

CYKLOSERVIS

Orel přistál v ČR



Nástup elektrokol, která ožívají zájem široké společnosti o jízdní kola, je nepřehlédnutelný. Jenže doposud se elektromotory osazovaly převážně citybiky a trekinky, které jsou pro sportovně založené jezdce vzhledově nezajímavé.

Na brněnském veletrhu SportLife byl představen futuristický a designově velmi přitažlivý e-bike Eagle od taiwanské firmy TranzX, jež bude na náš trh dovážet firma BP Lumen. Tento e-bike je již svou podstatou odlišný.

Dvacítka pro pubertáky

E-bike Eagle je na rozdíl od řady dosavadních elektrokol postaven na 20" kolech, což přináší lepší akceleraci při rozjezdu a snadnější ovladatelnost v zatáčkách. Jedná se však stále o městské kolo, jehož hlavní cílovou skupinou by měla být dospívající mládež. Ta v poslední době tráví spoustu času spíše u počítačů a elektrokola by ji mohla zase vytáhnout ven.

TranzX Eagle se bude prodávat ve dvou verzích – s pomocným elektropohonem, jenž se spouští pouze při šlapání, anebo jako na šlapání nezávislý

e-bike, ovládaný rukojetí „plynu“ přímo z řídítek. Rozdíl mezi stroji je také ve výkonu – stroj s pomocným pohonem má „pouze“ 250wattový motor, který jezdci podle evropské legislativy může pomáhat jen do rychlosti 25 km/h. Nezávislý e-bike pak bude pohánět silnější motor o výkonu 350 W, schopný vyvinout rychlost až 35 km/h.

Elektromotor TranzX PST využívá vlastní baterii z lithiového polymeru, šikovně zabudovanou do zadního pseudonosiče. TranzX na kole Eagle také představil sadu inovativních komponentů, jako jsou loukotová kola se zabudovaným elektromotorkem či vlastní verzi odpružené vidlice v hlavové trubce po vzoru amerického HeadShoku.

Firma TranzX věří, že představení vlastního e-biku bude přelomovým bodem v propagaci elektrokol. Cena pro český trh v době psaní článku ještě nebyla stanovena.

www.BPLumen.cz

(mig)



Pell's 2010

Více karbonových modelů a barev, aneb Pell's 2010, takto výstižně by se dala nazvat nová, v pořadí již pátá kolekce brněnské značky Pell's, která je bezpochyby nejostřílenějším domácím zastáncem karbonu.

Nová sezóna přinese výraznější rozšíření počtu nejlepších karbonových modelů a hlavně velkou změnu designu. Nové je logo na spodní i hlavové trubce, přičemž hlavovou trubku zdobí diamantem broušený kousek

duralu, takže i na takové detaily se zde hraje. Logo na spodní trubce designově ladí k novým barevným variacím, které jdou přesně v duchu současných trendů, takže kola jsou ještě pestřejší a výraznější než letos.

Seven pro všechny

Karbonový hardtail Seven je nově nabízen v pěti variantách podle osazení. Rám je vytvořen systémem Tube to tube a disponuje výraznými absorpčními schopnostmi zadní stavby Medium Tail. Ta nese karbonové patky a postmontu uchycení třmené brzd. Hlavová trubka má dva rozdílné průměry, sedlová trubka má rozšíření nad středovým pouzdem kvůli tuhosti a středové pouzdro je upraveno na osu BB93 s ložisky nalosovanými dovnitř rámu.

► Pokračování na str. 10



SL-K v novém hávu

Sada horských komponentů SL-K značky FSA má pro rok 2010 nový vzhled. Karbonová řídítka a sedlovky jsou nově vyráběny jednosměrným skládáním karbonových vláken, takže „kostičkovaná“ povrchová vrstva je minulostí, UD (uni directional) karbon má specifický vzhled. Výhodou jednosměrného skládání je lepší absorpce rázů při zachování pevnosti i nízké hmotnosti. Řada SL-K obsahuje kliky, představec, řídítka a sedlovku.

Kliky

Kliky jsou novým přírůstkem do řady SL-K pro rok 2010 a konstrukčně vycházejí z vyššího modelu K-Force Light. Při jejich výrobě se totiž používá stejný proces tlakového tvarování karbonu

ve formě. Duté kliky jsou uvnitř vyztuženy duralovou páteří, která jim dodává vyšší torzní tuhost a pevnost, než měly dosavadní produkty značky. Ocelová pochromovaná osa je uložena na keramických ložiscích středového systému MegaExo. Převodníky tréžované na CNC strojích z duralu Al7075 mají 22/32/44 zubů a jsou určeny pro devítirychlostní kazety.

Celková hmotnost klik 840 g je o sedmdesát gramů vyšší, než u standardu Shimano XTR. Cena těchto karbonových klik je 13 900 Kč.

Představec

Tělo představce je obrobena na CNC strojích z kovaného bloku duralu Al2014. Anodizovaný povrch je opatřen oboustrannými potisky, aby bylo možné představec použít s negativními i s pozitivními sklonem, jenž činí 6°. Objímka řídítek oversizeového průměru 31,8 mm má karbonovou krytku na čtyř šrouby. Představec se prodává v šesti délkách od 80 do 130 mm a v délce 100 mm váží 155 gramů. Doporučená cena představce SL-K je 2190 Kč.

► Pokračování na str. 4



MASTER

doporučená cena
56.990,- Kč

www.author.eu



Sezóna je za námi a jen hrstka statečných bude v bikování pokračovat i přes zimu. Ta je totiž většinou ve znamení najždění objemů kilometrů na silnici, takže ke slovu přijde zimák, a ostrý bike tak bude do jara čekat v garáži.

Uložte kolo připravené

Kdo hodlá jezdit celoročně na jednom kole, ani tomu neúškodí provést na něm pravidelný posezonní servis. Ačkoliv se to nezdá, každý díl během sezony dožije nějaké opotřebení a neopatrné náznaky problémů se mohou začít vytvářet tam, kde je zrovna nevidíme. Jakmile se objeví, bude už na nápravu pozdě.

Jak tedy začít a na co všechno se při podzimním servisu zaměřit? Co nevynechat a do jakých detailů jsme schopni si vystačit sami bez návštěvy specializovaného servisu? A kolik nás může takový servis stát, pokud budeme měnit některé díly? To všechno si zodpovíme v následujících řádcích.



Očista

V první řadě musíme kolo důkladně umýt, protože jak říká náš technický poradce Dlouhán, „co je čisté, nemůže být roztřené“. V tom má pravdu, protože při důkladné očištění všech dílů nemůže případně poškození uniknout našemu zraku. Umýtí kola vyžaduje čistič na rám a odmašťovač na řetěz a další součástky se starým mazivem. Pozor při aplikaci jednotlivých čističů prostředků, aby chom si odmašťovač řetězu nekáplil třeba na rám a zbytečně nepoškodil lak. Čističe rámu jsou totiž mnohem méně agresivní než speciální rozpouštědla na masť. Na trhu je dostatek ekologicky odbouratelných přípravků, např. Finish Line, Nacházek Bike Products nebo Pedros či RSP. Ceny se pohybují podle velikosti balení, ale základ pro rám a převody nás vyjde zhruba na 200 až 300 korun. Samozřejmě k tomu můžeme přičíst práčku na řetěz nebo speciální čistič kartáče a cena skáče o další pětistovku. Lze si ale vystačit i s obyčejnou štkou.

Omyté a osušené kolo můžeme podrobít servisu. Pokud to máme na delší dobu, můžeme po umytí ošetřit řídící olejem řetěz, aby hned zbytečně nechtel než, než na něj dojde řada. Takže čím začít a jak postupovat.

1 Náboje

Nejprve vyndáme z rámu kola a začneme u nich. Vyzkoušíme lehkost otáčení osy a pokud cítíme vůli nebo naopak drhnouti, je čas na nápravu. U ložiskových nábojů je třeba nechat přelisovat ložiska, což doma nejsem schopni sami provést, pokud nemáme speciální přípravky. Cena ložisek spolu s výměnou se bude v servisu pohybovat kolem pětiset až tisíce korun, v závislosti na ceně ložisek. Pokud je v průmýrových ložiskách miniaturní vůle, není třeba příliš zoufat, nemusí se výrazně zvětšovat. Nic jiného než samotné ložisko by tato záhada poškodit neměla, takže na nábojích lze ještě klidně jezdit. Stačí ošetřit gumové prachovky silikonovým olejem, případně vyčistit vnitřní prostor pro ním, aby ložiska nebyla zbytečně vystavena nečistotám a vlnkosti. Zároveň ale zkontrolujeme dotažení kónusových matic

na ose, někdy může být vůle způsobena jejich špatným seřazením. Některé náboje ale mají matice jen nasazené na ose, takže celek nelze nijak seřadit.

Totéž se nedá říci o nábojích s kónusy a kuličkami, které udržbu doslova vyžadují. I když se osa otáčí hladce, není od věci celek rozebrat a vyčistit. Nová vazelína a čistý vnitřní prostor prodlouží životnost kuličkových drah i kónusů. Jestliže je jediná kulička poškozená, je lepší vyměnit všechny. Totéž platí pro kónus. Stačí drobné poškození kuličkové dráhy a je jasné, že to se bude s dalším provozem zvětšovat a nakonec může poničit kuličky, které se pak projeví i na dráze v náboji. To pak znamená jediné, a to výměnu celého náboje. Cena kónusů je zanedbatelná, kvalitní kónus se pohybuje kolem stovky za kus, levná provedení za deset korun jsou dobrá spíše pro nejlépeší náboje.

Vazelínu do nábojů používáme s příměsí grafitu nebo jiných látek, které zajistí voduodpudivost a hladké otáčení. Při konečném seřazení vůle osy se tato musí otáčet lehce. Vždy je lepší nechat v náboji miniaturní vůli, která se po montáži kola usadí stlažením rýchloupínáku, než osu dotáhnout příliš, aby kónus okamžitě začaly ničit dráhy v náboji.

Obyčejné náboje nebo náboje Shimano, až po řadu Deore LX, jsou schopni rozebrat doma sami pouze s plochými klíči velikosti 13, 15 a 17. Dvě nejnižší řady ovšem potřebují i imbusový klíč, jejich systém je trochu složitější, takže je lepší nechat je servisu. I vzhledem k jejich ceně je lepší raději za jejich seřazení zaplatit, než si je zbytečně poškodit.

Součástí nábojů je i volnoběžný oheč, který si díky miniaturnímu provedení kuliček uvnitř také zaslouží rozborku.

2 Ráfky

Po nábojích přicházejí na řadu ráfky, u nichž kontrolujeme hlavně opotřebení bočnic v případě používání ráfkových brzd, a následně házivost, což platí i pro diskovou verzi. Probrzděné bočnice znamenají jednoznačně výměnu ráfku, protože hrozí jejich utržení při nahuštění pláště. Házivost jde ruku v ruce s výpletem, takže zkontrolujeme dráhy, zda

není některý poškozen, a samozřejmě naplnit výpletu nebo omačkané niplý. Centrování jsme rovněž popisovali, v servisu zaplatíte zhruba kolem stovky za jedno kolo. Výměna drátů je samozřejmě dražší, přepletení se pohybuje kolem 300 korun a výš plus cena za dráty, které stojí 2 až 100 korun podle typu a provedení kola. Ráfek s poškozením v jednom místě asi těžko vycentrujeme, naklepnutí prostě jde jen těžko opravit, takže se buď smíříme s házením ráfku, anebo opět výměna.

Kdo chce být důsledný, projde ještě vzorek a bočnice pláště, zda není někde profíznutý. Hlavně u bezdušových pláštů je kontrola důležitá, pokud jsme tmelem zachraňovali větší průpuky, můžeme je teď i znovu lepidle podlepit.

3 Převody

Soustava převodů je asi nejzohavějším tématem každé servisní diskuse. Začneme řetězem, protože od jeho celkového stavu se odvíjí případná další investice. Odmaštěný a osušený řetěz nejprve změříme buďto speciální měrkou, která stojí zhruba 150 korun, případně posuvným měřidlem. Na něm si nastavíme hodnotu 132mm a vsuneme trny mezi články řetězu. Po roztáhnutí měrky bychom měli dostat hodnotu 132,2 až 132,4mm, což je zhruba stav nového řetězu. Jestliže je hodnota 132,9–133mm, určité bychom měli řetěz vyměnit. Jestliže jsou hodnoty vyšší, je jasné, že řetěz nepouje pryč sám, ale nejspíš to odnese i kazeta a možná i prostřední převodník.

