, pro toho bude Spark tím pravým společníkem. Nabídne mu skvělý výkon a ještě lepší ovladatelnost.

www.ctm.sk

Krosová kola slovenské značky CTM si u nejlepších modelů zakládají hlavně na dobrém rámu s výbornou ovladatelností. Přesně tak je tomu i u modelu Spark, který je nejvyšší postaveným v nabídce této firmy.

Kros s duší biku

Ačkoliv jde o krosové kolo, jeho geometrie je podobná spíše horskému kolu. Nadprůměrný sroping rámu dohání sedlová trubka výrazně přesahující horní rámovou trubku. Rám vyznává kruhové profily, pouze pod hlavou je hydroformíngem vytvářovaná výztuha. Zadní stavba nese ztuhlější esovitě prohnuté sedlové vzpěry, řetězové vzpěry jsou výrazně profilované pro vyšší tuhost. **Celková tuhost rámu je na výborné úrovni, což se projevilo kladně i na jízdních vlastnostech.** Jelikož je Spark osazen diskovými brzdami, postrádá rám navásky na „věčká“ a pro krosové kolo trochu paradoxně i závitky pro montáž nosiče či blatníků na sedlových vzpěrách. U tohoto modelu je prostě počítáno jen se sportovní jízdou v ostřejším stylu, ne s dlouhými cestami v plné polní.



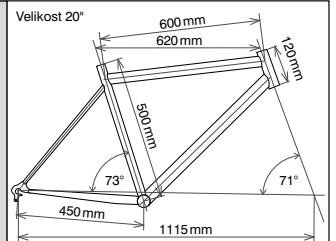
30,0 mm nutnost, aby měl jezdeck alespoň trochu pohodlí. Celkem stabilní a pohodlný posed tedy lehce nabourává prvotní nezyky ze širé řídket, jinak je to komfort na ostrou, ale i pohodlovou celodenní vyjízdce.

S prvním záběrem vyrazí bike ochotně kupředu. Tuhý rám velmi dobře přenáší jezdcovu energii a geometrie jen nahrává celkové hbitosti a mrtvnosti. Opět se potvrdilo, co pro krosy této značky platí. Velmi dobrá ovladatelnost a hravost kola jezdce láká pustit se na něm do klasického terénu, nebo si alespoň užít klikatých stezek mezi stromy. Na silnici nebo na lesních pěšinách s hladším

Hned po nasazení je jasné, že kolo je určeno sportovci vyznávajícímu pořádný záběr a jisté ovládání. Ruce jezdce jsou trochu výš a posed nepatrně připomíná enduro bike, nicméně vlastností trochu neobvyklé krosové širě 680 mm jezdce ujistí, že kolo bude zatáčet přesně tam, kam poručí. Sedlo Velo s výraznějším žlábkem sice zprvu příliš vidně nebylo, ale po několika kilometrech se ukázalo jako poměrně komfortní společník. To je vzhledem k tuhé sedlovce průměru

Technická specifikace:

- Rám: Alu 6061 DB
- Vidlice: SR Suntour NCX
- Brzdy: Tektro Auriga
- Kliky: Truvativ Fived
- Razení: Shimano Deore
- Přehazovačka: Shimano Deore
- Přesmykač: Shimano Deore
- Náboje: Formula
- Ráfky: Alex TD 17
- Pláště: Ritchey Speedmax 40C
- Představec: Truvativ XR
- Rídkítka: Truvativ Stylo
- Sedlo: Velo
- Sedlovka: Truvativ XR
- Hmotnost: 13,45 kg
- Cena: 16 690 Kč



- + ovladatelnost, tuhost, posed
- absence závitů pro nosič

WORKER

Dětské jízdní kolo
Hello Kitty Lady
s 20" koly pro děti
od 6 do 12 let

Dětské jízdní kolo
Hello Kitty Cutie
s 16" koly pro děti
od 4 do 7 let

Dětské jízdní kolo
Hello Kitty Princess
s 12" koly pro děti
od 3 do 6 let

Dětské jízdní kolo
KAWASAKI Rebel
s 20" koly pro děti
od 6 do 12 let

Dětské jízdní kolo
KAWASAKI Dirt
s 16" koly pro děti
od 5 do 8 let

Dětské jízdní kolo
KAWASAKI Classic
s 12" koly pro děti
od 3 do 6 let

CENA OD 2990,-Kč

Fizikova zoo

Italský výrobce sedel Fi'zi:k přišel s novým způsobem výběru toho pravého sedla. Spine Concept, založený na pohybu páteře během jízdy, dělí jezdce na tři typy, označené Had, Chameleon a Býk.

Had

Chameleon

Býk

Jezdec patřící do skupiny Had (Snake) během jízdy využívá celou plochu sedla, snadno se přizpůsobí jednotlivým pozicím při výkonu a nestlačuje si genitálie, neboť sedí převážně na sedacích kostech. Pro něj bude tedy ideálem ploché a úzké sedlo. Chameleon není omezen tvarem sedla, neboť se dokáže jeho povrchu přizpůsobit a sám si najde nejpohodlnější pozici a instinktivně se hýbe tak, aby ideálně rozložil svou tělesnou hmotnost. Pro něj je ideálem sedlo ploché s rozšířenou zadní částí. Býk (Bull) je opakem hada, potřebuje široké sedlo s tvarovaným prostředkem, neboť jeho sedací kosti se zadní části sedla pouze dotýkají a zvyšují tlak na genitálie. Těm se uleví pouze v případě, že sedlo bude ve střední části změkčeno.

Kdo kam patří?
To odhalí jednoduchý test. Stačí se bez rozehýbání a protahování ohnout ke spíčkám chodidel s nataženými nohama v kolenu. Had se bez výrazných problémů dotkne prstů nohou, neboť má pružnou páteř. Pro lidi s označením Had bude ideálním silničním sedlem model Arione a na horské kole se spokojí s Tundrod. Chameleon se prstů dotkne stěží, pomůže mu k tomu až rozehýbání a protažení zad. Pro něj je určen spíše Antares či horské Gobi XM. To Býk, jenž se stěží ohlédne rukama pod kolena, by měl sáhnout po modelu Aliante či Aliante XM.

Pokud jste se ve výše zmíněných kritériích našli, chápete, proč je pro vás to které sedlo nepohodlné a jiné vám padlo jako ulité. Na stránkách www.fizik.it/spineconcept pak najdete názorné zpracované animace, které o systému prozradí více a ukáží jednotlivé tvary sedel.

www.progresscycle.cz (mig)

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

Seven Sport s.r.o.
objednavky@insportline.cz
+420 556 300 970
www.insportline.cz

insPORTline s.r.o.
objednavky@insportline.sk
+421(0) 326 526 701
www.insportline.sk

www.worker.cz
www.worker.sk

Záhady kolem disků 2

Úvodní díl našeho seriálu jsme věnovali zasvěcení do problematiky přenosu sil kapalinou a jejich násobení pomocí rozdílných průměrů pístků. Jak vypadá vnitřek brzdové páky už také víme, takže se vrhneme na vyrovnávací nebo, chcete-li, přetlakovou nádobku.

Nedílnou součástí nádobky je gumová membrána, která je schopna vyrovnávat výkyvy v objemu kapaliny v brzdě. Nádobka je totiž kryta plastovým, dura-lym nebo karbonovým víčkem, které



Na červeném víčku brzdy Magura je velmi dobře patrný malý otvor, který umožňuje regulovat objem vzduchu uvnitř.

Vyrovnání přebytku i ztrát

Vyrovnávací nádobka (dále jen nádobka) je nedílnou součástí brzdové páky, ovšem ne vždy tomu tak bylo. První brzdy ji postrádaly úplně a kapalina se rozptýlila v minimálním prostoru uvnitř kolem pístku. Postupem času ale přišla inspirovaná ze světa motocyklů a k tělu páky přibyla nádobka. Ta je s prostorem pístku spojená otvorem, kterým může kapalina uvnitř volně proudit od pístku do nádobky a naopak. Tak jednoduché to sice není, ale principiálně to tak funguje. Nádobka je vlastně další komora hned vedle komory pístku, ovšem nejde jen o prázdný prostor.



Nádobka brzdy Shimano je otevřená a do poloviny plná minerálního oleje, při odvodušování systému lze libovolně mačkat páčku, tedy pokud je spodní odvodušovací otvor na třmení uzavřen, a kapalina se v podstatě ani nehne. Jen z otvoru k pístku, který je ukrytý pod malým plíškem, se občas dostane do nádobky nějaká zbloudilá bublinka vzduchu.

dosedá přesně na její obrubu. Dokonalá těsnost systému je zajištěna právě gumovou membránou, která tvoří těsnění. Membrána ovšem nemá plochý tvar, ale nese v sobě speciální prolis z horní strany. I když je nádobka plná kapalinou, nasazením membrány dojde k jejímu přelítní přes okraj a vše se zakryje víčkem. Prolis, který tvoří jakousi vzduchovou komoru, má za úkol jediné, umožnit kapalině v nádobce, aby se při přehřátí a zvětšení objemu mohla rozpínat i na úkor objemu vzduchu v onom prolisu. Je to tedy jakási bublinka ukrytá v gumové membráně. Díky utěsnění shora se do pístku nedostane kapalina, a vzduch tak nemá šanci dostat se do kapaliny a celý systém zavzdušnit. Díky vysoké stlačitelnosti vzduchu není problém,

při nárůstu objemu kapaliny vlivem zahřátí, stlačit prolis do slova na maximum, a zabránit tak nechtěnému vysunutí pístku ze třmene a zkrácení kroku páčky. Jakmile se kapalina v brzdě ochladí a zmenší svůj objem, vzduch v prolisu se opět roztáhne a vše funguje jako předtím. Pokud by přece jen došlo k extrémní situaci a kapalina by se rozpínila příliš, je pod víčkem nádobky ještě drobný otvor, kterým může kapalina unikat ven. V případě následného zchlazení se prolis roztáhne do původní podoby a kapalina z nádobky se přepustí zpět k pístku, takže není třeba se obávat nějakého prodloužení kroku páčky.