A tady začíná známé dilema, zda měnit, či neměnit. Lepší scénář je ten, že jsme pečlivě řadili mezi pastorky a vytažení řetězu se neprojevilo na nejmenších, ale rozložilo se a nový řetěz si sedne. Takže nasadit nový. Jestliže nebude na kazetě střítlet a ani se nebudeme „naplepat“ na převodníky odpodpu, máme vyhráno. Investice tak bude zhruba kolem pětistovky v případě střední třídy řetězu. Jestliže si řetěz občas střelí vzhůru na jedním pastorku, ale není to tak časté, je šance, že se po dvou stovkách kilometrů vytrhne a sedne si. Jestliže střelí hodně, musí pryč i kazeta. A to je minimálně dalších sedm set korun navíc. Tim to ale nekoneč, protože nový řetěz se může zasekávat zesponu na převodnicích, což se zprvu projeví lehkým škrábáním ramínka přehazovačky, v terénu v blátě se pak řetěz zasakuje mezi nejmenší převodník a rám. Nezbývá tedy než vyměnit převodníky, kterých se to týká. Cena za jeden je zhruba od 400 korun, záleží na provedení a materiálu. Ocelové jsou levnější a déle vydrží, jsou však výrazně těžší. Dražší sady používají samozřejmě duralové.

Další variantou je neměnit řetěz a jezdit ten opotřebovaný až do úplného zničení. Bohužel to s sebou nese riziko přetržení a také sukování řetězu a jeho střelění při jízdě v blátě. Na zimáku to tedy není takový problém, u sportovního kola by to ale mohlo znamenat stopku uprostřed

závodu nebo během vyjíždky, jakmile se z řetězu vyplaví mazivo. Polemika, zda měnit řetěz pokaždé nebo si počkat až na výměnu všech tří součástí a trochu ušetřit, tak nebude nikdy vyřešena. Vždy záleží na způsobu, jakým budeme kolo používat a zda od něj očekáváme spolehlivost a plný výkon, nebo zda pouze chceme dojet třeba na nákup.

Jestliže jsme nuceni sundat kvůli převodníkům kliky, není od věci demontovat středové složení z rámu, vysušit středové pouzdro a promazat jej. Voda se dovnitř dostává kolem sedlovky a časem v těchto místech může začít nepřijemně lupat, takže se prevence vyplatí. Samozřejmě pokud mají ložiska středové osy vůli, nebo jsou přifředná, může nás čekat výměna, takže dalších 600 až 1000 korun. Pokud nemáme speciální klíče, můžeme si nechat osu vyměnit v servisu, stojí to zhruba tolik jako nový klíč.

4 Brzdy

Pokud jsme postupně odstrojili všechny opotřebované díly, už nám toho na rám moc nezbyvá. Další kontrolou by měly projít brzdy. U ráfkových začneme samozřejmě špalíky. Pokud je třeba, vyměníme je, to znamená asi 200 korun a výše za komplet. Pokud mají jen malý ořep na spodní straně, strhneme jej plínkem nebo ořízeme. Dost často se totiž špalík dostane neopatrně pod ráfek a kvůli ořepu se pak nevrací čelist zpátky.

U čelisti zkontrolujeme dotažení šroubů v čepech, případně promažeme kluzná ložiska, aby čelisti chodily jemně a nevyžadovaly tak silný stisk páky. Ruku v ruce s jemností chodu jde i čistota a kvalita bowdenu. Zanesené bowdены a hlavně kovový „výfuk“ přímo u čelisti znamenají zbytečně velký odpor na páce. Výměna bowdenu znamená zhruba 100 korun, „výfuk“ stačí prostříknout řídkým olejem. Díky menšímu odporu lanka v bowdenu pak můžeme lehce povolit stavěcí šrouby čelisti, abychom na páce působil co nejmenší silou.

U kotoučových brzd v první řadě demontujeme destičky a zkontrolujeme jejich stav. I na destičkách mohou vzniknout hrany kvůli nepřesnému umístění třmene, takže je zrousíme. Pokud byl výkon destiček slabý, můžeme je lehce přejet jemným smirkovým plátnem a vyčistit odmašťovačem. Po zpětné montáži se zajedou znovu. Výkon by se měl zlepšit. Jestliže montujeme nové destičky, jejich cena je od 300 korun, je dobré přikrýt před zasunutím do třmene prostříknout silikonovým olejem, aby chodily hladce. Trmen pak vysušíme, nasadíme nové destičky a zbyvá už jen nastavit třmen v případě nepřesnosti.

U destiček můžeme vybrat mezi organickým provedením, které brzdi okamžitě a citlivěji, nebo metalickým, jež vydrží déle a nezapéká se tak rychle. Pokud chceme dopřát novou mízu i kotouči, jestliže není již zralý na výměnu, postačí jej lehce přejet po obou stranách jemným smirkem. Zároveň strážme všechny šrouby nebo matice centerlock, držící kotouč na náboji.

Kontrola by měla zahrnovat i vedení, takže hledáme napojení hadičky na trmen a na páku, aby tam neunikala kapalina či olej. Jestliže jsme měli pocit, že brzdy občas zlobí a páka se propadá či naopak se vzdaluje během brzdění od řídítek, musíme brzdy odvodzušnit. Ty s náplní hydraulickou kapalinou označnou DOT (3, 4, 5) stejně vyžadují vůli jejímu hydrokopičkému chování vzhledem k tomu, že za dva roky. U minerálního oleje toto odpadá, takže stačí pouze odvodzušnit. Hlavně nezaměnit náplně, došlo by ke zničení všech dílů těsnění. Nakonec dotáhneme šrouby upevnění trmeně k redukci a k rámu. Pozor u tlmmounu uchytení přímo do vidlice či do rámu, tam opatrně, abychom nestrhli závit.

5 Razení

Řídící systém je z devadesáti procent závislý na čistotě bowdenu, které určují hladkost jeho chodu. Určité se nám vyplatí je po sezoně kompletně vyměnit, investice přibližně 200 korun tak vrátí přehazovače a přesmykači mízu do žil.

Od věci není ani promazání kladek přehazovačky a prostříknutí jejich čepek, což platí pro přesmykače. Jestliže máme pocit, že je přehazovačka nakřivo, bude nejspíš na vině výměnná patka rámu, tu tedy srovnáme, ovšem pozor, je dost citlivá na ulomení. Rovnáni provádíme vždy s nasazeným zadním kolem, aby byla patka jistěna maticí rýchloupínáku jako v reálu při jízdě.

Vůli v čepech přehazovačky či přesmykače bohužel neseřídíme, lze jen rozebrat a namazat čep ramínka a para-

lelogramu, tam občas i přes dostatečné utěsnění také mazivo zatuhne a dostaneme se dovnitř nečistoty. U mechanismu řídících páček je dobrý prostříknout je řídkým olejem skrz otvor pro lanko. Vazelína uvnitř totiž zatuhne a odrazovací paprky zůstávají viset. Nečistoty v páčkách Sram mohou nadělat hodně škody, takže není od věci páčky demontovat, odkrývat, vymýt kartáčkem a promazat. Rovněž otočná rukojet by měla dostat vazelínu pro hladké otáčení.

6 Odpružení

Odpružení by se dalo věnovat tolik řádků, jako všem předějším komponentům. Nicméně servis vidlic a tlumičů jsme probrali v posledních dvou letech dost detailně a v tomto čísle o vidlicích mluví Dlouhán, takže jen stručně. Zkontrolujeme všechny díly vidlice, zda není někde prasklinka či jiné poškození. Održené vnitřní nohy bohužel snižují hladkost chodu vidlice, ale to je dost znetelá investice. Důležitá je těsnost strážních kroužků, které samozřejmě nakonzervujeme silikonovým olejem. Postačí jehla na stříkačce nebo ostrý plast, kterým kroužek odchlípeme od vnitřní nohy a po obvodu pod něj strážkeme mazivo. Chod vidlice se po tomto zákroku hodně citelně zlepší, hlavně z kraje zdvihu.

Výměna oleje ve vidlici by měla být prováděna alespoň jednou ročně, takže pokud jsme to neudělali, svěříme vidlici servisu. Hodně lidí netuší, jak může špinavý a starý olej naplnit během jízdy a zhoršit tlumicí i kompresní vlastnosti vidlice. Servis vidlice stojí přibližně od 500 korun výše, levnější provedení s mazáním vazelínou vyžadují častější rozborku než vidlice s otevřenou olejo-vou lázní.

S vidlicí souvisí i hlavové složení, kde kontrolujeme hlavně vůli a hladkost otáčení. U ložiskového provedení kromě výměny ložisek nebo celého složení nic nesvedeme, u klasiky můžeme vyčistit a promazat věnečky. Obzvlášť spodní miska je vždycky plná nečistot a trpi.

Zadní tlumič servisuje stejně jako vidlici, pouze přibývá starost z čepek otáčení, které musíme mazat a přetáčet kvůli opotřebovaným kluzným ploch a vzniklou vůli.

7 Kokpít

Postupně jsme teoreticky odstrojili celý rám, takže nám zbývájí řídítka s představcem a komplet posedu. U řídítek kontrolujeme pevnost spojení s představcem a u lehkých či karbonových typů hlavně nepoškozenost materiálu. Pokud jsme měli těžký pád, je lepší lehká řídítka vyměnit. U sedlovky je to hlavně dotažení spoje se sedlem a u karbonových modelů kontrola stěny v místě sedlové objímky, tam dochází nejčastěji k opotřebování materiálu a zborcení stěny. Sedlo by mělo mít hlavně v pořádku uchytení ližin do skřepiny, ty by neměly být ohnuté.

8 Rám

Nejdůležitější nakonec, protože postupně jsme si rám skoro odstrojili. Díky snadnému přístupu projdeme všechny svary, hlavně místo pod hlavovou trubkou a za středovou spojku, kde je rám k prasknutí nejnejchytřejší. Drobné oděrky můžeme zamaskovat. Pokud se nám zdálo, že kolo nezdří přímý směr, lze nechat rám i přeměřit. V jednom dílu Hobbybasterla jsme to názorně ukazovali pomocí provázku nataženého od patek přes hlavovou trubku a metru, měřícího jeho odchylku od sedlové trubky.

Odpružení rámy vyžadují servis čepek, které ukrývají ložiska nebo kluzná pouzdra. To už je zášah pro zkušenější, budeme se mu tedy věnovat samostatně. Výměnu ložisek doma nezvládneme, takže je lepší to svěřit servisu. Cena bude určitě kolem tisíce korun a výš, a to v případě kompletní rozborky a výměny ložisek.

Rámem jsme zakončili kompletní kontrolu a servis kola. Pokud skoro nic neměníme, bude nás stát servis maximálně tisíc korun. Jestliže ale přijdou ke slovu převody, destičky, olej ve vidlicích a důkladnější prohlídka, může to být i pět a více tisíc, v závislosti na kvalitě nových dílů. Důležité je ale kontrolovat včas, abychom předešli zbytečnému poškození celých dílů. Prevence se vždycky vyplatí a u kola to platí dvojnásob. Volná kapacita servisu v zimě totiž od března znamená až měsíční čekací doby, takže neváhejte a využijte zimního odpočinku k nachystání vašeho nádobníka na sezonu.

Jiří Uždil

PEARL IZUMI

www.pearlizumi.cz

Cyklistická a běžecká obuv
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě

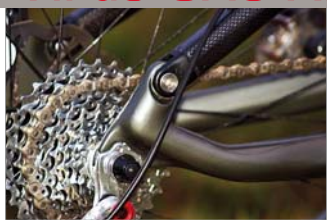
LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, tel. 481 311 820

4EVER



František Žilák testuje nový stroj pro příští sezonu.

Virus SXC X.0



Česká značka 4EVER vloni představila novou řadu celoodpružených strojů pro crosscountry Virus SXC s celokarbonovým rámem. My jsme měli to štěstí, že jsme model SXC 1 mohli proháňat po celou sezónu a podrobit ho tak dlouhodobému testování. Při příležitosti představení modelů pro rok 2010 se podíváme jak na nové přírůstky do modelové řady, tak i na výsledky dlouhodobého závodního nasazení stroje.

Loňské tři modely zůstaly zachovány pouze s tím rozdílem, že vidlice Manitou nahradily jednotky Rock Shox. Rámy pro příští sezónu dostaly pouze inovovanou pouzdra pro středové složení, nic jiného nebylo třeba u těchto univerzálních závodních strojů zlepšovat. Do rodiny SXC pak přibýly dva nové přírůstky, osazené komponenty značky Sram. Model s označením XX přijde na 140 tisíc, testovaný X.0 pak na 107 499 Kč.

Rámy také celou sezónu vozil závodníci Petr Sulzbacher a Franta Žilák z týmu Ked Cyklomax, oba k plné spokojenosti. Prvně jmenovaný se o kole vyjádřil následovně: „Zpátky na pevné kolo už bych se asi těžko vrátil, univerzalita SXC je fantastická, do kopce stoupá díky plnému lockoutu jako pevnák, ale z kopce je to po otevření tlumičů úplně jiná liga“. Jeho týmový kolega Franta pak dodává: „Moderní geometrie kola je vyzaděna právě na rozmezí mezi stoupavostí a snadnou ovladatelností ve sjezdu. Hmotnost rámu je pak o necelý kilogram vyšší, než u nejlepších karbonových pevných rámu, což není vzhledem k přínosu odpružení i náročných pasážích nijak závratný hendikep. Navíc hmotnostní nárůst oproti pevnáku je ve středové partii rámu, což není při jízdě cítit tak, jako kdyby byl třeba na rotujících kolech“.

Slovům obou jezdců dodávají na váze fakta, která hovoří jasně: **námi zvážená hmotnost rámu s tlumičem ve velikosti 17,7" je pouhých 1,8kg, odpružení**

ize úplně uzavřít a mohutné profily trubek pak přináší výtečnou tuhost.

Konstrukční opakování

My jsme kolo osazené komponenty Shimano XT a odpružením Manitou R7 a S-Type sice představili v čísle 4 letošního roku, ale přesto stojí zato zopakovat fakta. Rám je vyroben jako monokok s využitím vláken vysokého modulu pevnosti 40K. Jednočepová zadní stavba je zavěšena na hlavním čepu, umístěném na úrovni zubů malého převodníku, což má za následek lehké pohupování zadní stavby při šlapání na velký a střední převodník, ale zamezuje tažení za řetěz při jízdě do kopce na malý převodník. To se nám jeví jako rozumný kompromis, neboť proti pohupování pomůže zavření tlumiče.

Jednočepové odpružení také nepatří k těm, které by rozpoznávaly tah řetězu od rázu terénu, jako tomu je třeba u některých virtuálních čepů. Volba, zda tlumič nechat pružit, či jej zavřít, je tedy plně v rukách jezdce. Výrazným zlepšením oproti loňskému modelu je u tlumiče Rock Shox i možnost nastavit tvrdost lockoutu zlatavým kolečkem u páčky blokace. Tou je možné podle trati nastavit přímý odtržení z klidu, což se hodí na náročných tratích s technicky výjezdy, kdy je třeba nechat tlumič v pohotovosti

pro lepší kontakt s povrchem. **Odpružení je celkově velmi aktivní a pociťová se dokonce jeví hlubší, než jen 100mm. Svůj podíl na tom má i karbonové vadaadlo, které funguje jako přepákování a tudíž lehce zvyšuje tlak na pístitici, čímž zvládá citlivost tlumiče.**

Také vidlice Magura Durin MD100 R se projevila velmi kultivovaným chodem s možností zablkovat jej páčkou na řidítkách. K jejím dobrému renomé přispívá i to, že jsme o ni za celou dobu testování ani nevěděli, fungovala zcela přesně a s přehledem zpracovávala odpovídající nerovnosti.

Ovladatelnosti kola napomáhá položenější úhel hlavy 70°, jenž kolo proti XC klasice 71° lehce zklidňuje, a kratší zadní stavba 425mm, která kolu zároveň dodává na dostatečné točivosti. Strmější úhel sedlové trubky 73° pak jezdce posunuje blíže k řidítkům, což se projeví na výborné ovladatelnosti středně dlouhého rámu.

U loňského modelu jsme zaznamenali pouze dva neduhy, které byly spíše dětskými mouchami – u jednoho kola se povoloval šroubek u hlavního čepu, což vyřešila výměna šroubků, u druhého stroje pak docházelo k vyjždění vložky středového složení. I zde pomohla výměna vložek a jejich upevnění do rámu. Nutno podotknout, že obě drobnosti jsou opraveny u všech nových sériových

modelů, takže rám 4EVER Virus SXC splnil naše očekávání.

Nový model s do června laděnými komponenty Sram X.0 a doplňky pak ještě zadržuje vzhled celého kola, který byl už tak absolutně nepřehlédnutelný. Celková hmotnost ve velikosti 17,7" pak bez pedálů klesla na fascinující 9,9kg, což ještě zlepšil už tak velmi dobré jízdní vlastnosti kola. Pro běžný XC provoz bude sice potřeba vyměnit použité pneumatiky Fast Fred za něco

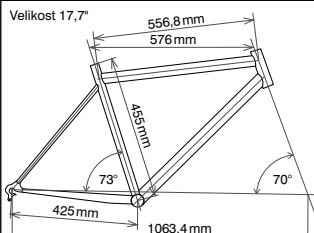
hrubšího, nicméně výměna pláště by neměla kolo zatížit víc, než o 200 gramů. Připočteme-li nášlapné pedály, jsme na hmotnosti 10,5kg, za niž by se nemusel stydět ani leckterý pevnák.

4EVER Virus SXC je absolutní zbraň pro závodní nasazení na těžší okruhy XC i maratónů, která jezdci poskytne možnost upravit chování kola podle aktuálního terénu, vysokou oporu pod záběrem i velmi atraktivní design.

www.4ever.cz

Technická specifikace:

Rám: Carbon High Modulus, zdvih 100mm
Vidlice: Magura Durin MD100
Tlumič: Rock Shox Monarch 4.2
Kliky: FSA SL-K
Řazení: Sram X.0
Přehazovačka: Sram X.0
Prsmykač: Sram X.0
Brzdy: Magura Marta SL
Zapletená kola: Sun Ringlet
Řidítka: FSA SL-K
Sedlo: Selle Italia SLR
Sedlovka: FSA SL-K
Sedlo: Selle Italia SLR
Hmotnost: 9,9kg (bez pedálů)
Cena: 107 499 Kč



- + hmotnost, obratnost
- méně odolné pláště

<p>RMB Element Sport 2009 Marzocchi Bomber, Deore/XT, brzdy Shimano Velikosti: 18", 19" a 20.5"</p>	<p>RMB Vertex 30 2008 Marzocchi Bomber, Deore/XT, kliky Race Face Evolve Velikosti: 20.5"</p>	<p>RMB Element 50 2009 Fox 32 F100RL, kliky Race Face Deus, kola Spinergy Velikosti: 19"</p>	<p>RMB Vertex 70 2009 Fox F100RL, kliky Race Face Deus, brzdy a kola Shimano XT Velikosti: 19"</p>	<p>RMB Altitude 30 2009 Test Bike Kliky Ride XC, Shimano Deore/XT, vidlice Fox Float R Velikosti: 18"</p>	<p>RMB Element 30 2009 Marzocchi TSTA 33, Shimano XT/SLX Kliky Race Face Ride XC Velikosti: 19"</p>
<p>RMB Slayer SXC 50 2009 Vidlice Fox Float 36 R, brzdy Avid Elixir, Race Face Evolve Velikosti: 18"</p>	<p>RMB Slayer SXC 70 2009 Vidlice Fox Tetas 36, kliky Race Face Atlas AM, kola Mavic MX317 Velikosti: 18"</p>	<p>Yeti AS-R Alloy 2009 Vidlice Fox RLC32F, kola Spinergy, kliky Race Face Atlas AM, XT/XTR Velikosti: S</p>	<p>Yeti 575 2009 Test bike Vidlice Fox Valiant, kliky Race Face Evolve, Shimano XT Velikosti: L</p>	<p>RMB Blizzard 2008, 19"</p>	<p>RMB Element Team 2009, 19"</p>
<p>Yeti 575 2009 Vidlice Fox Float, brzdy Juice 5, kola Mavic Crossride, Thomson/XT Velikosti: XL</p>	<p>Yeti AS-R Alloy 2009 Vidlice Fox F100RLC, kliky Race Face Evolve, doplňky XC/Race Face Velikosti: L</p>	<p>Yeti AS-R Carbon 2009 Vidlice Fox F100RLC, kliky Race Face Evolve, Shimano SLX, Tomson Velikosti: S</p>	<p>Niner JET 9 2009 Rock Shox Reba 29, kola Spinergy, kliky Race Face Evolve, Shimano XT Velikosti: M</p>	<p>RMB Vertex Team 2008, 18"</p>	<p>RMB Slayer Team 2008, 18"</p>
<p>Yeti ASR C team 2009, M</p>	<p>Niner M.C.R.9 2009, L,M</p>				

Specialized Stumpjumper FSR



vidají náboje American Classic Disc a především 350gramové ráčky NoTubes ZTR Olympic. Ke klasické bikové bižuterii pak patří rychloupínáky Aerozine s titanovým táhlem a tenoučkou, rozhodně ne praktickou páčkou. Brzdové kotouče s průměrem 180/140mm nesou značku Ashima. Mezi díly, které bychom si na kolo rozhodně nedali, ale výrobci je na superlehké modely s oblibou používají, patří pláště Maxxis FlyWeight 330. Z váhového důvodu je zvolili i tuneři našeho stumpjumpera. K výhodám pláštů patří sice skvělá akcelerace, nízkou odolnost vůči defektu a nevalné jízdní vlastnosti v technickém či mokřem terénu však nevykompenzuje.

A nakonec pár perliček, které charakterizují přístup tvůrců tuningu. Nejen že chybí zátky v řídítkách, ale i ježek ve sloupku vidlice včetně šroubu a horní

SL-K v novém hávu

→ Dokončení ze str. 1



Řídítka

Pouhých 140 gramů váží rovná řídítka a 220 gramů váží vlastní s 18mm zvednutím FSA SL-K Carbon jsou vyrobeny jako kombinace jednosměrného karbonu a duralové vložky z materiálu Al6066, takže jezdec získá kvalitu obou materiálů – pevnost i absorpci nerovnosti. Cena rovných řídítek šířky 620mm je 2100Kč, vlastivky přijdou na 2290Kč.

Sedlovka

V katalogu značky najdeme pouze dva průměry sedlovek 27,2 a 31,6mm, přičemž je možné si ještě vybrat mezi sedlovkami s přímým zámkem nebo s výsokým zámkem o 25mm. Povrchová úprava je opět v designu řady SL-K s jednosměrným karbonem. Obě sedlovky jsou k dostání pouze v délce 350mm, přičemž užití varianty váží 229g, zatímco sedlovka SL-K o průměru 31,6mm o 10 gramů víc. Cena je pak stanovena na 1790Kč.

www.dema.sk



(kad)

(mig)

KOLO Z LIDU

Specialized Stumpjumper FSR je v podstatě ideálním nástrojem k tuningu, podobně jako v automobilovém světě třeba VW Golf. Oba tyto stroje v sériovém provedení spojuje především vynikající funkce a solidnost provedení. Ostře nabroušené verze automobilových i cyklistických ladičů proto na sebe často nenechají dlouho čekat. A zatímco pořádné vytuněný golf je hlavně o frajeřině, pořádném bubnujícím audi a tuning srazech, naše Kolo z lidu, tedy letošní Specialized Stumpjumper FSR Comp vyladěný kluky z pražské firmy Krab Cycles, je především o samotné funkci a o sportovních výkonech. I když nějaká ta frajeřinka tam také určitě hraje roli...

Efektivně a „ekonomicky“

Na kole toho nezástalo původního mnoho, vlastně jen to nejdůležitější, tedy rám s tlumičem a vidlicí se 120mm zdvihem. Vše ostatní muselo ve jménu gramajrny pryč. Ovšem výsledek rozhodně není špatný. Posuďte sami. Ze sériové, celkem ekonomické, verze se

ladiči dostali na 10,6 kilogramu. Ovšem v některých případech nechtěli zbytečně navyšovat cenu kola, takže třeba kliky a kazeta jsou „obyčejné“ Shimano Deore XT. Řazení s oběma měniči, brzdami a pedály nesou logo XTR. Tím výčet vložek standardních komponentů končí.

K tomu zajímavějšímu patří třeba superlehké hlavové složení CrankBrothers Directset Cobalt SL s pouhými 65 gramy. A to je jeho téměř tělo vyrobeno z nerezové oceli. Mezi gramohoničské komponenty patří i představec Syntace F99, u nějž číslice v názvu vyjadřuje hmotnost v gramech. V případě řídítek bylo vsazeno na kar-

bon, konkrétně na model Easton MonkeyLite SL se 135 gramy. Skoro nic neváží také pěnové gripy Bontrager. Naopak u sedlovky byla namísto váhy řešena především praktičnost, takže vyhrál teleskopický model Specialized Command Post se zdvihem 75 milimetrů. Snižuje těžiště před hodně prudkým sjezdem je přece jen důležitější než nějaké gramy.

Sedlo je od značky Specialized, a sice letošní novinka Toupe Gel.

Váha, váha, váha... a zase váha!