Při tom všem se ale dře na mysl otázka, proč se prolis nestlačí při každém stisku páčky během brzdění a kapalina nepuzuje neustále mezi pístkem a nádobkou. Díky těsnění v pístku je zajištěno, že kapalina působí při stisku páčky jen přímo od pístku do hadičky a následně na pístky ve třmenu. Nádobka je díky těsnícím kroužkům kolem pístku izolovaná. Například při odvodušování brzd typu Shimano to je vypořazování při otevřené nádobce, kdy je olej uvnitř krásně vidět a je vidět i pohyb pístku. Kapalina přitom nemá snahu se při každém stisknutí vylévat z nádobky ven anebo naopak postupně zmizet v otvoru k pístku. K přepouštění kapaliny dochází až vlivem jejího rozpínání, a to jak při povolení, tak při stisknutí páčky.

Princip membrány a otevřeného systému funguje i opačně. Ne, že by se kapalina výrazně smršťovala za mrazu, ale je třeba si uvědomit, že s ubýváním destiček se zvětšuje i jejich vzdálenost od kotouče. Logicky by tedy mělo následovat prodloužení kroku brzdové páčky, ovšem to se neděje. Jak destičky ubývají, pístky ve třmení vyjždějí stále více ven a v této pozici zůstávají. Kapalina, která je potřeba pro vyplnění prostoru za nimi, se tak nasává postupně z nádobky. Tento jev dost často klá-



Detail víčka nádobky staršího modelu brzd Shimano zřetelně ukazuje těsnící gumovou membránu, jejíž horní obruba tvoří těsnění a celá spodní část je prolisem tvořícím speciální vzduchový vak pro vyrovnávání rozdílu objemu kapaliny.

Starší model brzd Hayes má víčko nádobky uchycené dvojicí šroubů a gumová membrána je vyvedena otvorem ve víčku ven a otvor v membráně jistí plastový kolíček. Pro odvodušnění tak není třeba demontovat víčko. Prolis je zde dvojí, takže vzduchová kapsa je větší než u jiných brzd. Každý výrobce používá jiný tvar, nicméně princip je stejný.

me a jezdec si kvůli neměnnému kroku páčky myslí, že destičky jsou stále jako nové. Vystřízlivění v podobě kovového zvuku, silného zápalu během brzdění nebo okamžitě ztráty účinku vlivem nadměrného vysunutí pístku a zavzdušnění systému je pak dost nepřijemné. Zní to celé složitě, ale princip je vel-

mi jednoduchý a uvnitř páky je vlastně jen dvojice gumových těsnících kroužků kolem pístku a pak gumová membrána, to je celé. Samozřejmě pak přicházejí na řadu různé regulace kroku páčky a kontaktu destiček s kotoučem, ale tomu se budeme věnovat samostatně. (už)

Swingující Suntour

→ Dokončení ze str. 1

Chod vidlice je celkem citlivý s možností seřízení předpětí pružiny. Důležitá je přítomnost pryžového dorazu pro případ, že někdo nastaví maximální citlivost a poté projede nějakou výraznější terénní nerovnost. Ochrana systému před chodem na doraz je tedy vyřešena jednoduše a funkčně. Trochu atypická je ovšem dráha předního kola při propružení. Zatímco u vectora či AMP byl díky použití paralelgramu chod nahoru a lehece vzad, tedy v podstatě ideální pro pohlcení většího otřesu, zde se kvůli přítomnosti jediné čepu při propružení prodlužuje rozvor kola. Vzhledem k malému zdvihu je tento jev ovšem zcela zanedbatelný. Díky více položené hlavové trubce a delší stopě přední vidlice je zde použít trajektorie pružení, pro danou kategorii kol naopak vyložené žádoucí a nabízí maximální funkci.

Zatím jediným konstrukčním problémem použitého řešení je lehece podprůměrná tuhost systému, na niž chtějí konstruktéři suntouru před uvedením na trh ještě zapracovat. Za příznivou považujeme celkovou hmotnost vidlice, která je včetně durálového sloupku pouhých 1300 gramů, na čemž má zásluhu také použití magnesia. V rámci navyšování tuhosti tato hodnota pravděpodobně ještě stoupne, ovšem určitě nijak zásadně.

Otázkou tedy zatím zůstávají ceny a datum uvedení na trh. Po stránce funkce, jednoduchosti konstrukce a designu se ale dá novému konceptu předpovídat úspěch. (kad)



Domácí distributor komponentů Shimano Paul-Lange Ostrava na náš trh dodává také značku PRO, u jejíhož zrodu stál špičkový závodník Bart Brentjens. Není tedy divu, že se PRO specializuje hlavně na závodní cyklistiku.

V katalogu značky najdeme velký výběr komponentů od silničních hrazd, řídítek a představců přes hlavové složení, sedlovky a sedla až po karbonová kola. My jsme si do testu vybrali komponenty kopřítu z řady XCR, určené pro horská kola.

XCR pro bikery

Vzhledem k odlišnému zatížení na silnici a v terénu je kritickým faktorem při výrobě komponentů pro horská kola kromě pevnosti a tuhosti také vyšší odolnost proti rázům. Karbonové komponenty se obvykle vyrábí z třisměrně skládaných kompozitů. Díky poznatkům z leteckého průmyslu a z Formule 1, na nichž vyvíjejí značka stáří, je však u karbonových řídítek a sedlovek řady XCR použit jednosměrný karbon, označený anglickou zkratkou UD (uni-directional). Jeho pohledová vrstva má zcela odlišný vzhled od klasických „kostiček“, a jednosměrně skládaný karbon by také měl lépe reagovat na vibrace a rázy při zachování minimální hmotnosti a vysoké tuhosti.

Řídítka i vlašťovky

Závodníci si mohou vybrat mezi rovnými řídítky šířky 58 cm s 5° zahnutím a vlašťovkami šířky 66 cm s 20 mm zvednutím a 9° zahnutím. Oba modely jsou vyrobeny jako monokok ze zesíleného UD karbonu se středovou partií oversizeového průměru 31,8 mm. Konce řídítek jsou pak zesíleny, aby bylo možné používat rohy. My jsme si vyzkoušeli rovná řídítka, která se s váhou 139 gramů a cenou 1960 Kč řadí k tomu nejlepšímu na trhu. Uchop je zcela tradiční a osvědčený, tuhost řídítek je pak při razantním nástupu ze sedla zcela ideální. Oproti durálovému provedení je však díky použití karbonu cítit jemnější pohlcování nerovnosti, jízda se v přímém porovnání subjektivně zpříjemní.

Představec z puzzle

Představec XCR OS je chloubou značky díky fascinující hmotnosti 113

PRO PROFÍKY



gramů v délce 100 mm. Velmi zajímavý je originální systém uchycení řídítek pomocí pouhých dvou šroubků, neboť horní část objímky připomíná dětskou hru puzzle. Přední odmatelný díl totiž přesně zapadá do vybrání v předstávci a po dotažení šroubků pevně semkne zdrsňovou plochu řídítek. Tělo předstávce z materiálu Al 7075 T6 má sklon 5° a vejčitý průřez, takže vykazuje dobrou vertikální pevnost. O tom, že komponenty PRO vyvíjejí cyklisté, hovoří i takový detail, jako vnější zaoblení pouzdra závitů na objímce sloupku. Kdo si někdy kopl kolenem do předstávce a poranil se o vřivňující závit šroubku, ví, o čem je řeč. Další gramy šetří také vybraný materiál mezi těmito šroubky.

Představec PRO XCR OS je možné pořídit za 1769 Kč v délkách 80 až 130 mm. Testovaná „stovka“ se při jízdě projeví jako dostatečně tuhá v krutu, takže nízkou hmotnost rozhodně nemá na svédomí úbytek materiálu na nežádoucích místech.



Sedlovka XCR

Další designovou lahůdkou je karbonová sedlovka z téže řady, která má celé tělo až po hlavici zámku vyrobeno z karbonu. Na první pohled přiláká zkoumající pohledy, ovšem celistvost a bezpečnost celku je zde zajištěna vnitřní durálovou vložkou. Na výrobu je opět použit jednosměrně skládaný UD karbon, jejíž prozradí i vzhled vnější pohledové vrstvy. Vnitřní stěna sedlovky je při pohledu dovnitř zespona v zadní části zesílena se zpošlělým průřezem, což je určitá pojistka proti zborcení vlivem přetážené objímky. Pod hlavici najdeme zepředu zajímavě žebrovaní, horní část pak tvoří plochý oblouk. K němu se připevňuje třídílný klínový zámek z duralu Al 7075 T6, nesoucí výhled sedla. Spodní nosník sedící na hlavici sedlovky je zespona vyhlazen pro snadné nastavení sklonu sedla. Zbok jsou pak nosníkem prosvětleny rozpínací bočnice, jejichž spodní části jsou k sobě připevněny dvěma šrouby, procházejícími otvorem v hlavici. Stažení bočnic tak způsobí dokonale sepnutí vzpěr sedla i pevný stisk hlavice, takže nedochází k nežádoucímu pohybu zámku po hlavici. I když systém působí poněkud složitě, je maximálně funkční.

Sedlovku XCR jsme nasadili na testovací kolo, kde vystřídala durálový model Thomson s výrazným prohnutím vzad. Při jízdě byl znát jistý nárůst komfortu, neboť karbonová sedlovka s 15° vysoce známelně pruží, při pohledu zbok v rádu o 1–2 cm.