Hodně se odlehčovalo v případě předního a zadního kola. O tom vypo-



krýtky. Stejně tak nám na kole scházel boční plochý utahovací šroub pro levou kliku. Dozvěděli jsme se, že prý věci, které nejsou na kole nutné pro jeho funkci, jsou na něm úplně zbytečné váhou navíc. Je pravda, že po dotažení levé kliky není již boční utahovací šroub nutný a po seřízení hlavy a dotažení představec může horní krytka se šroubem pryč. Hoši od Krab Cycles to ale dotáhli k extrému a po dotažení představec dokonce vyrazili i ježka z vidlice. Ono takové gramové puntičkářství má ale také své kouzlo, nemyslíte?

(kad)

(mig)

LEADER FOX

www.leaderfox.cz

KOLA PRO CELOU RODINU

ČESKÝ VÝROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX



CARBTEC MTB

dirtparade
www.dirtparade.cz

LEADER FOX

Look Kéo 2 Max

Francouzský Look je v posledních letech hodně inovativní a po představení nového silničního standardu Kéo jej neustále vylepšuje. Na Eurobiku představil pedály s karbonovou planžetou nahrazující běžnou ocelovou pružinu, jednou z důležitých novinek je také provedení Kéo 2 Max s nerezovou nášlapnou plochou.

Právě tyto pedály ve verzi Kéo 2 Max Graphite prošly našim dlouhodobým testem. Pro úplnost údajů, jejich cena je 2 890 korun a váha páru se dostala na velice solidní hodnotu 260 gramů.

Svou koncepcí vychází nová řada Kéo 2 Max z osvědčeného typu Kéo, přičemž nejbližší má asi k provedení Sprint. Maximální odlehčení pedálů se promítlo do zcela otevřeného mechanismu, tedy s odkrytou pružinou předpětí. Karbonové tělo s chromolybdenovou osou samo o sobě vypovídá o absolutní minimalizaci materiálu, což se logicky projevilo na výsledné hmotnosti. Zásadní inovace oproti klasickému modelu Kéo proběhla v instalaci nerezové opěrné plochy, která je ve srovnání s původním provedením asi o jednu třetinu širší. To se samozřejmě odrazilo ve zvětšení kontaktní plochy mezi pedálem a kufrem.

V praxi působí pedály v podstatě identicky jako původní typ Kéo. Rozdíl v opěrné ploše není při běžném pozorování při jízdě znatelný, optimalizace přenosu síly by se při záběru dala zjistit jedině přesným laboratorním měřením. Stabilita tretry při záběru je ale ideální, nehledě na jednoznačné zvýšení životnosti těla pedálu dané vysokou odolností nerezového plechu. Sympaticky na nás zapůsobila osa s hodně dlouhou závitovou částí, tedy prvek pro maximální navýšení spoje klika – pedál a pro zajištění co nejdelší životnosti závitů v klice. Stejně tak se nám líbilo i „blbovzdorné“ osazení termoplastových šroubovaných úchytů osy, které je rozdílné pro pravý a levý pedál.

Po stránce nastupování jsou pedály totožné s klasickým provedením Kéo. Zaccvaknutí je snadné, pouze navedení kufru do špičky pedálu není



již tak intuitivní, jako u zcela původního standardu značky Look. V případě vystupování záleží na předpětí zarážky pedálu, i zde ale není sebemenší problém. Pouze moment uvolnění o sobě nedává pocitově ani zvukově vědět tak citelně, jako dříve. Výhodou jsou standardně dodávané kufry Kéo Grip s protiskluzovými gumovými inserty na špičce i na zadní části.

Shrneme-li dojmů z novinky nazvané Kéo 2 Max Graphite, tak se jedná o velice lehké pedály s optimalizovanou opěrnou plochou a skvělým zpracováním. Vedle černé varianty je testovaný model nabízen také v módní bílé.

www.vokolek-import.cz

(kad)



hmotnost, odolná opěrná plocha, kufry Kéo Grip



méně výrazný moment „vycvaknutí“

APACHE 2010

Modelové obměny jednotlivých kolekcí bývají v různých značek odlišně koncipované. Několikrát více na zažité designy s pouze menšími změnami, jiní výrobci se snaží novou kolekci přepokapat od základu. A právě to druhé platí v velké části o modelech 2010 domácí značky Apache.

Změn se v její nabídce pro příští sezónu odehrálo skutečně hodně, od nových designů a přepřepovaných silničních modelů až po úplně novinku, celoodpruženou, závodně koncipované modely pro cross-country a maratóny.

Scalp

Série Scalp, která zahrnuje čtveřici celoodpružených modelů, je zaměřena hlavně na vyznačující rychlého XC a maratónských závodů. Tomu odpovídají také stomilimetrové zdvihy na obou kolech, vynikající tuhost rámu a v neposlední řadě i výrazné designy.

Dvojice typů Scalp C1 je postavena na karbonovém rámu se čtyřčepovým zavěšením zadní stavby. Monokokový přední trojúhelník se svleisle umístěným tlumičem přitahuje pozornost mohutnou hlavovou partií, jejíž tvarování je ještě podpořeno použitou grafikou. Tlumič se systémem Pro Pedal představuje ideální řešení pro zamezení ztrát energie při zachování dostatečného komfortu.

Model Scalp A1 využívá zcela odlišné koncepce. Jeho duralový rám sází na virtuální čep a nadprůměrnou torzní tuhost. Oba typy Scalp A1 a A1+ od celé kolekce značky odlišuje také design,



kdy při bočním pohledu nejsou vůbec patrná loga Apache. Základní provedení A1 s vidlicí Rock Shox Recon, tlumičem Fox a komponenty Deore XT/Deore stojí přijatelných 42 990 korun.

Superrychlý karbon

Modely Manitou, Shaman a Totem zůstávají i nadále na celokarbonových rámech s označením M1. Následující bicykly už využívají duralové rámy se zcela přepracovanými profily trubek a začastěnými svary u hlavové trubky. Oblíbený typ Hawk je postaven ze slitiny A4 Triple Butted Extratubing. Další v řadě, tedy Blackhawk, Tomahawk a Tanka Tate, mají rámy z třikrát zeslabovaných trubek řady 6061. Rámy jsou charakteristické svou tuhostí, zploštělými spodními rameny zadní stavby, vedením bowdenů a hadičky zadní brzdy zespodu horní trubky. Nepřehlédnutelné jsou nové designy s la-



kovými prvky grafiky. Náročnost použité technologie vypovídá o tom, že Apache chce pro svého zákazníka to nejlepší.

Na krosy i silnici luxusně

Novinkou v nabídce značky je krosový model Hurricane Disc s celokarbo-

novým monokokovým rámem a osazením Shimano Deore XT a SLX. Následují oblíbené modely Wakan a Wakita s nepřehlédnutelnou, vpředu prohnutou spodní trubkou Bow Type a v případě typu Wakita stejně tak výraznou červenobílou kombinací. Shodně tvarovaný

rám je použit i na nižších modelech Kolla a Matto.

Nejvyšší silniční modely Gila Monster a Victorio využívají totožné rámy jako v kolekci 2009, designy jsou ale úplně nové a nutno přiznat, že hodně efektivní. Bílo-červenomodrá kombinace nejluxusnější verze s integrovanou sedlovkou jistě potěší všechny patrioty. Úplnou novinkou jsou cenově dostupné silniční modely Eagle a El Condor s osazením Shimano 105 a Tiagra. Jejich základem jsou duralové rámy ze slitiny A4 s trojitým zeslabením trubek. Charakteristickým rysem rámu je obloukovitě prohnatá horní trubka, při bočním pohledu téměř navazující na stejné tvarované sedlové vzpěry zadní stavby. Tvarové i graficky se jedná o nepřehlédnutelné rámy, samozřejmě doplněné o karbonové přední vidlice.

Novinek je u značky Apache opravdu hodně. Vydařená je například kolekce dětských kol, stále většímu zájmu se těší také elektrokola Apache Elektra, na-

Univerzální tretry

S ochlazením přibývají starosti s volbou vhodné cyklistické obuvi. Několikrát více na zažité designy s pouze menšími změnami, jiní výrobci se snaží novou kolekci přepokapat od základu. A právě to druhé platí v velké části o modelech 2010 domácí značky Apache.



Trety Exustar SM-612 patří mezi turistické modely, s možností montáže kufrů. Svršek ze syntetické kůže je po celém obvodu dostatečně vysoký a hustá tkanina je pouze z boku na špičce a pod trojicí pásek suchého zipu. Odolnost vůči vodě a blátu je tedy poměrně vysoká, na zbytečnou ventilaci se zde příliš nehraje. Rovněž jazyk je ze syntetické kůže a je dostatečně silný, takže žádné tenké provedení jako u závodních modelů. Tloušťka materiálu je dobře cítit, olemování kotníků je hodně měkké, ovšem pata nepostrádá vnitřní plastovou vložku.

Podešev z nylonu s příměsí skelných vláken je dostatečně tuhá, ovšem vzorek podrážky ze středně tvrdé pryže odpovídá turistickému určení treter. Přenos síly na pedál je tedy stejný jako u klasiky, ovšem chůze je v tomto modelu podstatně jistější a pohodlnější. Výška podrážky

kolem kufrů je dostatečná, takže nedochází ke zbytečnému klapání například do asfaltu.

Celkové provedení je díky jednoduššímu zapínání méně zatížené přes nárt, ovšem se závodním nikdo nepočítá. Pro volnější pojetí jízdy, a to i v náročném terénu, trety drží na noze dost jistě. Volnější je spíše přední partie, než že by se vyzouvala pata.

Teplotní komfort je vzhledem k tloušťce materiálu dostatečně vysoký a díky minimu větracích prvků noha dlouho udrží teplo uvnitř. Navíc, s ohledem na celkový stříh, není problém vzít si i silnější ponožku. Jediné, co může trochu odradit, je do terénu trochu nepraktický světlý „golfový“ vzhled, ovšem, kdo hledá eleganci, bude spokojen. Za cenu 1190 korun jde o slušně provedené trety, které nabídnou komfort od jara až do zimy.

www.pells.cz

- + cena, komfortní stříh, pohodlí
- světlá barva

CicloPuls CP 12L

Novinka v nabídce společnosti Pell's, pulsmetr CicloPuls CP12L, poskytnete sportovci během tréninku prakticky všechny důležité tepové údaje. Krom toho je plně odolný proti vlhkosti, které se mu během výkono na potíci se pokožce či na řídítkách kola dostane dost a dost. Při druhé variantě oceníme ideální velikost znaků na dvouřádkovém displeji, jenž přinese přehled o aktuálních údajích. CicloPuls CP12L disponuje dvanácti funkcemi. Jednak pracuje jako klasické hodinky se stopkami, datem a budíkem, v tepových funkcích pak najdeme aktuální, průměrný a maximální tep či spotřebu kalorií.

Podle vlastních tělesných parametrů si lze nastavit horní a dolní tepové práh. Abychom se při tréninku pohybovali v optimálním tepovém pásmu, disponuje



pulsmetr při překročení tepových hranic nejen optickým, ale také zvukovým upozorněním. Při závodě je však lepší signál deaktivovat, protože není příliš žádoucí soupeře pipáním informovat o tom, že se právě pohybuje v anaerobním pásmu na hranici kolapsu... Temperamentnější rádooby sportovci, které by naopak pipání při každém zastavení na kochačku či



Rogelli Rimella

Elastické kalhoty Rogelli Rimella jsou díky zateplenému materiálu Dynacool s vnitřním jemným počesáním vhodné pro využití v podstatě od podzimu do jara. Nabízejí velice atraktivní vzhled, daný unikátními hustými plochými švy ve stříbrné barvě, které vzadu plynule přecházejí do reflexních žil nahavic. Komfort jezdce zvyšuje propracovaná antibakteriální vložka s profilovaným povrchem, v oblasti kolenu pak vysoce pružná softshellová membrána proti profouknutí. Vše podtrhuje precizní zpracování. Gramáž materiálu 240 g/m² patří u běžného superproubač k průměru. Do teplot blízkých se nule je proto nutné zvolit ještě jednu spodní vrstvu, na druhou stranu ani kolem deseti stupňů se v kalhotách jezdec neuvaří. Míru zateplení proto považujeme za optimální. Protivětrná membrána na kolenu plní svou úlohu výborně, aniž by jakkoli obtěžovala nezádočným tlakem.

Složitéjší anatomický stříh z mnoha panelů zajišťuje vynikající usazení na těle. Na něm se podílí i nadprůměrná elasticita a šířka laclu v ramenou. Dobré usazení kolem kotníku je dilem protiskluzového zakončení s gelovým průzkem. Oblékaní

usnadňuje přítomnost již zmínovaných zipů. Velice spokojeni jsme byli s provedením vnitřní polstrované vložky. Je vyrobená z materiálu Coolmax Silver a ke kalhotám ji pojí hustý obvodový šev. Plusem je především její tvarová poddajnost a tedy maximální přizpůsobení tělu. Optimální rozložení tlaku mezi sedlem a jezdcem je zásluhou vyššího měkkého profilu vložky. Stříh kalhot je určen spíše konfekčním postavám, pro vyššíhane závodníky by bylo potřeba přidat na nohavičích tak pět centimetrů do délky. Testované „elko“ bylo vhodné přibližně pro jezdce s výškou do 180 centimetrů.

Kalhoty Rogelli Rimella vynikají svým pečlivým zpracováním a anatomickým tvarováním, podpořeno skvělou elasticitou použitého materiálu. Stříbrné švy z nich po stránce designu dělají něco více než jen „obyčejné čapáky“. V nabídce jsou ve velikostech S až 3XL za cenu 1799 korun.

www.rogelli.cz

- + stříh, membrána na kolenu, kvalitní vložka, efektní švy
- méně dimenzovaná délka nahavic

VYDEJTE se také na cestě!

Ať už potřebujete servis nebo úplně nové kolo vše najdete v naší

NOVÉ PŘÍJÍMA

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

Sezimova 10, Praha 4
71 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz



Značka Kenzel je u svých biků trochu specifická tím, že některé modely jsou ve třech provedeních se stejným názvem a odlišeny jsou pouze speciálními koncovkami. To platí přesně pro model Stream, z jehož tří verzí A, B, C jsme otestovali tu nejlepší, tedy cecočku.

Dostupnost

Stream sází na cenovou dostupnost, takže jde o bike v kategorii kolem deseti tisíc korun. Je určen hlavně začínajícím bikerům, kterým by měl nabídnout rozumný základ v podobě slušně zpracovaného rámu a odpovídajícího komponentového vybavení.

Rám je z duralu řady 6061 a využívá profilaci na všech trubkách. Horní i spodní trubka mají kapkovitý průřez, ovšem každá obráceně. U hlavy nechýbí osvětlit navařená výtaha, vedení lanek je situováno na vršek horní trubky. Zadní stavba je tvořena trubkami s elipsoidním profilem, který těsně u patek přechází až skoro ve čtvercový. Samozřejmostí je esovitě prohnutí jak řetězových, tak sedlových vzpěr. Protože se bike dodává ve třech úrovních vybavení, disponují sedlové vzpěry návarkami a čepy pro



rátkové brzdy. Paradoxně přední vidlice toto u testovaného modelu nemá, ta je pouze na kotouč.

Komponentové vybavení odpovídá ceně, takže vidlice Suntour XCM nedispонуje lockoutem a kotoučové Shimano jsou pouze mechanické. Čistotu sady ale značka ctí, takže vše obsluhuje komponenty Alivio. Jejich ovládání sice není tak precizní jako

u závodních sad, přesto ale fungují spolehlivě. Některé díly nás ale v této cenové hladině překvapily, jako například pláště Tioga nebo vlastní rátky Kenzel s poměrně vysokým profilem a slušnou odolností. Na nízkou váhu se zde tedy příliš nehraje, důležitá je odolnost a cenový kompromis, což bike splňuje.

První kilometry

Adeptům bikiingu nabídne Stream posed namixovaný ze závodního a turistického. Říditka nejsou příliš posazena dopředu, takže jezdec nebude tolik natažený, ovšem geometrie a zdvih vidlice 80 mm dostanou ruce jezce trochu níže. Takže více hmotnosti bude na rukou a jezdec tak bude trochu výrazněji nakloněn nad říditka. Po chvíli se na to dá zvyknout, ale milovníci pohodlného posedu s rukama vysoko to asi příliš neocení. Tahle „závodní“ charakteristika posedu i přes použití prohnutých říditek znamená, že jezdec prostě má snahu tak trochu více zabrat do pedálů a jet, než se kochat krajinou se vzpřimými zády. Tuhý rám nabízí slušný přenos síly, ovšem nychlost je tak trochu omezena hrubými pláštěmi Tioga. Jejich agre-

KENZEL Stream C



sivní vzorek je sice perfektní na blátě a v těžším terénu, na běžnou výjizdku ale jezdec tak trochu okradou o energii. Na silnici tedy nejsou, v terénu naopak začátečnickovi trochu ulehčí práci s nejistým povrchem.

Bike zrychluje spíše plynule a jízda je klidnější. Ochoť zatačet je ale díky sklonu vidlice poměrně rozumná, takže kolo poslouchá a celkem ochotně mění směr. I nezkušený jezdec tedy nebude mít s ovládním problémy. To platí jak pro technické pasáže, tak pro rychlejší sjezdy, kde kolo celkem dobře drží směr a není nějak vrtkavé. Tvrdí rám sice nenabízí přílišnou ochotu k absorpci rázů, něco ale utlumí pláště a celkem pohodlné sedlo. To i přes levnější pěnové provedení nabídlo příjemný tvar.

Ve stoupáních je kolo díky hmotnosti na řídkách slušně výkonné a nemá snahu zvedat se. Naopak hrubý plášť dobře zabírá a kolo celkem obstojně stoupá. Výkon trochu omezuje vidlice, která díky měkčí pružině sice kopíruje i malé nerovnosti, ovšem při zatížení se docela dost houpe. Nemožnost regulace odskoku a lockoutu tak jezce ochuzují o nějaké ty wat-

ty. Lockout bychom tedy určitě uvítali. Avšak v této cenové kategorii se příliš nepočítá s tím, že by chtěl jezdec spurtovat do kopce ze sedla.

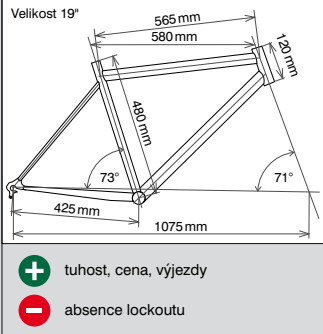
Co se týče mechanických kotoučovek, nabídlily rozumný a stabilní výkon, ovšem dávkování síly na páce není zase tak čitelné jako u vyspělejších modelů nebo u hydrauliky. Rozumná cena si tedy žádá své, přesto ale brzdy spolehlivé.

Začátečnickům

Stream je prostě kolem pro viken-dové bikery nebo začátečníky. Tuhý rám a slušné ovládání jim jízdu ulehčí, posed jim ale nabídne spíše sportovní charakteristiku. www.kenzel.sk

Technická specifikace:

- Rám: Al 6061
- Vidlice: SR Suntour XCM 80 mm
- Brzdy: Shimano Alivio
- Klíky: Shimano M311
- Řazení: Shimano Alivio
- Přehazovačka: Shimano Alivio
- Přesmykač: Shimano Alivio
- Náboje: Shimano Alivio
- Rátky: Kenzel Aero
- Pláště: Tioga Factory 1,95
- Říditka: TranzX
- Představec: TranzX
- Sedlo: Selle Royal Viper
- Sedlovka: TranzX
- Hmotnost: 14,52 kg
- Cena: 10 790 Kč



www.cykl.cz - soukromá rádčková inzerce

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

Kalas Mission Light

Cyklistická bunda Kalas Mission Light je vynikajícím doplňkem pro podzimní a jarní počasí. Zateplený materiál Picollo Thermo na zádoevém dílu je vprdu, na bočních panelech a na rukávech doplněn o membránový materiál W&W Mission light, zajišťující optimální ochranu proti proudicím chladnému vzduchu. Celková bunda sází na nižší gramáž použitých materiálů, tím pádem na větší teplotní univerzalitu i optimální prodyšnost.

Jak už bývá u produktů domácí značky Kalas dobrým zvykem, i zde je vsazeno na více obepnutý střih. Ostatně provedení bundy je orientováno především na silniční cyklistiku, kde krabaceni či plandání materiálu rozhodně není žádoucí. Vzhledem k číselování jednotlivých velikostí má ideální délku jak díl trupu, tak samotné rukávy, které jsou hodně dimenzované i pro nadprůměrně „rukate“ jezdce. Charakteristickým znakem bundy Mission Light je možnost odepínání rukávů, díky čemuž se dá z bundy během okamžiku udělat vesta s ideální ochranou ramen a s úzkými pružnými průramky. Šikmé zipy rukávů navíc nijak nenarušují povedený design bundy. Přitom odepnutí rukávů je natolik jednoduché, že je možné jej provést i během jízdy, tedy bez zastavení. V zadní kapse pak rukávý zaberou absolutní minimum místa.

Maximálně se nám osvědčila výška i celková šířka límce, stejně tak spokojeni jsme byli se spodním lemem s protiskluzovou gelovou úpravou. Fakt, že značka šije pro závodníky, se promítá také do hlubokých, maximálně praktických zadních kapes, z nichž prostřední je vybavena ještě jednou menší na zip. Pochvalu zasluží také bohaté využití reflexních paspů ve všech svislých světech.

Cena bundy Kalas Mission Light je 2490 korun. Vedle testované verze Titan White jsou v nabídce ještě dvě další, podstatně decentnější barevné varianty. www.kalas.cz (kad)

+ střih, jednoduché odepnutí rukávů, hluboké kapsy

- nenalezili jsme

Pouze pro profíky

Patřte k „profíkům“ v Tour de Bier? Pak by váš sprint od hospody k hospodě mohl být značně urychlit motivační krytka hlavového složení s přírubou pro uchycení zátky od oblíbené láhky. Výhodou této vychytávky je to, že uveze víčko kteréhokoliv sponzora - Plzeň, Budvar, Krakonoš, je to fuk, každý si může na představec nasadit znak svého favorita a cestou se pohledem na víčko hecovat k vyššímu výkonu. Problém může nastat pouze ve chvíli, kdy váš soupeř bude mít stejnou oblíbenou značku a bude hnát toutéž vidinou, jak mu zlatavý mok stéká po bradě. Pak by se vám ským původem Chris Sugai. Více informací o zátkě YAWYD, což je zkratka pro „Jste to, co pijete“, získáte u dovozce kol Niner. www.ultrasport.cz (mig)

Domáci Author připravil především pro XC jezdce a maratonce další plášť, který výborně doplňuje již zavedený model Beetle Juice. I tentokrát je výrobcem obutí značka Panaracer, která je zárukou kvality a nízké hmotnosti. Model Trail Master je svou koncepcí určen především pro rychlejší tratě, zároveň je ale dostatečně univerzálný pro různé podmínky a typy povrchu. Naším testem prošla kevlarová verze v šířce 2,0", s hmotností 480 gramů a hustotou 120 TPI. Cena testovaného, závodně koncipovaného pláště Author Trail Master je 599 korun.



Nižší, nepřilíhlost hustě rozestuté výstupky vzorku a jejich poskládání lehce do šípů, to je osvědčený recept na tolik žádanou kombinaci nepřilíhlost vysokého valivého odporu, dobré odolnosti proti zanášení blátem a optimálního vedení směru v případě předního kola. Trail Master ukáže v praxi své klady především na suchu, kde je jistý téměř na jakémkoli typu podkladu a skvěle sedí i při hodné výrazném náklonu, na čemž má hlavní zásluhu do kulata



tvorovaná horní hrana vzorku. Boční výstupky, stejně vysoké jako ty ve středu běhounu, předcházejí známému nepřijemnému pocitu do boku ujíždějícího kola při položení do zatáčky. V suchém terénu je adheze pláště nadprůměrná, což platí i pro záběrové vlastnosti zadního kola. Se schopnostmi na suchu souvisí také dobré odhaptování, tedy i rychlost.

Situace se trochu obrací v mokru. Díky nižším výstupkům na středu se sice plášť nadměrně nezanášá, ovšem řídko rozmístěné a celkem nízké boční výstupky se

přilíhlost nezakousnou do podkladu a v náklonu tak není vedení právě jisté. Author Trail Master je proto obutím především do suchších podmínek. Lze jej nazvat rychlým univerzálem, skvěle využitelným pro drtivou většinu provozních podmínek. Trail Master je přesně tím pláštěm, který na jaře obujete a až před zimou ho vyměníte za něco hrubšího. Jediným jeho výraznějším nepřítelem je rozmočený terén.

Musíme pochválit celkovou odolnost dezénu. Jednotlivé výstupky nemají díky tvaru a nepřilíhlost ostře přechodu u své základny tendenci k odtrhávání ani při agresivní jízdě. Výhodou z hlediska životnosti je také použití dvojí směsi, s tvrdší uprostřed běhounu. Rychlostí opotřebované se Trail Master mezi závodními pláštěmi řadí k průměru.

Novinka v obutí od Authora je celkově rozhodně povedená, a to jak svými schopnostmi za sucha, tak i kombinací ceny a nízké hmotnosti.

www.author.cz (kad)

➕ schopnosti za sucha, odolnost dezénu, hmotnost

➖ boční vedení v mokru

SOUTĚŽTE S CYKLOSERVISEM!