Sedlovka XCR se prodává v nejrozšířenějších průměrech 27,2, 30,9 a 31,6 mm pouze v délce 400 mm. V největším průměru tento designový skvost váží pouhých 219 gramů a přijde na přítelny 1785 korun. www.paul-lange.cz (mig)

VYDEJTE se také na cestě!
Ať už potřebujete servis
nebo úplně nové kolo
vše najdete v naší
NOVÉ PŘÍJIZDY

NEJRYCHLEJŠÍ UŠETŘÍ 25% !!!
SLEDUJTE www.sterba-kola.cz

Sezimova 10, Praha 4
 171 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz
ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

V posledních dvou dílech našeho seriálu jsme se věnovali rozborce zadního volnoběžného mechanismu, často nazývaného ořech. Systém značek DT Swiss nebo Mavic jsme již popsali, a tak přichází na řadu další variace na toto téma. Firma Novatec totiž produkuje náboje jak pod vlastní hlavičkou, tak i pro jiné firmy.



Ořech Novatec využívá jiného systému západek a vnitřního mechanismu, takže ani u něj není na škodu si ukázat, že jeho rozborka není zase tak náročná, abychom ji nemohli provádět doma. Modelovým příkladem se stala zapletená kola Remerx Viking s duralovými dráty a vlastními náboji, které mají stejný systém ořechu jako náboje Novatec. V první řadě si připravíme pracovní prostor, abychom neztratili žádný díl, a také potřebné nářadí, což bude konusový klíč č. 17, stahovák pro demontáž kazety, úzký plochý šroubovák a imbusové klíče č. 5 a 1,5.

Nejprve demontujeme kazetu z náboje, abychom se dostali k matici na ose. Ta je sice přístupná tenkým konusovým klíčem i při nasazené kazetě, ovšem kazeta zakrývá pojistný imbusový červík miniaturní velikosti, který jistí ořech proti vyjmutí z náboje. Demontáž ořechu

i s kazetou, jako to lze provádět u milule jmenovaných kol Mavic, Novatec neumožňuje. Jakmile je kazeta dole, můžeme přistoupit k samotné demontáži ořechu. Osa na straně kazety ukrytá otvor pro imbus č. 5, který nasadíme dopředu a zároveň nasadíme konusový klíč na kontramatku na ose. Někdy ne-

me nasazení do příruby náboje nedrží. Jakmile ořech povolíme, jednoduše jej stáhneme z osy 5. Zevnitř nemá co vypadnout a trojice praporků je jistiťna pružinou. Tu opatrně nadzvedneme, abychom mohli jednotlivé praporky sundat a vyčistit 4. Pozor abychom pružinu nějak nezdeformovali, nedržela by potom praporky ve správné poloze a ty by nezabíraly. Vnitřní prostor ořechu taktéž vyčistíme a očistou projeďme i kluzná vymezovací trubici, nasazená mezi ložisky ořechu a náboje 5.

V těle náboje vyčistíme vnitřní ozubení, do něhož praporky zapadají, a můžeme celý komplet sesadit a namazat. Praporky mažeme řídkým olejem, aby se nelepily a mohly se volně pohybovat. Ideální je namazat v ořechu pouze drážku, u níž praporek sedí, tam můžeme použít i malé množství vazelíny, zbylé místo jen ošetříme řídkým olejem. Pozor na správné usazení praporků a pružiny, ta musí končit v zářezu. Kdybychom ji přetáhli přes pojistný výstupěk 6, nestiskla by praporky pořádně a ty by nepracovaly.

Následuje promazání ozubení náboje řídkým olejem 7, namazání kluzné trubičky vazelínou po vnitřní i vnější straně a samozřejmě namažeme vnitřní část ořechu 8. Teď už můžeme komplet sesadit dohromady, takže nasuneme ořech na osu a zatlačíme k náboji. Jestliže nechce zapadnout praporky pod osazení náboje, musíme jej lehce natočit po směru volnoběhu, aby praporky zapadly do ozubení. Malý odpor těsnění, následně doosednutí ořechu na místo a cvrkok praporků při otáčení jsou důkazem správnosti usazení. Ořech zajistíme na ose imbusovým červíkem, který dotáhneme nadoraz,

ovšem pozor na stržení, a můžeme našroubovat konusovou matici plochým klíčem. Pro její dotažení opět můžeme využít imbusové osazení uvnitř osy, nebo ji utáhneme pomocí druhé matice na straně u kotouče. Pozor na přílišnou sílu, abychom nepoškořili ložiska přetažením, dotažení proto kontrolujeme současně spolu s lehkostí otáčení osy v ložiscích. Pokud ložiska drhnou, musíme matku trochu povolit. S přidrháváním nebo vůlí způsobenými poškozením ložisek bohužel nic jiného než výměnu za nová neuděláme. Jestliže se ořech otáčí lehce a praporky hlasitě cvrkají, opět jsme zvitžili.

(už)

Řazení v brzdových pákách, středová osa v klíce, hustilka v sedlovce, computer v představci, to vše jsou příklady cyklistické integrace jednoho dílu do druhého. Značka Pedro's, vyhlášená především svými vysoce kvalitními mazivy, pro sezónu 2010 integrovala multiklíč do zadního rychloupínáku.

Můžeme se to sice zdát trochu ulité, ale po funkční stránce je bezproblémový jak samotný rychloupínák, tak i nářadí. Samozřejmě se v případě klíče jedná o vytvořeno užitkovou, ale někde v lese může přijít v případě poruchy takový upínák skutečně vhod.

Pedro's Túlio, tak se tato věšička váží 99 gramů jmenuje. Je kompatibilní s běžnými zadními náboji s 10mm osou

Integrace od Pedro's



délky 130 a 135mm. Obsahuje imbusy 4, 5, 6 a 8 mm, malý plochý šroubovák, centrické 3,30 a 3,45mm a dokonce i nýtovač na řetěz. Nutno přiznat, že především dvojice větších imbusů je hodně nozavá a totéž platí o nýtovači. V případě nouze jsou ale všechny části

použitelné, byť nýtování řetězu musí být dost náročné nejen na šikovnost, ale i na nervy. Navíc je nutné počítat s tím, že v případě použití nářadí bude v rámu zadní kolo zcela volné. Proto nedoporučujeme toto „nářadí“ po použití dávat do kapsy dresu či do batohu, jak je většina z nás navyká. Jeho místo je v zadním náboji

www.pells.cz (ka)

Stream WCS Carbon

Nový topmodel mezi sedly Ritchey, váží pouhých 145 gramů, vychází tvarem svého skeletu z osvědčené závodní koncepce značky. Již samotné vytváření s plochou špičkou i středovou partií nahrává maximálnímu odlehčení. Totéž platí o minimalizaci snižujících se bočnic, která ale našťastí nemá vliv na výraznější snížení komfortu. Zadní díl sedací části je rovněž celkově plošší a jeho nejširší místo je situováno více dozadu pro poskytnutí dostatek prostoru pro stehna. Zakulacená spodní hrana bočnic není jik výrazná, takže zde nedochází k otáčkám. Ke tvaru skeletu tedy nemáme připomínky, o něco horší už je to ale s polstrovaním. Jeho vrstva ve rámci redukce hmotnosti slabší, kvůli čemuž také nemůžeme nabídnout výraznější tvarovou poddajnost. Ve třídě nýze závodních sedel patří Stream WCS Carbon z hlediska komfortu k průměru.

Vždy je něco za něco, supernízká váha a vysoká míra pohodlí zkrátka nejsou k sobě.

Potah sedla je tvořen tenkou, ovšem dostatečně odolnou syntetickou kůží Lorica, která je ve srovnání s přírodní kůží lehčí. V zadní části je do potahu zasazen trojúhelník z poddajné karbonové plateny, samozřejmě v místě mimo sedací plochu. Jedná se pouze o designovou záležitost, ale rozhodně efektivní. Jediné, co nás zklamalo, bylo méně precizní přilepení potahu zespuďu sedla. To by se podle nás dalo

vyřešit elegantněji při zachování stejné pevnosti spoje.

Karbonové ližiny jsou vzadu zasazené do pro značku typického nosníku ve tvaru „W“, jenž nabízí určitou míru pružnosti, a tedy i pohlcení menší části otřesů. I přes absenci výztuhy ližin v místě uchycení do zámků sedlovky nedošlo během testu k jakémukoli poškození jejich povrchu, jenž je maximálně odolný. I tak je ale testované

sedlo vhodné především na silniční použití, a to i kvůli své hmotnosti či absenci ochrany boků.

Cena sedla Ritchey Stream WCS Carbon je 2988 korun.

www.vokolek-import.cz (ka)

- + hmotnost, tvar sedací plochy
- způsob přilepení okrajů potahu

SOUTĚŽTE S CYKLOSERVISEM!

Milí čtenáři našeho časopisu, abychom vám nepřinášeli jen informace ze světa cyklistiky, rozhodli jsme se potěšit vás nějakým tím drobným dárem. Ne snad, že bychom všem předplatitelům začali posílat klíčenky nebo montpáky, ale připravili jsme pro vás soutěž. Soutěžte se bude s každým výtisem Cykloservisu a princip bude naprosto jednoduchý.



Soutěž bude buď tipovací, nebo fotografická, takže se můžou zúčastnit jak znalci cyklistiky, tak laičtí majitelé fotoaparátu, kteří jen měli štěstí na kvalitní světlo a vhodný okamžik. V každém líchem výtisku Cykloservisu bude vždy uvedena soutěžní otázka pro následující dva týdny a v dalším (sudém) vydání se pak objeví jméno výherce soutěže. Jméno výherce samozřejmě uvedeme i na našich internetových stránkách www.cykl.cz, ovšem soutěžní otázky bude možné nalézt pouze v tištěném vydání.

Abyste se mohli zapojit, stačí si zakoupit tištěné vydání Cykloservisu. Následně už bude veškerá komunikace probíhat přes mail cyklosoutez@seznam.cz, kam můžete posílat své odpovědi nebo návrhy a my z nich vybereme toho, kdo bude v odpovědi nejprvešnější, nejoriginálnější, nejtřípnější, nebo bude mít nejlepší fotku. Kdo nechce, ať nesoutěží a kdo chce, má šanci v každém čísle něco malého vyhrát. Takže hodně štěstí všem.