První kolo naší soutěže sponzoruje firma **BV Import**, dovozce produktů **Haven**, nabízející bohatý sortiment přileb a chráničů. V její nabídce nalezneme přilby pro XC, ale i bytelné modely s chráničem čelisti určené pro sjezdové nasazení. Všechny produkty si prohlédnete na stránkách www.haven.cz. Vítěz prvního kola získá XC přilbu této značky, ovšem musí odpovědět na následující otázku. Samozřejmě vítáme vtipné komentáře či doplňující fotočky k tématu. Vítěze vybereme nejen podle správnosti odpovědi, ale také podle originality!

Otázka č. 1: Jakou značku produktů dováží firma BV Import pro všechny, kdo bojují s defekty?

Pohled do historie

„Kejml pro všechny“

Velbloud, toto označení je dnes synonymem pro všechny batohy s vodním rezervoárem a vně vyvedenou hadičkou se speciální, jednoduše obsluhovanou koncovkou. Takové batohy má dnes v nabídce celá řada značek v mnoha modifikacích, zdaleka už se tedy nejedná pouze o produkty značky Camelbak. V současnosti lze vybírat z velkého množství variant, od lehkých malých provedení pro velké outdoorové modely. Na trhu je několik systémů náustku či plnicího otvoru rezervoáru, existují i modely do zimy s ochrannou hadičkou a náustku proti promrznutí.

Ale ten úplně původní Camelbak, jenž se k nám v polovině devadesátých let začal dovážet, je z dnešního pohledu až neskutečně jednoduchý. Což je ostatně vidět u fotografie článku z časopisu *Cykloservis*, číslo 12, rok 1997. Jednalo se pouze o obdélníkový obal z izolačního materiálu, jenž byl nahoře vybaven zapínáním na suchý zip a jeho ramenní popruhy byly tvořeny pouhými pevnými tkalouny. Rezervoár měl podstatně menší plnicí otvor, než známe ze současných modelů. Ovšem geniální náustek byl vlastně totožný s tím dnešním. A obrovský nápis přes celý batoh „Camelbak Hydrate or die“ byl rozhodně všerokající.

(kad)

VELBLOUDÍ HRB

A UŽ JSOU TU HORKÉ LETNÍ DNY. JAK SE BUDETE BRÁNIT?

Ano, mnozí správně napovídají, že tímto řešením je dnes již proslulý Camelbak. Tyto batohy na tekutiny jsou, když se nad tím zamyslete, geniální. Výrobek této texaské firmy používají nejen cyklisté, ale i běžní motoristé, fi. horolezci, turisté, běžci, kani, lyžaři a další potyburmíni savci. Dnes na Camelbak navazuje několik dalších značek. To se však k nám nedovážejí, necháme si tedy stranou.

Camelbak

Sestava se skládá z batohu z izolačního materiálu a z polyuretanového vaku na nápoj. Z něho vede hadička ukončená náustkem s vítracími otvory a plnicím otvorem (dvě lalče po 0,7 l), jen málokdy má otvory pro košíky tří. Existuje bují od objemu jednoho litru až po téměř trojnásobek.

Teploty okolo třiceti pěti stupňů ve sňpu, o přímém slunci ani nemluvíme. Avšak kolo láká. Podobné jako v zimě je ale třeba připravit se. Na kůži odhalenou nejkrásnějším možným dressem přidejte opalovací krém, do brýlí pak tmavé sklo a na helmu kšilt. A nezapomeňte na tekutiny, bez nichž byste daleko nedojeli. Jenže, na kole uvezete přinejlepším dva košíky s litrem a půl tekutiny (dvě lalče po 0,7 l), jen málokdy má otvory pro košíky tří. Existuje bují od objemu jednoho litru až po téměř trojnásobek.

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctidenník • 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 • Redaktoři: Jan Kadeřka, Dušan Mihalčák, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typstudio Pavel Amier • Spolupracovníci: Petra Tlamková, Jaroslav Šavčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový předčísloč 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E696 • ISSN 1210-700x • Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OzSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

Půl wattu k dobru

Značka Smart si zakládá na kvalitním provedení svých světel a hlavně používaných kvalitních LED diod. Blikačky **Smart 318 R a W** jsou proti konkurenci odlišné v tom, že nevyužívají pouze klasické diody, ale kombinují je s 1/2 wattovou diodou Nichia.

Zadní blikačka 318R má klasický tvar elipsy se spodním výbráním. Dvojice AAA baterií napájí dvě diody na stranách a mezi nimi miniaturní půl wattovou diodu Nichia. Spínačem na zadní straně lze volit mezi módem stálého svícení a blikání. V případě blikání pracují nepřetržitě obě boční diody a k rozsvícení středové dojde vždy po jedné sekundě. Takový výboj

světla, jaký dioda vyprodukuje, to člověka až omráčí. Rozhodně nedoporučujeme zkoušet zblízka přímo do očí. Viditelnost záblesků je dle výrobce 1600 metrů, my jsme naměřili něco kolem 1500 metrů. Montáž na sedlovku se provádí přes standardní objímku, do níž se blikačka nasune. V režimu svícení by měly baterie vydržet 30 hodin, při blikání je to až 190 hodin, takže je vidět, jak moc velkou spotřebou střední dioda má.

Přední blikačka má totožný tvar i uchycení k řídítkům, pouze nedisponeuje bočními diodami, ale jedinou 1/2 wattovou Nichia diodou uprostřed. Lze opět volit mezi režimy blikání a svícení. Světlo bylo vidět na vzdálenost 1,5 km, ale nasvítit vozovku dostatečně dokáže do vzdálenosti zhruba deseti metrů před kolem. Kužel je soustředný, takže osvítl polovinu vozovky, boční plochy už příliš nezasáhne. Výdrž baterií je v tomto případě nižší, plně svícení vydrží 15 hodin, blikání jednou tolik.

Ceny blikaček se pohybují kolem 300 korun za jednu, což není málo, ovšem maximální viditelnost něco stojí.

www.cyklomax.cz (už)

➕ svitlivost, výdrž baterií vzadu

➖ výdrž baterií vpředu



VAŠE DOPISY

Vážená redakce.
Rád bych se poradil ohledně opravy vodního vaku na pití. Podařilo se mi prchnout rezervoár ostrou hranou multiklíče, který jsem zvyklý vozit v batohu hned u vaku. Je to vůbec opravitelné? Vak je skoro nový, tak bych ho opravu nerad vyhazoval.
Díky za případnou radu.
RS.: Po mé zkušenosti už budu vozit náhradí samozřejmě odděleně.
@Mira

Oprava vodního vaku je jistě možná, ale doporučíme ji vždy spíš jako nouzovou. Samotný vak dnes už nestojí tak velké peníze, aby bylo nutné jej zaplatovat jako v polovině devadesátých let, kdy bylo navíc sehnání samotného rezervoáru téměř nadsilským úsilím.

Určitý problém je v samotném materiálu vaku, který se trochu liší podle konkrétního výrobce. Všeobecně ale na jeho stěnu drží záplata běžným vteřinovým lepidlem. U něj je ale nevýhodou, že nesmí přijít do styku s jídlem či pitím, z čehož vyplývá možnost opravy pouze mikroskopických trhlin, nikoli větších poškození. Pokud je ale díra ve stěně vaku skutečně miniaturní, obavy ze škodlivosti vteřinového lepidla nejsou na místě. Tedy za předpokladu opravy vaku z jeho vnější strany! Jako záplata může běžně posloužit kousek fólie či pevnější igelitu. Krátkodobě by mohla posloužit i oprava pomocí klasické lepicí sady na opravu defektů. Opět ale opakujeme, že všechny opravy vodního rezervoáru, považujeme za nouzové. Zvlášť v případě běžné záplaty a vulkanizačního lepidla nevyradí záplata na svém místě příliš dlouho, záleží opět na materiálu konkrétního vaku. Větší poškození se však rozhodně nevyplatí opravovat z již zmiňovaného důvodu, že většina použitelných lepidel nesmí přijít do styku s potravinami.

(red)

Vážená redakce.
Zajímá mě váš názor na poskytování záruky v případě rámu. Mám již za sebou smutnější zkušenost s prasklým duralovým bikovým rámem, jehož reklamaci mi prodejce neuznal, přestože byl rám ještě v záruce a podle mého názoru byl poškození způsobeno vadou materiálu. Prodejce se však ohrazoval tím, že oprávněnost reklamace zamítá dovozce, a tedy že on s tím v takovém případě nic nemůže. Podle mě ale není můj problém, že dovozce reklamaci neuznal. Ale spíše se domnívám, že se mě týká pouze vztah prodejce-zákazník a nikoli dovozce-prodejce. Má otázka se tedy vztahuje k tomu, zda mám právo po maloobchodním prodejci požadovat kladné vyřízení reklamace, přestože ji samotný dovozce z důvodů mě nezamítá zamítá.
Předem díky za odpověď.
S pozdravem Vašek Brož

V případě poškození rámu, na nějž se ještě vztahuje záruka, záleží vždy na vyjádření dovozce, potažmo přímo výrobce. Samotný prodejce je již pouze posledním článkem a je skutečně závislý na posouzení oprávněnosti reklamace samotnou značkou, od níž rám pochází. Právě z tohoto důvodu je ze zákona jeden měsíc, tedy dvacet pracovních dnů, na vyřízení reklamace. Během této doby rám většinou putuje k dovozci či přímo k výrobci. V případě, že se jedná například o americkou značku, pak dovozce většinou posílá fotky poškozeného mistra rámu k vyjádření mateřské společnosti. Celý proces vyřízení reklamace, ať již kladného či záporného, je tedy relativně složitý. Samotný maloobchodní prodejce je v tomto okamžiku pouze jakýmsi zprostředkovatelem celé záležitosti mezi uživatelem a výrobcem produktu. Důležité je ale zmiňované vyjádření dovozce či výrobce k samotné reklamaci, které má po jejím vyřízení prodejce k dispozici. Zamítnutí reklamace z důvodů vám neznámých, jak píšete, je rozhodně chybným krokem ze strany prodejce.
S pozdravem Vaše redakce *Cykloservis*

Česká spojitelná MTB trade team nedávno ohlásil svůj konec. Historicky nejdéle trvající spojení sponzora a týmu v domácím bikovém byznysu je tak již minulostí a ti nejlepší jezdci se mají co ohánět, aby si zajistili angažmá pro příští sezónu. Jako cyklistům je nám to samozřejmě líto, nicméně jako občanům, platícím nemalé bankovní poplatky za vedení účtu, se nám na mysli dostává úvaha, zda peníze ušetřené za provoz týmu nepůjdu na snížení oněch nepřijemných měsíčních odpočtů z každého účtu. No asi ne...

Nové brýle Oakley C SIX si asi nebudete moci dovézt každý. Stojí totiž 4500 dolarů, což je cena slušné ojetiny nebo hodné kvalitního kola. Tento luxusní kousek s karbonovým rámečkem, vytvořeným CNC opracováním z jednoho bloku karbonového kompozitu, proto Oakley vystavuje ve skleněné



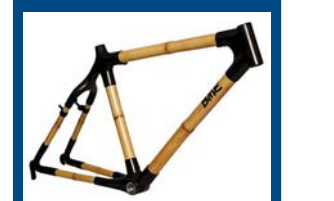
vitríně se zámkem a navíc jištěné řetězem. Vystavení kousek však přilíhlesku nepobalí, protože nese známky potu, jenž nepřátí nikomu jinému, než Lance Armstrongovi. Ten měl totiž při jeho používání během sezóny ve smlouvě zakotveno, že jej nesmí od potu čistit! Snad nemají profesionálové podobné smlouvy s výrobci ponožek, dresů nebo dokonce antibakteriálních výtšek kratošů.

Frank Vanderbelgie, někdejší juniorský mistr Belgie a později například vítěz dvou etap na prestižní Vuelte, zemřel ve svých pouhých 34 letech. Předpokládáno příčinou smrti je zatím plnicí embolie, více by měla zabítní až pitva. Spekuluje se samozřejmě ale také o drogách, k čemuž některé směry především Vanderbrockovo obvinění z dopingu před sedmi lety. Problémy v osobním životě a časté deprese údajně Vanderbrocka prozářily několik posledních let. Tak jako tak, Belgie nesporně přišla o talentovaného závodníka. Snad se kolem jeho odchodu nerozjede podobný humbuk jako kdysi v případě smrti Marca Pantaniho.

Česká biková asociace Čemba slaví velký úspěch, neboť 2. listopadu pod patronací Lesů CR otevřela síň lesních cyklostezek ve Svazku obcí Smrk. V Jizerských horách je tak připraven okruh stezek v délce 12 km, navrženo světově uznávaným projektantem Daffydem Davisem. Stavětelsk však nespí ani v Rychlebských horách, kde v lesích nad Čarnou vodou najdeme technicky náročnou trasu o délce 21 km.