Vaše redakce

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

nám, Jilího z Poděbrad Rípská 27, tel.: 222 522 490
Holešovičká tržnice Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675
Vínice Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557
Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033

VÝPRODEJ AUTHOR 2008 špičkové ceny, vše po 1 ks

Revolt vel. 19"	29 990	19 990	A-RH+ vel.M	45 990	29 990
Egoist vel. 19"	49 990	32 990	A5500 vel.54	39 990	24 990
Master vel. 19"	59 990	35 990	A6600 vel.54	69 990	31 990
Introvert vel. 19"	109 990	69 990	CA5500 vel.54	55 990	33 990
Era+ vel.L	52 990	34 990	CA6600 vel.54	69 990	39 990
A-Ray+ vel.L	57 990	38 990	CA7700 vel.54	109 990	64 990
A-RH vel.M	29 990	19 990	CA8800 vel.54	119 990	69 990

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz



Maelström



Team

► **Dokončení ze str. 1**

Koupě značky Rock Machine tak přinese rozšíření nabídky společnosti ve zmíněných kategoriích kol.

Velkým pozitivem pro zákazníka pak bude díky přesunu montáže do Koprivnice výrazné zrychlení dodávek kol i náhradních dílů. O distribuci se i nadále bude starat opatovický Cyklomax s.r.o., jenž také uspořádal domácí představení modelů pro rok 2010. Mezi největší „pecky“ patřil celoodpružený stroj pro enduro Maelström a karbonový XC model střední třídy Tsunami.

Maelström

Novinka v nabídce má velmi atraktivní vzhled rámu, jenž disponuje 180mm

zdvihu obou jednotek. Tento freeridový kousek se bude prodávat ve dvou verzích označených 50 a 70, přičemž na obou modelech budou pružit jednotky Rock Shox. Levnější model 50 s vidlicí Domain a tlumičem Ario přijde na hodné lidových 47 tisíc, lehčí a dražší sedmdesátka s kombinací Totem / Monarch pak peněženku odlehčí o 65 tisíc.

Tsunami

Model Tsunami navazuje na svého duralového jmenovce, jenž se zhruba před deseti lety díky zelenému rámu podobného odstínu v kombinaci s černou stal bestsellerem. Na Tsunami pro rok 2010 je kromě střízlivého vyvážení



Tsunami

ného vzhledu sympatická také cena 39 990 Kč, která v sobě zahrnuje karbonový rám, osazení Sram X.9 s brzdami Avid Juicy 3 a vidlicí Marzocchi 33 RLO. Za slušné peníze tak bude možné pořídit lehký a výborně osazený bike,

za nímž se každý otočí.

V nabídce značky i nadále zůstávají další zavedené modely, včetně již osvědčených závodních XC raket Team a Vortex.

(mig)

S upínákem i bez

Zadní náboje na rychloupínák jsou zavedeným a osvědčeným standardem. Nicméně ne každý chce mít možnost nechat si kolo okamžitě odmontovat. Pevné osy na matice jsou ale kvůli nutnosti vozit plochy klíč, pro případ defektu uprostřed lesa, dost nepraktické. Náboje



NS Bikes Coaster Pro nabízejí alternativu v možnosti vyměnit rychloupínák za dvojici imbusových šroubů na klíč č. 5, tudíž klíč, který většina jezdců stejně bere s sebou na vyjízdku. Komu nebudou imbusy vyhovovat, může je nahradit rychloupínákem. Ideální řešení pro ty, kdo potřebují kolo často někde nechat. Použijí šrouby, pokud však pojedou na několik dní na kolo nebo třeba maratón, nasadí rychloupínák.

Tělo náboje je vytřezované z duralu a kvůli snížení hmotnosti je z duralu řady 7075 i plášt ořechu. Proto pozor na kazety se samostatnými pastorky, aby se do ořechu nezakusovaly.

Náboj nese přírubu na kotouč se šestiděrovým uchycením. Příruby na dráty mají u kotouče a kazety rozdílný průměr kvůli délce drátů. Náboje se vyrábí jak na 32, tak na 36 děr. Celý náboj se otáčí na čtveřici průmyslových ložisek, takže v případě vzniku vůle nezbyvá, než je nechat přelisovat. Toto řešení zajišťuje bezúdržbovost díky utěsnění ložisek. Hmotnost náboje činí 404 gramů včetně dvojice šroubů se speciálními podložkami. Cena tohoto kousku je 1990 korun, ale lze pořídit i levnější verzi Coaster, která je v červeném eloxovaném provedení a je nepatrně těžší.

Montáž náboje do rámu je klasikou, oba šrouby je potřeba dotahovat střídavě na obou stranách, protože se může stát, že jedna napevno nepůjde povolit kvůli protažení osy. Totéž platí pro povolování osy z patek.

www.katmar.cz

(už)



variabilita uchycení, příruby



hmotnost

Není karbon jako karbon. Kvalitu karbonového rámu zvyšuje přítomnost vláken vysokého modulu pevnosti – High Modulus. Velkým překvapením je tedy fakt, že Cannondale upustil od použití těchto vláken na největších velikostech modelu Scalpel Carbon. Jak se totiž prokázalo na prototypových Scalpelech Roela Paulissena, vlákna High Modulus dodávají skvělé vlastnosti hlavně ráům v menších velikostech Small a Medium. Jenže v případě velikostí Large a X-Large se konstruktéři Cannondale rozhodli upustit od použití Hi-Mod vláken. Bylo prokázáno, že vlákno středního modulu pevnosti, označené Intermediate, dosahuje mnohem lepších výsledků vzhledem k tomu, že jezdci vyšších postav potřebují jiné vrstvené materiálu. Dotčené rámy tak již nebudou označovány jako Hi-Mod, ale jejich modelová jména se mění na Scalpel Carbon 1 a Scalpel Carbon 2.

Sen o kole bez přehazovačky nedává spát ani inženýrům u protinoců. Sjezdový rám Zerode díky použití převodovky integrované do středu rámu řeší problémy s prodlužováním zadní stavby, které u tradičních systémů mají za následek tahání za pedály. Díky oddělení řetězu od středové mušny a jeho přesunutí výše je mož-



né umístit i hlavní čep nad středové pouzdro a ladit tak chod zadní stavby podle potřeb odpružení. Velkým kladem tohoto řešení je pak otevřenost systému, neboť jezdec může v případě potřeby vyjmout převodovku z rámu a nahradit ji jinou, což zvyšuje životnost rámu. Díky tomu má firma Zerode již stovky objednávek na rámy, ačkoli se zatím testovaly prototypy a k výrobě se teprve schyluje.

Letošní Marosana ve Velké Úpě je zdárné za námi a kdo si neřizí rány, alespoň zbavuje svůj bike vsudyprítomného bláta. Fourdown na ukončení sezóny totiž letos překvapil dost nevidným počasím, takže zatímco v pátek byla trať celkem suchá a zatlavná, v sobotu se během kvalifikace změnila ve slušné oraniště, aby v nedělním finále nabídla čistokrevny motokros s balancováním mezi hranicí hodné nejisté stability a snadného uklouznutí. Stejně tak tomu bylo i s účastníky, v pátek čerství a vesměs střízliví sportovci, se během víkendu měnili na špinavé, unavené a lecky ještě se skelnými očima se potácející figurky. Tahle kvalitní akcička je za námi a kola i oblečení jsme nakonec odbahnili a dali dohromady. Na příští rok bude určitě většina jezdců shánět voděodolné kombinézy, pláště jen do bláta a možná i Antiethanol, pokud nebudou mít již předepsány Antiabus.

Stejně jako každý rok, opět se blíží vydání zámořského kalendáře Muddbunnies, který v sobě snoubí cyklistiku s ženskou krásou. U silniční cyklistiky by nás to ani tak moc netěšilo, protože tam jsou cyklistky v upnutých dresech a elastických kratasech



APRIL

dostatečně vystaveny na odív oku fanouška, takže krása se většinou po chvíli přejí. Ale co pilotky na sjezdových strojích, hrdinky zahalené v chránících, integrovaných helmách a volných dresech víc než muslimské ženy? Ty jsou právě v tomhle kalendáři, aby se i fanoušek freeridu a sjezdu mohl ujistit, že za prohnutými řídítky sedí něžná a okouzlující stvoření a konečně tak potěší své oko, no posuďte sami...



Security Tech Germany

ABUS

největší evropský výrobce
mechanického zabezpečení



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



Granit X-Plus 54



Bordo 6000



Urban-1



ST 3700 KF Bellamy

ABUS CZECH
s.r.o.

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

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

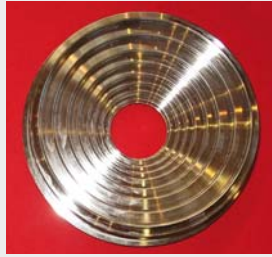
Vzpomínáte na doby videokazet s dobou přehrávání vyznačenou na obalu? Že vám název článku připomíná starou „basfku“ nebo „tédékáčko“?

XX 157 min

Ano, jistá asociace zde je, navíc číslovka v názvu opravdu odpovídá době, kdy se kazeta točí, jenže jde o úplně jinou kazetu a jinou dobu. Tolik minut se totiž musí točit stroje, aby mohla vzniknout jedna kazeta ze sady Sram XX. Náročnost výrobního procesu je totiž daná jednodílným provedením ocelové devítkové kazety, na níž je ještě jednodušší čepy uchycené samostatně desátý duralový pastorek, tvořící zároveň spojení zadní strany s ořechem.

Protože je kompaktní část vyrobena z oceli a ne z duralu, jako u některých ultralehkých, ovšem ne příliš dlouhových kazet, je výroba velmi náročná. Vychutneme si tedy s námi zjednodušený postup výroby tak, jak jej představili inženýři sramu.

(už)



2. Jednoduché odlehčení

Kazeta přece musí být lehká, takže následuje obrábění na CNC stroji, který odebere materiál z vnitřního prostoru a dá tak válci stupňovitý tvar podle jednotlivých pastorek. Těhlné díl už váží pouze 2300 gramů a jeho výroba zabere třicet minut.



4. Vyčisti si zuby

Zřejmě inspirace prací dentistů přecházela konečně fázi, která trvá opět hodinu a všechny zuby při ní dostanou finální tvar. Stejně jako čištění mezer v chrupu zubní niti, všechny nejnepřístupnější záhyby jsou pečlivě očistěny a zbaveny přebytečného materiálu, abychom nakonec dostali díl s hmotností 126,07 gramu.



5. Skusněte si

A teď už jen nakonec zkoušet jednotlivý ocelový díl s největším duralovým pastorkem nasazeným jen přes čepy a kazeta je na světě, aby dovezla ty nejrychlejší jezdce nebo gramhoniče co nejdříve do cíle. Cenu snad raději ani nevěděte, protože kvantu klasických pastorek, jaké zvládnou běžné raznice vylosovat za hodinu, nemůže tenhle kousek konkurovat.



1. Dvakrát měř a jednou řež

První krok spočívá v odříznutí základního bloku materiálu z ocelové kulatiny. Ta má průměr jako druhý největší pastorek celku, takže si pro představu vezmeme devítkovou kazetu a změříme průměr největšího pastorku. Průměr lehce pod dvacet centimetrů, to je pořádný kus materiálu. Tenhle krok trvá pouhých sedm minut a vznikne základ kazety, který váží 4856 gramů.



3. Dejme tomu tvar

Přichází náročnější proces, kdy jsou na vnější straně vytvořeny zuby jednotlivých pastorek. Celý díl je stále jednotlý, takže proces zabere jednu hodinu a výsledek už připomíná kazetu. Hmotnost 219 gramů už přísluší slušnější kazetě, takže by snad bylo možné to tak i nechat, ovšem to u technologické špičky, jakou sada XX je, prostě nejde.



DRSNÝ LIŠÁK

Americký Fox připravil pro gravitaci poháněné jezdce nový model vidlice pro drsné zacházení při fourcrossu a dirtjumpu.

Vidlici Fox 831 testoval celou sezónu jak mistr světa ve fourcrossu Jared Graves a vítěz závodu světového poháru ve 4X Dan Atherton, tak i jeden z nejlepších freestylerů Cam McCaul. A ti potřebují nejen odolnou vidlici s tvrdším chodem, ale zároveň i co nejlhčí přední část.

Vidlice 831 není žádný těžký ingot, u nějž by se odolnost zajišťovala tunou materiálu, ale vychází z vidlice 32 Float a Vanilla, které mají kvůli většímu 140mm zdvihu delší vnitřní nohy. Fox 831 však při stejné délce nohou disponuje pouze 100–120mm, takže nohy jsou zapuštěny hlouběji v kluzácích. Zdvih se dá měnit pouze interně v kro-

cích po 5mm, aby si každý jezdce mohl přizpůsobit délku zdvihu požadované geometrii kola.

Uvnitř vidlice najdeme vzduchovou pružinu a tlumení Fit RLC. Nový Fox 831 má na rozdíl od XC modelů tvrdší kompresi, aby při startu ve fourcrossu nepropužoval a zároveň pobíral jen velké rázy a dopady. Vzduchové pružení Float je oproti klasice progresivnější, takže při průjezdu klopek se jezdce může do vidlice více opřít. Na korunce je také tradiční páčka lockoutu, jehož tvrdost je možné nastavit. O boční tuhost se stará použití 15mm pevné osy, která zpevní spojení vidlice s předním kolem a zároveň celek oproti rychloupínáku nijak nezátíží.

Hmotnost vidlice je ohlášena na 1738 gramů, na trh by pak měla přijít 16. listopadu letošního roku. www.cyklosvec.cz (mig)



CoolMax pod helmu

Tenká čepice pod helmu od domácí značky 2F je ušita z materiálu CoolMax Fresh, který je charakteristický svou nízkou gramáží, vynikající schopností transportu vlhka od pokožky a přítomností iontů stříbra. Velice tenké provedení čepice nijak nenarušuje usazené přilby na hlavě, plusem je v tomto ohledu také kompletní použití plochých švů. Na temeni je materiál jednoduchý, obvodová čelenka přes uši je pro lepší tepelnou izolaci zdvojnásobena. Výhodou je dostatečná hloubka čepice a pružnost použitého materiálu.

Cena čepice 2F CoolMax je 215 korun. www.bobosport2f.cz (kad)



RSP Ultra Bioclean

Rakovská značka RSP se specializuje především na čisticí prostředky na kolo, maziva, tlumičové oleje a masážní prostředky pro sportovce. Ze široké nabídky jsme otestovali čisticí prostředek Ultra Bioclean, jehož samotný název předpovídá vysokou účinnost a zároveň ekologickou odbouratelnost.

Čisticí funkce je v praxi na dobré úrovni, prostředek si poradí s většinou běžných nečistot, od prachu a bláta až po stopy oleje. V případě převodníků a kazety potřeboval na rozpuštění nečistot více času a mechanickou pomoc pomocí kartáčku, ale poradil si i s tím. Na výraznější znečištěná místa bylo však nutné aplikovat prostředek vícekrát, což samozřejmě mělo negativní vliv na jeho spotřebu. Pro běžnou očistu rámu a ostatních dílů kola RSP Ultra Bioclean určitě doporučíme. Pro komponenty pohonu bychom preferovali prostředek s vyšší účinností, i za cenu o něco větší agresivity vůči povrchové úpravě a životnímu prostředí.

Cena 500ml nádoby s rozprašovačem je 259 korun. V nabídce je i třílitrové balení za 859 korun. www.cyklosvec.cz (kad)



Jako pířko Fénixe...

Značka Tioga přichystala pro extrémní počasí model Red Phoenix PRO v rozměru 1,9". Ten vyniká jednak výborným záběrem na měkkém povrchu, ale i závodní hmotností 485g. Použitá směs gumy s označením Hi-Energy i přes nízkou hmotnost pláště zajišťuje v mokru velmi slušnou odolnost proti opotřebení. Ideální ochranu proti průrazu i propíchnutí pak má na svědomí exkluzivní proces ruční výroby kordu Cylex, jenž se splétá z nejmenších vláken v co nejvyšší hustotě a tím se minimalizuje objem potřebné pryže. Podle katalogu firmy slibuje technologie Cylex nejvyšší poměr obsahu vláken k pryži, čímž se na plášti ušetří až 85 gramů. Pneumatika přitom splňuje 90% pevnost v porovnání s kordem o obsahu vláken 66 TPI.

V terénu

Tioga Red Phoenix zaručuje precizní vedení stopy díky malým blokům čtvercového tvaru, které se zakousnou do měkkého povrchu, měkkí směs však zároveň dobře přilne i ke kamenitému podkladu. Výborná je schopnost držet v náklonu, kterou mají na svědomí dostatečné výstupky na bocích pláště. I přes celkem měkkou směs High Energy díky jejímu promyšlenému složení nedochází k ohýbání výstupků. Směs gumy také přispívá k dlouhé životnosti pláště, samozřejmě pouze při použití v měkkém mokřem terénu. Na suchu bude úbytek logicky rychlejší než u tvrdších směsí.

Jízda na pláštích je svižná díky skvělé váze i nízkému valivému odporu. Zároveň pláště jezdci dopřávají pohodlnější jízdu díky složení kordu. Pláště jsme používali na XC závody za mokřých podmínek a nutno podotknout, že svou životností překonaly své dosud osvědčené rivaly s měkkou směsí, ale nižší cenou. Zároveň se nám nepodařilo je ani jednou prorazit. Tento parametr je však diskutabilní, protože defekty hodně závisí na terénu a technice jízdy. Pláště Red Phoenix Pro rozhodně můžeme doporučit pro XC závody a maratony, za 990 Kč získáme lehkou, rychlou a odolnou pneumatiku. www.katmar.cz (mig)



- + hmotnost, odolnost, nízký valivý odpor
- nenalezli jsme

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

CICLOSPORT
SPORTS INFORMATION SYSTEMS
HAC5

Cena již od 4300,- Kč pells.eu

ŠÍŘER

Ultimate 103



nabízej podle našeho názoru dokonce lepší výkon než drahé modely značky. Vyrážejší rozdíl oproti vyšším sadám je tedy vlastně jen v klíčích, které zde využívá dnes již historického čtyřhranu. O třídu vyšší provedení Mirage s osou Ultra Torque je na tom po stránce tuhosti i vzhledu mnohem lépe. Když ale opět přihnédneme k ceně kola, tak k provedení klik nemáme výhodu. Za jediné minus považujeme v testované velikosti L jejich délku 172,5 mm. Stopětšedesátky by zde měly být standardem.

na postu představce, řídítek a sedlovky. I zde se dalo ušetřit a použít OEM díly bez označení kvalitativní úrovně. A k detailům, které navyšují pohodlí a dobrý pocit jezdce, patří i hustě namotaná měkká korková omotávka a sedlo San Marco Ponzas s bilo-šerým potahem, které příjemně překvapilo dobrou tuhostí skeletu a slušným pohodlím.

U rámu nelehdejme žádné konstrukční výstřelky, vše je vyřešeno maximálně účelně. Větší profil horní a dolní trubky patří u značky již léta ke standardu. Z hlediska tuhosti je rozhodně výhodou například použití spodního můstku za středovým pouzdem, jež dnes řada výrobců vnechává.