Policie z Orlové obvinila tři muže, kteří útočili na cyklisty z automobilu. Cyklistu vždy povallil na zem a během okamžiku ho okradli. Podobných případů se na Karvinsku stalo na dvě desítky. Nyní je tato trojice ve vazbě a čeká na soud, takže si tamní cyklisté snad již oddechnou...

Ještě lepší vlastnosti než karbon by měl být přírodní bambus. Přesvědčen o tom je i Slovák Braho Meraš, jenž si po vlastním karbonovém rámu postavil i nepřehlédnutelné kolo z bambusových trubek. Rámové spojky jsou z karbonu, střední části trubek pak



z pečlivě vybraných bambusových tyčí. Bambus by měl být nejen maximálně pevný, vycitý v Asii se z něj běžně staví lešení, ale k jeho nejlepší vlastnosti patří hlavně schopnost pohlcování rázu. Hmotnost prvního rámu byla díky vnitřním duralovým vložkám 1,860 gramů, nová generace má být údajně ještě lehčí. Jízda je pak podle slov stavitele, jenž na svém rámu jezdil dobrých pět let, prý skutečně mnohem pohodlnější, než na karbonovém stroji. Právě probíhá testování nového modelu, jenž by měl být představen na jaře 2010.



SUPERIOR XC F40



Ve sjezdech a v technických pasážích je ovladatelnost vynikající, bike nejen skvěle zatáčí a prolétá se mezi překážkami, ale jde i lehce na zadní. Na tom má zásluhu celkové kratší zadní stavba. Stačí tedy přitáhnout řídítka a velice lehce se kolo dostane do vzduchu. Radost z jízdy si lze vychutnat plnými doušky.

Celková hmotnost kola 13,6 kilogramu se sice netváří zrovna sportovně, v praxi jí ale jezdec příliš nevnímá a XC F40 působí lehkým dojmem. Zásluhu na tom má především nadprůměrná torzní tuhost rámu, která se podepsala na solidním zrychlení bez nežádoucích ztrát energie. Tuhosti zadní stavby totiž zdatně sekunduje zcela nekompromisní pevnost předního trojúhelníku.

Použitá čtyřčepová koncepce je v praxi hodně citlivá a ve společnosti tlumiče Manitou Radium RL dokáže pohlcovat i malé terénní rázy. Schopnost zadního kola dokonale kopírovat terén je znát především ve výjezdech, čemuž nahrává i umístění zadního čepu, zajišťujícího přitlačování zadního pláště k povrchu při záběru.

Dva mody tlumiče představují plně otevřené a naopak zcela uzavřené pružení. Je logické, že se aktivovaný tlumič projeví lehkým pohupováním při jízdě. Nejedná se ale o příliš rušivý jev, ostatně pro jeho co největší potlačení stačí umět správně šlapat. Přestože někteří jezdci budou mít jistě snahu eliminovat pohupování vyšším tlakem v tlumiči, z našeho pohledu by to byla škoda.

Rozumnější bude nastavit sag přibližně na třetinu chodu pistnice a využívat tak větší zdvih.

V případě komponentového vybavení nemáme připomínky. Vidlice Drake se ke kolo výborně hodí. Velká páčka lockoutu nabízí dobrou přístupnost, stejně jako u tlumiče. Brzdy Hayes Stroker využívají 180mm kotouče i na zadním kole, jejich výkon je proto vynikající. Snad jen kliky v leštěném provedení bychom z estetického hlediska raději vyměnili za černé. Spokojeni jsme byli s koly Fulcrum Red Metal 10. Sice nejsou nejlehčí, jejich odolnost ale hmotnostní handicap vyvažuje. Za nadstandardní považujeme hlavové složení FSA. Skvělé jsou také gripy One pro svou měkkou směr, i když jejich bílá barva je už méně praktická.

Trojice nabízených velikostí rámu končí hodnotou 20,5", což nepotěší vyšší jezce měřící přes 190 centimetrů. Po této stránce by pomohla instalace sedlovky o délce 400 milimetrů. Superior XC F40 je ale celkové zdářílym, hodně univerzálním a také nepřehlédnutelným kolem. Výrazná zelená rozhodně přitáhne pozornost.

www.superior.cz

Testovaný model Superior XC F40 je se zdvihem 130 milimetrů na obou kolech a čtyřčepovým zavěšením zadní stavby klasickým zástupcem své třídy, na pomězi kategorií maraton a all-mountain. Nabízí jak dostatečnou rychlost pro celodenní výjezdy a dlouhé tratě, tak i vynikající ovladatelnost a maximální početik za samotné jízdy. Cenu čtyřicet tisíc korun svými vlastnostmi plně vyvažuje a jasně ukazuje, že pro funkční odpružení již dnes není nezbytné nutně sahat do vyšších cenových hladin.

Čistá funkce

Použitá čtyřčepová koncepce se zřekla jakýchkoli konstrukčních atypičností a sází především na samotnou funkci. Hlavní spodní čep je umístěn ve výšce zubů malého převodníku, těsně za sedlovou trubku. Jeho uložení v bloku se středovým pouzdem navyšuje tuhost, která je podpořena také nadprůměrnou šířkou čepu a použitím velkých průmyslových ložisek. V tožném duchu vysoké pevnosti jsou vyřešena i spodní ramena s mohutným spojovacím můstkem a obdelníkovým profilem. Zadní čep vychází svou polohou tak trochu z dnes již letitého modelu NRS od Giantu, je totiž vzdálen od patek více jak sedm centimetrů a navíc je dost pod úrovní zadní osy, i když ne tolik jako u „enereska“. V praxi by se mělo použít řešení promítnout



do snížené tendence k zanořování tlumiče při silovém záběru.

Horní ramena zadní stavby jsou také celkově mohutnější, což už tolik neplatí u frézované podkovy, do níž přecházejí. Boční tuhost tohoto prvku, který nese tlumič, je však zvýšena horní plochou výtuhou, takže ani zde není prostor ke kroucení. Pevnost má navíc na starosti i můstek, umístěný bezprostředně nad vzorkem zadního pláště. Tento prvek většina výrobců podobně koncipovaných rámu nepoužívá z důvodu lepší průchodnosti zadního pláště. I když se u Superiora ze zmiňovaného můstku v rozmočnění terénu stává jakýsi kruhač bahna, z hlediska celkové tuhosti zadní stavby má tento prvek nemalý význam.

Krátké spojovací raménko mezi sedlovou trubkou a zadní stavbou je sice výrazně odleh-

čené, což platí i v případě jeho nosníku na rámu, pevnost této partie je ale zcela dostačující.

Jediný detail, jenž se nám příliš nelíbí, je vedení hadičky zadní brzdy. Dvojice úchytů na horní trubce jí nedokáže upnout do přímé linie a navíc dochází s každým propuštěním zadní stavby k tření hadičky o lak rámu.

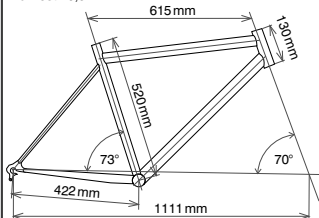
Pro radost z rychlé jízdy

Podobně jako je zdvih 130 milimetrů na pomězi dvou kategorií, tak vlastně totéž platí o použité geometrii. Délka rámu nahrává dobré ovladatelnosti a přitom umožní i sportovní posed. Výška přední vidlice se zdvihem necelých 130 milimetrů ale zvedá celou partii řídítek, a to i přes kratší hlavovou trubku. Stejně tak sklon vidlice odpovídá více ježdění ve stylu all-mountain než klasickému maratonu. V praxi se však vyšší poloha řídítek negativně projevila pouze v hodné prudkých výjezdech, kde bylo nutné ležet nad řídítky a citlivě pracovat s těžištěm. Celkové byl posed i pro rychlou sportovní jízdu bezproblémový a se sériovým nastavením bychom si klidně stříhli i nějaký bikemaron, klidně v závodním tempu. Pro takový účel bychom pouze vyměnili hrubší pláště Nobby Nic za něco rychlejšího.

Technická specifikace:

- Rám: Aluminium 7005 T6 Hydroforming 130 mm
- Tlumič: Manitou Radium RL
- Vidlice: Manitou Drake Super air Absolute 130 mm
- Kliky: FSA Comet 22/32/44 MegaExo
- Brzdy: Hayes Stroker, 180mm kotouče
- Razení: Sram X.9 Trigger
- Přehazovačka: Sram X.9
- Přesmykač: Sram X.9
- Kola: Fulcrum Red Metal 10
- Pláště: Schwalbe Nobby Nic 2,25
- Řídítka: FSA XC-282 Rised 18 mm
- Představec: FSA OS-190
- Sedlovka: FSA SL-280
- Sedlo: F. Zizik Misene
- Hmotnost: 13,6 kg (vel. 20,5")
- Cena: 39 999 Kč

Velikost 20,5"



- + citlivost pružení, tuhost rámu, ovladatelnost, univerzálnost
- vedení hadičky zadní brzdy, velikostní omezení

Funkční extravagance

Při pohledu na růžové pneumatiky Halo možná čtyřem procentům mužské populace radostně poposkoci srdéčko, růžová barva však zde není kvůli designu. U pneumatik Twin Rail anglická značka Halo představila skutečně funkční směs pryže (zaměřně se vyhýbáme označení „guma“), jejíž vlastnosti ocení jezdci ve městě a na umělých překážkách.

Směs vyniká svou přilnavostí k hladkému povrchu, jako jsou dlaždice, hladké dřevo, kov i asfalt, takže jízda je velmi stabilní a bezpečná, pneumatiky lehce jedou, aniž by se smekaly. Profil dezénu s patentovanou konstrukcí Twin Rail, kdy dva středové pruhy mají na starosti nízký valivý odpor na pevném povrchu, zatímco žebrování s nízkým bočním profilem výborně zabírá na měkkém povrchu, pak zajišťují rychlou jízdu beze ztrát. Uvnitř kordu je navíc zapuštěna ochranná vrstva proti průrazu a defektům, která se trochu promítne na hmotnosti pláště 710 gramů, ale lepší je jezdit než pořad opravovat duše. Nevýhodou použité směsi je její rychlejší úbytek



Foto: David Vosáhl



Foto: mig

na hrubém povrchu, takže jezdec by měl zvážít, kde nejčastěji jezdí a zda se mu nevyplatí investovat o něco 690 Kč do varianty s tvrdší černou směsí.

www.katmar.cz

(mig)

- + přilnavost na hladkém povrchu, rychlost, odvalování
- rychlejší úbytek na hrubém povrchu

Suntour po letech

Integrované středové osy jsou dnes samozřejmostí, skoro by se dalo říct, že klasice už pomalu zvoní hrana. Přitom to není zase tak dávno, kdy bikový svět čtyřhranu rozvířila platforma vícehranné osy Shimano Octalink, aby na ní v zápatí odpovědělo zcela volně přístupné provedení ISIS.

Za pět nebo deset let se v bikovém světě změnila spousta věcí, nicméně ne všechno zaniklo. Ještě stále jezdí hodné koly s vícehrannými osami a levná provedení pořád spoelávají na čtyřhran. Leckomu je líto vyměnit své staré kliky na tisícíhran za nové jen proto, že už to prostě není moderní. Nabídka os v ISIS provedení tak stále funguje a snad ještě

dosedací plochy středového pouzdra, protože nepatrná výchylka znamená u tohoto provedení zhoršení chodu ložisek. Po dotazování misek totiž nemusí být ložiska přesně v ose, a dochází tak k jejich přidrhlávání. To je rozdíl proti kouskům s ložisky ukrytými uvnitř jednolitého pláště. Na zařezávaném pouzdrů už bylo vše v pořádku. Chod ložisek byl dlouhodobě bez problémů a materi-



douho bude z čeho vybírat. Navíc díky novému systému se cena tohoto, pro někoho skoro archaického, provedení výrazně snížila.

Abychom nechodili kolem horké kaše. Na jednom našem stroji, nebo s výměnou stýlu na lehkčím, se během posledních čtyř let vystřídala osa SR Suntour XCR v kombinaci s klikami Race Face. Po zhruba šesti tisících kilometrech, z nichž byla polovina věnována drsnějšímu enduro stylu nebo lehkčím freeridu, došlo na výměnu osy. Takže jak obštal tenhle produkt v náročném dlouhodobém testování?