Máme-li shrnout naše dojmy z testovaného kola, pak se v případě koupi modelu Ultimate 103 jedná o dobře utracené peníze.

www.sirex.cz

Kola Campagnolo Khamsin nabízejí solidní odolnost danou pevnými ráfky a náboji s průmyslovými ložisky. Provedení nábojů a především nových (konečně...) rychloupínáků se opět tváří podstatně luxusněji, než naznačuje finální cena kola.

Příjemným standardem jsou díly Ritchey Comp

Sportovní silniční kolo za osmnáct tisíc? Utopie? Ne tak docela, v případě základního modelu domácí značky Šířer se podařilo postavit za vyloučenou cenu kolo s čistě sportovními jízdními vlastnostmi, které plně uspokojí požadavky nejen začínajícího silničáře. Cena osmnáct tisíc zde totiž není na úkor tuhosti rámu ani funkce komponentů, kompletní sadu Campagnolo Xenon navíc doplňují zapletená kola Campagnolo Khamsin. A přestože se jedná o základní díly legendární italské značky, po funkční stránce jim není co vytknout. Prostoru, kde by mohli výrobce ušetřit, by se zde dalo najít celkem dost, ale ke spokojenosti uživatele se tak nestalo a na kole jsou použity samé kvalitní díly, sedlem Selle San Marco začínaje a pláští Hutchinsonson konče. Nehledě na to, že na pohled se testovaný Šířer tváří podstatně luxusněji, než ukazuje samotná cenovka.

vec, což potvrzuje také při silovém záběru, kdy vynikne jeho solidní torzní tuhost. Ultimate 103 nám pro tuto svou základní charakteristiku svěle padl do ruky již od prvních metrů a nebyla mu v tom překážkou ani celková hmotnost 9,4 kilogramu. Tu ostatně vzhledem k ceně kola nepovažujeme za nijak vysokou.

Zmínovanou sportovní pozici jezdce nelze považovat za nekomfortní, po této stránce je velkým plusem sloping s hodně vysokou hlavovou trubkou. Polohu řídítek navíc standardně zvyšuje ještě trojice centimetrových podložek pod představcem. Výška přední části tedy v sériové podobě nahrává především pohodlí, vyznačují čistě závodního posedu ale mají kám snižovat. Takže optimální polohu na tomto kole nalezneme v podstatě každým.

Po stránce ovladatelnosti nepaří model Ultimate 103 k výrazně žvýčným strojům, jeho charakteristika je o celkové dobré jízdní stabilitě a o příkladném vedení přímého směru. Po této stránce proto kolo nahrává začínajícím jezdčům, kteří by jistě nebyli nadšení z přílišné neposednosti a z nutnosti neustálých korekcí směru. Přesto kolo na pokyn jezdce reaguje rychle a ani závodník z použité geometrie nebude mít pocit jakékoliv neohrabanosti. **I když je stabilní projev jasně zřetelný, ovladatelnost je stále na do-**

řé úrovni. O tom ostatně vypovídá čistý průřez ostřejšího oblouku, kolo není potřeba nijak nutit k položení do zatáčky. **Reakce na změnu těžiště jezdce není u kola nijak ostrá, přesto je ale rychlá a pocit z jakési zpětné vazby od kola je příjemný.** Zcela přirozené bylo také chování kola při jízdě ze sedla. Nebylo potřeba se s řídítky jakkoli přetahovat a snažit se zabránit rozvlnění spoly, kolo stále čistě vedlo téměř přímým směrem. Čistě aerodynamická pozice jezdce je díky sportovnímu posedu také rozhodně výhodou. Takže sečteno podtrženo, ke geometrii kola a jeho ovladatelnosti nemáme jedinou připomínku.

Což je vzhledem k osmnáctitisícové ceně světlý výsledek. Samozřejmě o něco horší je to už s jízdním komfortem, ale ten by vzhledem k cenové kategorii nebylo fér řešit. Zcela rovné vzpěry zadní stavby a duralová přední vidlice logicky nemožno pochytat ztelnější část otěsů. Velký sloping ale umožňuje vysunuté sedlovce v předozadním směru pracovat, a to dokonce i v případě použitého duralového provedení.

Xenon & Khamsin

O sadě Campagnolo Xenon také nemůžeme z hlediska funkce napsat snad jediné negativum. Řazení chodí přesně a velice lechce, brzdy Veloce

Za málo peněz hodně sportu

Stačí první ujednání a již z polohy jezdce je znát, že cílem konstruktérů nebylo postavit kolo pro turisticky orientované silničáře. Přední trojúhelník s hodně výrazným slopingem natahuje jezdce do sportovní polohy, a to dokonce výrazněji než u některých dražších kol. **I v základním provedení je tedy silniční Šířer rozený sporto-**

NAKUPUJEME

Bundy

Podzim je tady, tak jsme v našem novém seriálu Nakupujeme připravili pár rad, jak si pořídit vhodnou cyklistickou bundu. A přestože jsou nyní aktuální především různé větrovky či pláštěnky, budeme se na následujících řádcích věnovat také vyloučeně zimním modelům.

Vše se odvíjí od toho, na co vlastně bundu chceme používat. Zde je důležité, jestli má sloužit jen pro případ zhoršení počasí či ochlazení téměř celoročně, tedy jako určitá „nouzová“ vrstva, nebo jestli má být vrstvou pinohodnotnou, použitelnou do nižších teplot.

U klasické větrovky či pláštěnky je velice důležitá její skladnost, neboť asi většinu času bude taková bunda složená v batohu či v kapse dresu. Při minimální gramáži materiálu je ale zásadní jeho odolnost proti proťuknutí, zima je větším nepřítelem cyklisty než mokro. Zcela nepromokavá bunda je sice v dešti příjemná, ale její odolnost proti vodě bývá většinou vykoupena nižší mírou prodyšnosti. Optimální tedy je, když bunda neproťukne, ale zároveň umožní jezdci svižnou jízdu, aniž by se dotýčný zapářil jako ve sklenku. Pláštěnka je do jisté míry okrajovou záležitostí, která není zdaleka tak univerzální jako větrovka.

Zima se blíží

V případě čistě zimních cyklistických bund platí v některých případech to samé, konkrétně to, že rozhodně není nejvhodnější řešit co nejlepší odolnost proti promoknutí. Ovšem určitý stupeň vodoodpudivosti je u většiny zimních bund dnes již standardem díky použití paropropustné membrány. Za jistě dostatečnou prodyšnost při současně ochrání proti proudícímu chladnému vzduchu a do určité míry i vodě. Díky moderním materiálům využívajícím protivětrnou membránu je dnes zimní cyklistické oblečení po funkční i komfortní stránce úplně někde jinde, než bylo před nějakými desítkami lety.

Výhodou je neustálé snižování gramáže jednotlivých materiálů při zachování jejich funkce i samostatné tepelně-izolační schopnosti. Fleecové termobundy se susťákem na předním dílu jsou dnes již dávnou minulostí. Tenčí materiály navíc umožňují lepší skladbu jednotlivých vrstev na sebe podle konkrétních teplotních a výkonostních podmínek.

Správný střih, polovina úspěchu

Funkce samotného materiálu by byla k ničemu, bude-li mít bunda třeba krátké rukávy a příliš široký límec. Při vybírání a zkoušení bundy je důležité napodobit cyklistický posed, s výrazným předklonem a s rukama nataženými před sebe. Pouze tak dokážeme odhalit případné nedostatky ve střihu. Partie trupu by neměla být příliš volná, aby

na břiše při předklonu neodstávala. Vádí to při jízdě ve větru, podobně jako příliš volné, třepající se rukávy. Výhodou je zkrácený přední díl trupu, což také předejde nevzhlednému krabacení materiálu. Naopak zadní díl by měl být spíš delší, aby nejen chránil spodní partii zad před prochlazením, ale aby také kapsy byly ve správném dosahu.

Co se týče detailů, určitě by se nemělo podcenit provedení kapes. Zatímco u větrovky nebo pláštěnky nejsou potřeba prakticky vůbec, u zimní bundy by měly nabídnout dostatek úložného prostoru. Výhodou je zapínání kapes na zip, není to však nezbytné nutné.



Dále je potřeba věnovat pozornost límci, který by měl být nejen vhodně vysoký, ale také užší, aby pod něj pokud možno nefoukalo. Některé bundy mají vzadu na límci stahování, což je výhoda z hlediska univerzality. Plusem je instalace „garáže“ pro jezdce zipu, čímž se předejde jeho kontaktu s pokožkou na krku. Přední zip by měl být pokud možno položen pruhem materiálu proti proťuknutí, ovšem některé moderní těsněné zipy toto již nevyžadují. Stejnou pozornost doporučujeme věnovat také olemování rukávů a spodního okraje bundy. Optimální je zde přiléhavost, nikoli však přílišná těsnost. Ta by ostatně měla za následek nežádoucí vyhrnování spodního lemu bundy směrem do pasu. A stejně jako u ostatních částí oděvu či doplňků by se ani v případě bundy nemělo zapomenout na dostatečné množství reflexních prvků.

Přejeme příjemný nákup.

(kad)

Albeto Contador
Vítěz Tour De France 2009

Požadují vždy to nejlepší a vím, co chci.

KÉO 2 MAX

Maximální přenos síly
Minimalní hmotnost
Nejvyšší kvalita

Používají teamy:
COFIDIS • ASTANA • KATHOLJA • QUICK-STEP •
SILENCE LOTTO • AGRITUBEL

Nyní v prodeji.

www.vokolek-import.cz

www.cykl.cz - absolutně online pokec o kolech

Největší neduh českých bikových hobíků – strach z technického terénu – je nyní možné zabít díky aktivitě několika českých cyklistických odborníků.

JAK ZABÍT STRACH

Tréninkové kempy zaměřené na plnění techniky jízdy, výživu a regeneraci pro zájemce pořádá maratonec Martin Horák (KED Cyklomax) a trenér a fyzioterapeut Vojta Beran ve spolupráci s bývalým silničním profesionálem Jánem Svoradou, cyklokrosařem Jirkou Pospíšilem a několika kanásobnou mistryňi ČR na horských kolech Ilonou Bublovou. V týmu lektorů nechybí ani redaktoři Cykloservisu, kteří se ujali právě výuky techniky jízdy v náročném terénu.

Letní záhlul

Treninkové kempy se letos uskutečnily v Orlických horách a v Českém ráji. Do orlického Sedloňova, který leží přímo pod brutálním stoupákem na Šerlich, se na začátku srpna sjely tři desítky biků. A právě výjezd na Šerlich hned první den rozdělil jezdce do tří výkonnostních skupin, které si následně rozebrali jednotliví instruktoři. Martin si vzal na starost ty nevykonnější jezdce, kteří nejvíce ocenili jeho zkušenosti ze závodů, o skupinu středně zdatných jezdců se staral Vojta Beran s masérkou a fyzioterapeutkou Terezou, kteří kromě nácviku jezdckých dovedností v náročném horském terénu jezdčům předávali cenné rady o tréninku, stravě a regeneraci. Po návratu do penzionu pak Tereza



Ján Svorada nemá problém ani s přeskokem klády



Výjezd na Šerlich rozdělil účastníky podle výkonnosti



Martin Horák při výuce techniky jízdy

jezdčům usnadnila kvalitní regeneraci nejen mučením na masérském stole, ale během přednášek i elektrostimulační svalstva přístroji Compex.

Skupinu začátečníků bez závodních ambicí vedla bikerka Ilona Bublová spolu s redaktorem Cykloservisu Dušanem. Zatímco Ilona účastníkům pomáhala s XC dovednostmi, Dušan měl za úkol jezdce zbavit strachu z jízdy z kopce.

Ten pramení ze slabší techniky a absolutního opomíjení této veledůležitě stránky tréninku, což účastníci vzápětí velmi rychle pochopili, když se jim podařilo zdolat i úseky, které by běž-

ně na závodech chodili pěšky. Stačilo si vytvářet pasáže nejdříve projít, pak několikrát projít a řídit se pokyny a radami instruktorů. Hodně pomohlo i natáčeno jízdy na video a následný rozbor jezdckých chyb při večerních přednáškách.

Nebudeme tedy prozrazovat figle, jak se přestat bát, ale ti sami jezdci o týden později na závodě Kolo pro život ve Veselí u Liberce instruktorům potvrdili, že si byli po absolvování celého kurzu na kole daleko jistější, jezdili rychleji a dokonce i ve sjezdech předjížděli, což pro ně bylo do kempu nemyslitelné.

Spousta rad a zkušeností pak kempem přechytili i od opravdové cyklistické ikony – bývalého vynikajícího profesionála Jána Svorady, který v minulosti dokonce vyhrával etapy na Tour de France. Jeho přítomnost dodala celému kempu



Nácvik stání na místě

punc exkluzivity, neboť kromě přátelského posezení a povídání o všem kolem se jezdci mohli s Jančím i projít a vyslechnout si případné připomínky či pochvalu přímo v terénu.

Těžko na bojišti, ...

Podzimní kemp na Branžeži, který vedl spolu s ostatními lektory domácí Jirka Pospíšil, pak za říjnových plískanic, sněhu a mrazu posunul jezdcké dovednosti ještě mnohem dál. Ono získat techniku jízdy na pisku, kluzkých kořenech, v blátě a na silizkých kamenech je vsuktu k nezaplacení, protože takové pasáže mohou na závodech jezdčům zamotat nejen hlavu, ale i řídítka.

Sauna, masáže a videa pak jen dolaďily večerní regeneraci v luxusním centru Pýřovu, takže o účastníky bylo královsky postaráno. Další kempy se budou pořádat v příštím roce, takže pokud i vy potřebujete zdokonalit svou předzávodní přípravu, tréninkový plán či pomoci s technikou jízdy v těžkém terénu, můžete počítat s tím, že nabyté znalosti a dovednosti vám už nikdo nevezme.

(mig)

SH+ NATT MTB

Vnitřní výztuhy přibíle se v posledních letech často staly součástí luxusních modelů. Při zachování nízké hmotnosti a co nejlepší ventilace výrazně navýšují celkovou pevnost skeletu při nárazu, a předcházejí tak jeho nežádoucímu rozlomení. Nejčastěji bývá pro samotnou výztuhu zvolen pružný plast či karbon, italská značka SH+ u svého modelu Natt MTB využívá tak trochu atypicky vnitřní výztuhu z duralu. Její efekt však nespočívá pouze ve zvýšení bezpečnostní funkce přilby, ale i v designově atraktivně leštěných stříbrných příčecích.

Celkový model Natt MTB těží ze zdatného designu s výraznou grafikou. Vyšší zadní partie využívá téměř celoplošného pokrytí skořepinou, takže i v tomto případě je pevnost navýšena na maximum. Vnitřní houbka skeletu se společně s nadprůměrnou plochou výstředek podílí na velice příjemném pocitu a kvalitním usazení na hlavě. Seřizovací mechanismus s dvojitými plastovými aretačními jezdci funguje spolehlivě, výhodou je i jeho poloha níže na zátylku. Ani v hodné členitého terénu a ve sjezdech nemá přílba tendenci se na hlavě klepat. Upinání pod bradou je vybaveno výstelkou, která je ale podle nás zbytečně rozměrná a někteří uživatelé ji možná raději demontují. Hmotnost 310 gramů sice není „papírově“ nejmenší, v praxi se ale přílba zdá lehčí.

Celkem třiatřicet průduchů nepřed-



stavuje v součtu výrazně nadprůměrnou ventilační plochu, odvětrání je ale dostatečné. Středový čelní průduch je vybaven sítkou proti hmyzu, což je sice chvilkyhodné, ale v obou vedlejších otvorech sítka chybí, takže nám toto řešení trochu nedávalo smysl. Sítka uprostřed navíc snižuje ventilaci, neboť je zasazena až ve vnitřní výstelce. Díky tomu je ale zase jednoduše proveditelné její případné odstranění. Byli jsme velice spokojeni s menšími rozměry štitku a s reflexní plochou zezadu na přílbe.

Cena 2299 korun se zdá být vzhledem k pevnostním parametrům modelu a vynikajícímu usazení na hlavě rozhodně příznivá.

www.mojekolo.cz

(kad)

- + výztuhy skeletu, usazení na hlavě, cena
- provedení sítky

SHIMANO FUTURE

Značka Shimano si vedle svých komponentů zakládá na špičkových, často futuristických designech cyklistických doplňků, ať už se jedná o tretry, textil či třeba brýle. Novinky pro rok 2010 jsou koncipovány v podobném duchu, což potvrzují kolekce nových brýlí extravagantního vzhledu. Typ S70X, jenž prošel naším testem, se vymyká zařazení klasice nejen svým tvarem, ale i kombinací materiálů a širokou možností nastavení pro konkrétní tvar obličejce. Cena v přepočtu kolem 3800 korun rozhodně není nízká, za tyto peníze ale brýle nabídnou nejen atraktivitu, ale také špičkové materiály zorníků i obrub a tři páry skel.

Atypický rámeček kombinuje odolný a pružný materiál Grilamid TR90 s titanovými drátky, umožňujícími dokonale přizpůsobení širce obličejce. Tato titanová konstrukce navíc zpevňuje i plastovou část, již prochází. Horní i spodní středová část obruby je relativně mohutná, což opticky ještě zvýrazňuje bílá barva. Gumový nánosník má ve svých útróbach kovový základ, takže lze libovolně nastavovat úhle šifky i sklon dosedacích ploch. Sklopné nožičky mají pryžový protiskluzový potah a lehce tvarovatelné zakončení. Za maximální vychytávku

považujeme možnost jejich úhlového naklopení vůči vertikální ose zorníků, čímž je možné v pěti polohách měnit celkový sklon přední části brýlí ve vztahu k obličejce.

Vyměnitelné zorníky jsou z tvrzeného polykarbonátu Lexan®, jenž je vysoce odolný vůči mechanickým poškozením



i vysokým teplotám. Samozřejmostí je sto procentní UV-filtr a ochrana proti nadměrnému zamlžování.

V praxi nabídly brýle Shimano S70X vynikající funkci zorníků, které neměly sebemenší tendenci zakřivovat či jakkoli jinak zkrasovat pohled. Výška i šifka skel účinně zabraňuje foukání do očí ve vyšších rychlostech, volný bok bez mohutného rámečku pak při jízdě účinně předchází zamlžování. Výměna

zorníků je velice snadná a rychlá. Tvar přední části obruby vyžaduje určitý zvyk, širší rámeček přece jen trochu omezuje výhled, ovšem naštesti ne přilší. Prizpůsobení širce obličejce je výborné, stejně tak jsme uvítali možnost nastavení šifky nánosníku, a tedy doladění výšky brýlí vůči obličejce. Polohovací nastavení úhlu nožiček pravděpodobně využije spíš menší procento uživatelů, všichni testovací jezdci na konec zvolili prostřední nejuniverzálnější sklon. Jedinou připomínku máme k provedení nožiček, které by mohly být o něco delší pro lepší obehnutí hlavy. Pro větší potenciálních majitelů však bude jejich délka s největší pravděpodobností dostatečná.

Extravagantní design a špičkové zpracování vždy něco stojí, zde je v ceně zahrnuto pevné transportní pouzdro, látkový obal a náhradní žlutá a čirá skla. Na našem trhu bude k mání pouze bílé nebo černé provedení obruby.

www.paul-lange.cz

(kad)

- + možnosti nastavení, výměna skel, design
- kratší nožičky

Rogelli
SPORTSWEAR

2009/10
zima/léto

www.rogelli.cz

www.rogelli.sk

www.rukavice-chiba.cz

www.chiba.sk

RIMINI SOFTSHELL

Ultralehký softshellový skelet s celoročním využitím.
2 290 Kč

S, M, L, XL, XXL, 3XL

WINDPROTECTION LINE



CHIBA

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

WINDSHIELD

-5°C - +10°C

univerzální zimní membránová rukavice pro outdoor

Membrána WindProtect-Softshell. Vyšvané logo chiba, reflexní linie na hřbetu ruky. Univerzální zimní outdoorový model. Kvalitou zpracování (šifry, konstrukce, detaily) hledá jen těžko konkurenci ve své cenové třídě! Propracovaný model s velmi dobrým střihem, který skvěle padne na ruku a přesvědčí Vás o kvalitách značky CHIBA.

699 Kč



Hybridní automobily, elektromobily, elektrokola a nakonec i elektrosládačky. Pro snadnější a ekologičtější pohyb ve městech jsou výrobci schopni předvádět doslova šílené kousky.

kole. Tahle věcička je hodně nezvyklá, nicméně funkční, sami jsme ji dokonce osedlali a nutno říci, že tato vývojová větev městské dopravy se nám docela zalíbila, protože kromě „kosmického“ designu nabízí i celkem pohodlné sezení. Celokarbonový rám je sestaven z několika dílů, které lze složit dohromady do elipsoidního tvaru, jenž se vejde do vaku o objemu 43 litrů. Skládačku tak lze jednoduše přenášet na rameni. Hmotnost těsně pod deset kilo zvládne i žena, víkendový nákup je totiž často těžší. Z karbonu jsou skoro všechny díly, čímž se výrazně snížila celková hmotnost. Elektromotor je implantován do předního kola a zakrývá většinu jeho vnitřního prostoru. Ráfek se tak otáčí po vnější části krytu motoru, a nikoliv okolo náboje. Dvacitkové přední kolo vzadu doplňuje miniaturní kolečko, které si na českých kanálech a výmolech sice nedokážeme dost dobře představit, ale na hladkém povrchu je bez problémů. Obal bezřetězového elektromotoru tvoří zároveň i přední vidlice, do níž jsou zasazeny stupačky. Horní díl vidlice přechází v řídítka, která jsou pod jezdcem a jsou otočená zezadu



dopředu. Z míst, kde by měl být představec, pak vychází pohodlné sedadlo potažené kůží.

Všechny ovládací prvky jsou na koncích řídítek, na jedné straně je plynová páčka, na druhé brzdová. Samozřejmostí jsou LED diody v řídítkách, suplující světla. Stačí stisknout a jedeme, tedy dává se to zprvu tak nazvat. Vychytal balanc chvilku trvá, ale posez je celkem pirozený, jako na křesle, takže to není zase tak hrozné. Jediné nebezpečí představuje zmíněné zadní kolečko. Elektrická brzda dokáže celý stroj zastavit celkem bezpečně, v každém případě není pro

blém okamžitě shodit nohy ze stupaček. Maximální rychlost je 20 km/h, takže i v ní lze v případě nebezpečí ještě relativně rozumně seskočit. Motor o výkonu 1,2 kW dokáže uvést člověka o hmotnosti maximálně 100kg, což je dáno i odolností konstrukce, posez je určen jezdcům s výškou 163–193cm. Dojezd devět kilometrů je uvnitř centra měst celkem dostatečný, nicméně jde spíše o přiblížení k metru nebo vlaku než o jízdu přes celé město.

Celá tato legrace ovšem něco stojí, předpokládaná cena se blíží k částce 4000 eur, což je skoro cena malého automobilu, a těžko lze předpokládat, že by někdo nabízel při koupi této „skládačky“ vysoké šrotovny za starý model. Jako alternativa přepravy to ale nevypadá špatně a je vidět, že karbon už lze používat úspěšně opravdu na čemkoliv. Pokud chcete vidět, jak se na tomto vozítku jezdí, mrkněte na www.yikebike.com.

(už)

U horských a silničních kol už nelze takřka nic převratného vymyslet, principiálně jsou tato odvětví už tak nějak nasměrovaná a výrazněji se neodchylojí ze své dráhy vývoje. Ovšem skládačky a alternativní řešení pohonu, to je oblast, kde lze ještě neustále výrazně inovovat a přicházet s něčím novějším.

Firma YikeBike představila tak trochu nezvyklou skládačku s elektrickým pohonem. To není zase tak nezvyklý počin, kdyby celá konstrukce nebyla z karbonu, přední kolo mělo náboj a řídítka neměl jezdec pod sebou jako na leho-

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

Pláštěnka Author

Cyklistická pláštěnka Author AS-10 Dintex je vyrobena z ultralehkého materiálu Dintex, nabízejícího vynikající ochranu proti promoknutí a ideální skladnost danou velice nízkou gramáží. Transparentní provedení uvítají například závodníci, kteří nechťejí bundou zcela zakrýt loga svých sponzorů.

Jednoduchý střih s raglánovými rukávy předurčuje bundu spíše pro vysportované jedince, je dost přiléhavý, aby měla bunda i při rychlé jízdě dobrou aerodynamiku. Přední díl je oproti zadnímu výrazně zkrácený, takže se materiál při předklonu na břiše nekrabátí. Délka rukávů je hodně dimenzovaná. Ideální šifku i výšku má provedení límce, stejně praktické je i olemování rukávů a spodního pružného zakončení bundy. Jedničku s hvězdičkou zasluhuje množství reflexních paspůl ve vsvislých švech i na rukávech.

Pláštěnka Author AS-10 Dintex tedy nabídne vynikající ochranu proti dešti, skvělou skladnost a propracovaný střih, to vše za příznivou cenu 899 korun.

www.author.cz

(kad)



ultralehký materiál, zpracování, reflexe, cena



nenalezi jsme



Nacházel Shine Star

Čistící a ochranný prostředek Shine Star domácí značky Nacházel Bike Products je určen pro očištění povrchu lakovaných i nelakovaných částí kola s důrazem na ochranu před drobnými oděrky. Jeho antistatický účinek snižuje usazování prachu a především výrazně usnadňuje čištění, neboť přechází pevněmu přilnutí nečistot k povrchu. Aplikace prostředku je možná na kovové, plastové, pryžové a dokonce i kožené části kola.

Schopnost „oživení“ lakovaného či anodizovaného povrchu, stejně tak plastu či gumy, je po aplikaci prostředku vynikající. Nejvíce zřetelné



to bylo především na černé eloxovaných komponentech, například sedlovce, představec i řídítkách. V případě laku rámu je přítomnost prostředku Shine Star nejvíce znát hlavně při mytí či při stírání prachu, nečistoty jdou dolů skutečně snadno. Příjemným překvapením byla životnost nanášeného filmu, jehož přítomnost byla znatelná i po trojím umytí vodou, a nebylo proto nutné jej nanášet po každém důkladnějším umytí kola. V případě použití nějakého čistícího prostředku či autosamponu je samozřejmě potřeba přípravku Shine Star aplikovat znovu. Po nastříkání je nutné



jej rozetřít jemným hadříkem a lehce nalesť. Důležité je dávat pozor, aby nedošlo k postříkání kotoučů či brzdových ploch rátků. I v takovém případě je totiž odolnost přípravku vysoká, a tudíž je jeho odstranění celkem náročné.

Výhodou je univerzalita prostředku. My jsme jej dokonce vyzkoušeli i na oživení vnějších nebarvených plastů na osobním autě a efekt byl vynikající. Teoreticky je Shine Star použitelný i pro plasty v interiéru, prostředek je totiž lehce parfemovaný a jeho vůně je příjemná. Možnosti použití je proto celá řada. Shine Star firmy Nacházel Bike Products je nabízen v 200ml spreji za 119 korun.

www.nachazel.cz

(kad)



životnost, snadná aplikace, univerzalita



nenalezi jsme

Menší než flashdisk?

Pro dnešní mládež už nejsou tradičním předmětem pro srovnání velikosti ani zápalky, ani kreditní karta, ale – světe div se – přenosná paměť neboli flash disk. Přirovnání miniaturního multiklíče k velikosti krabičky sirek by si tedy případní nekuřáci z nejmłodší generace nemuseli umět představit, takže radši napíšeme, že multiklíč Mini 9 brněnské značky Pell's je jen o něco málo větší, než flash disk klasického tvaru.

Pell's Mini 9 jistě osloví všechny gramhoniče, kteří rozhodně odmítají degradovat hmotnost svého ultralightu zbytečně těžkými nářadí. Díky anodizovaným bočnicím z duralu tento devítifunkční (skoro) všuměl váží zanedbatelných 73 gramů a obsahuje opravdu jen to nejnětější, tedy imbusy 2-8mm a ploché a křivé šroubováky. Nytovačka se nekoná, přece jen lehčí je vzít náhradní spojku řetězu,



anebo zavolat rodičům či přítelkyni, aby v případě neopravitelného záseku řetězu pro nešťastníka doješli autem. V případě dlouhé vyjížďky do panenské horské přírody mimo civilizaci však určitě bude lepší sáhnout po lépe vybaveném nářadí, jako jsou multiklíče Pell's 10 či 12 s mnohem pestřejší škálou nářadí. U klíče Mini 9 by majitelé kotoučovek s šestiděrovým uchyacením také mohli postrádat hvězdičku torx

pro šroubky kotouče, která klidně mohla nahradit křivý šroubovák. Ten bychom tolik nepostrádali, vždyť jeho funkci na kole s klídem zastane i šroubovák plochy.

Tělo klíče je velmi krátké a v ruce dosahuje pouze do půlky dlaně, takže klíč nevyvine moc velkou páku. Tu však lze zvýšit vyklopením nástroje na druhé straně, takže multiklíč alespoň částečně prodloužíme.

Multiklíč Pell's Mini 9 za 210 Kč tedy splní základní funkce, ale hlavně ušetří tolik drahocenné gramy na nepostradatelné příslušenství.

www.pells.cz

(mig)



miniaturní provedení, nízká hmotnost



chybí torx

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 zavřeno

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

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ

značková prodejna servis kol

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