Osa za necelých 550 korun patří k těm nejlevnějším na trhu, takže nejde o žádný šperk. Hmotnost 243 gramů bez šroubů, dvě průmyslová ložiska zakrytá dvojicí misek a duralová středová vymezaovací vložka, prostě ekonomické provedení. Díky rozmě- rům pasuje osa délky 113 mm na středové pouzdro šířky 68 až 73 mm, pouze stačí přidat vymezaovací podložku na stranu převodníku. Před montáží je třeba mít zařezávané

á! snesl i hodné hrubé zacházení. Po zhruba pěti tisících kilometrech se objevila drobná vůle, která chod nenarušila, ovšem postupem času se začala zvtšovat. Sice se dalo použít jezdit, ale výchylka největšího převodníku byla v krajních mezích už na hranici škrtnání o vodítko přesmykače, takže následovala demontáž a výměna. Na rozdíl od některých vně rámu umístěných ložisek, která se při nepatrné vůli hodně rychle odporučejí a třeba i okamžitě rozspou nebo zadřou, zde bylo stále ještě možné mluvit o funkční součáste.

Osu SR Suntour XCR proto můžeme s klidem doporučit všem rekreačním i náročnějším jezdcům, kteří nenajezdí desítky tisíc kilometrů ročně, ale chtějí na své starší kliky spolehlivý a hlavně cenově dostupný komponent.

www.bike4u.cz (už)

- + cena, dvě širší pouzdra
- citlivost na kvalitu montáže

nacházel®
bike products

2009 -
Star Collection
2001 - 2008

Cylo star
Chain star
Silicone star
Clean star
Oil star

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

www.nachazel.cz

AGANG

Gangsta 7.29



Přední vidlice RST se zdvihem 80 mm se ukázala jako citlivá a dostačující i pro hrubší terén, kde navíc přispěla ke zklidnění velká kola.

Ovladatelnost bychom chtěli rozdělit na dvě části. V první řadě je to přední trojúhelník a vidlice, která má velmi dobře zvolený úhel, a kolo tak není neobratně v zatáčkách. **Povel ke změně směru je plynulý, předek celkem hbitě reaguje a protáhne zbytek stroje všemi klikaticemi. Nepatrně je cítit delší stopa předního kola, zajišťující větší stýcnou plochu s terénem, takže jsme ani na mokru neměli pocit, že by nám předek klouzal. Zadní partie je díky delší zadní stavbě tak trochu krotilem, takže celkový pohyb lehce zklidňuje. Není to ale na škodu, naopak kolo je dostatečně obratné a zároveň skvěle drží směr v rychlých sjezdech.** Odlepit jej od země na terénní nerovnosti není problém, ovšem na skok přes kládu se netváří moc nadšeně.

Ve výjezdech je delší zadní stavba rozhodně přínosem, protože dostat kolo na zadní, to vyžaduje buď hodně nešikovnosti nebo extrémně prudký kopec. Ve sjezdech pak platí zmíněná vyváženost a dobrá ovladatelnost, navíc

díky vyšší pozici řídicíků nepředstavují ani prudké pasáže výraznější problém.

Gangsterovo nádobíčko

Tenhle borec střílí osazením Sram X.7 a X.5 v kombinaci s klikami Gravity na ISIS ose. Funkce těchto cenově příznivějších komponentů je přesná, stejně jako účinek brzd Tektro Auriga. Tyto hydrauliky ukázaly skvělé dávkování brzdného účinku a velmi příjemný úchop páčky. Také výkon pláště Kenda Small Block Eight byl na vysoké úrovni. Na tvrdém terénu byly za sucha i za mokra velmi dobrými společníky, pouze bláto jim moc nesvědčilo.

Celkový dojem z testovaného kola rozhodně přispěl k lepšímu obrázku o devětatadvacitkách a kdo váhá, zda pořídit pohodlný hardtail s velkými koly, která mu vyhladí většinu nerovností, rozhodně tady nesáhne vedle. www.agang.cz

Author představil pro příští rok zcela samostatnou značku AGang, která zahrnuje skoro všechny typy kol, a hned to s těmi největšími koly se nám dostalo do ruky.

Na velikosti záleží

Devětatadvacitky pomalu ale jistě zahybaly bikovým světem a své příznivce si našly. Model Gangsta 7.29 rozhodně nebude výjimkou, protože splňuje vše, co se od této kategorie očekává.

V první řadě zaujme rám s výrazným prohnutím horní trubky. Snížení v partii těsně před sedlovou trubkou přináší zaprvé více místa k manévrování nad rámem, za druhé není třeba přidávat výztuhu kvůli výraznějšímu slopingu nebo přesazení sedlové trubky nad horní kvůli dostatečné opoře sedlovky. Navíc tento originální prvek je jedním z mnoha trochu netradičních designových „bonbónků“ na kole.

Dalším jsou tvarové hodně zajímavé zadní patky s úchyttem kotoučkovky na vnitřní straně nebo vedení šroubova-
po spodní trubce pomocí šroubova-



cích objímek. Zpředu odřezovaná hlavová trubka nebo postava gangstera na spodní trubce už jsou jen ty nejdrobnější detaily na rámu ze slitiny hliníku 6061.

Díky prohnutí a celkové geometrii působí rám nepatrně menším dojmem, než jaký ve skutečnosti je. I přesto, že jde o devětatadvacitku, posed na něm si rozhodně nezadá s pohodlnými sportovními bicyly na klasických kolech. Jezdec sedí více vzadu a ruce má přirozeně natažené na řídítka. Ta jsou trochu výš než u klasiky, takže posed lehce připomíná enduro kategorii. Celkový komfort je

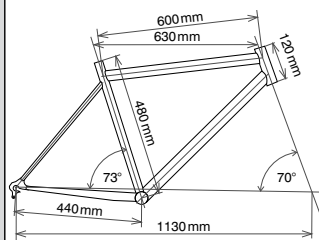
tedy na solidní úrovni, navíc výraznější šířka řídicíků i měkké sedlo jezdcí celkem rychle padnou. Mýtus o tom, že devětatadvacitky jsou jen pro vysoké jezdce zde rozhodně neplatí, celková výška při testování rozhodně nehrála roli. Rozhodující se ukázaly spíše faktory jako délka zadní stavby nebo rozvor či úhel přední vidlice.

Kola se valí

U téhle, stejně jako u ostatních devětatadvacítek, se kola jednoduše valí. Velký průměr a obvodová hmotnost dovolují jen průměrně ostré zrychlení, které vyžaduje trochu více sil než u klasiky. Rozjezd je tedy standardní, zde navíc podpořen solidně tuhým rámem, takže chválíme. **Rám se v záběru nikde výrazněji nekroutil, spíše naopak nedovolil jezdcí skryt v něm případné chyby. Díky přímým sedlovým vzpěrám tak byla i zadní partie trochu tvrdší a jezdec to dostal pocítit. Samozřejmě v kombinaci s velkými koly to nebylo tak výrazné jako u 26" klasiky.**

Technická specifikace:

Rám: Triple butted 6061, 29"
Vidlice: RST Comp 29 TnL
Kliky: Gravity Step Up
Brzdy: Tektro Auriga Comp
Řazení: Sram X.5
Přehazovačka: Sram X.7
Přesmykač: Sram X.7
Náboje: Author
Řáfky: Author Krypton Pro
Pláště: Kenda Small Block Eight 2.1"
Sedlo: AGang
Sedlovka: AGang
Řídítka: AGang
Představec: AGang
Hmotnost: 14,78 kg
Cena: 18 990 Kč



- + posed, ovladatelnost, výjezdy
- hmotnost

NAKUPUJEME

Po minulém dílu, v němž jsme radili s výběrem aktuálního kousku cyklistova šatníku, se tentokrát podíváme opět na technickou záležitost, a to pedály.

Klasika začátečnickům

Standardní pedály s ohrádkou bez nášlapného mechanismu patří spíše cykloturistům a svátečním jezdcům. U nich by ale stejně mělo platit, že středová část pedálu by měla být z duralu a vnější klec může být šroubovaná nebo tvořit jeden celek. Plastový základ u pedálů moc dlouho nevydrží. Montáž klipsen sice zajišťí lepší spojení nohy s pedálem, ovšem stále je to tak trochu archaismus.

Dalším stupněm jsou tzv. platform pedály, které patří spíše na BMX nebo freeride. Jsou hodně široké a mají vystuplé trny – piny. Noha po nich zcela jistě nesklouzne, takže jsou vhodné třeba pro jízdu v zimě v klasické obuvi.

Sportovec navcavává

Pro sportovní jízdu a závodění jsou samozřejmější nášlapné pedály. Ty zajišťují pevné spojení pedálu s podrážkou tretry a mnohem lepší přenos síly při šlapání. Navíc díky tomuto spojení může jezdec zabírat nohama i směrem vzhůru a šlapat tak mnohem efektivněji do kruhu. Při výběru „nášlapů“ by mělo vždycky platit pravidlo kompatibility. Dnes je na trhu velké množství výrobců a každý používá trochu odlišný tvar upínacího mechanismu. Nejrozšířenější značkou je samozřejmě Shimano, následují Crank Brothers, Exustar, Wellgo, Ritchey, Look, Time, Speedplay, VP a mnoho dalších drobných značek, které si nechávají vyrábět u výše zmíněných Wellgo a VP. Princip mechanismů je podobný, kovový kufr se našroubovuje do závitů ukrytých v podrážce tretry a zacvakne se do mechanismu na pedálu. Ten je buď na obou stranách pedálu (Shimano, Exustar, Wellgo, Ritchey, Time), nebo je otočný, a umožňuje tak nastoupit ve více pozicích (Crank Brothers).

Velikost kufru a jeho tvar se mírně liší, takže zdaleka ne všechny značky jsou mezi sebou kompatibilní. To je důležité hlavně pro ty, kdo kombinují dvě kola a jedny tretry, nebo dokupují kufr samostatně. Někteří pedály umožňují boční vychytky kufrů až o 15°, což je důležité pro jezdce, kteří mají potíže s koleny. Napevno zatřvaná noha totiž může bez změny pozice brzy bolet. Ruku v ruce s vůlí kufru jde síla potřebná pro jeho vyckvaknutí. Většina pedálů disponuje možností regulace odporu pružiny, ale třeba Crank Brothers toho neumí. Ideální je tedy pedály vyzkoušet u někoho, kdo je vozí, a zjistit, co nám bude vyhovovat. Provedení nášlapného mechanismu a jeho velikost určuje i samočisticí schopnost pedálu při nastupování v blátě. Příliš velké tělo pedálu totiž nabere zbytečně moc bláta a nastupování není snadné.

Pedály



U pedálů je třeba zohlednit i materiál, většinou jde o duralové tělo a ocelovou osu, ale objevuje se titanová osa, kompozitové tělo nebo magnezium. Rozdíly jsou hlavně v hmotnosti a odolnosti těla se pozná spíše až při pádu. Rovněž uložení osy využívá buď kuličky, průmyslová ložiska nebo kombinaci ložiska a kluzného pouzdra. Pokud nechceme pedály po dvou sezónách vyhodit, je dobré vědět, co je uvnitř, abychom mohli seřizovat případnou vůli osy.

Výběr podle stylu

Nášlapné pedály se dělí i podle stylu ježdění. Miniaturní provedení je určeno pro XC jezdce a gramhoňiče. Pedály s náznakem mířky nebo přímo s kompozitovou či duralovou opěrnou plochou kolem mechanismu jsou určeny sjezdařům nebo vyznavačům enduro stylu. Při jízdě v náročném terénu totiž často nemusí okamžitě trefit nášlapný mechanismus a opěrná plocha kolem tak poskytne alespoň částečnou jistotu. Vhodné jsou i pro rekreační jezdce, kteří si nejsou technicky příliš jisti. Pro cykloturisty jsou určeny pedály s upínacím mechanismem pouze na jedné straně, kdežto druhá má klasickou mířku. Pro tretry s měkkými podrážkami je taková kombinace velmi vhodná a navíc se toto řešení hodí i pro klasickou obuv při občasných přesunech nebo cívilních výletech.

Silniční pedály využívají odlišný systém, jsou jednostranné a kufr je většinou tvořen kompozitovým nebo plastovým dílem, který výrazně přesahuje hladkou podrážku. Přestože se většina výrobců přizpůsobila standardu s trojicí šroubů s roztečí Look, rozdíly jsou v tvaru kufrů. Vzájemná kompatibilita kufrů Shimano či Look proto není možná. Lze ale koupit i silniční pedály pro stejný kufr, jaký je u bikových treter, který se tak rychle neochozí. Ovšem stýčná plocha podrážky a pedálu nebude tak široká a přenos síly tak výrazný jako u klasiky. Takže vybírat je třeba vždy s rozmyslem. Příjemný nákup.

(už)

peilis

KOLEKCE 2010

nové technologie
nové designy

NOVÁ VÝZVA



PELL'S 2010 – Více karbonu a barev z Brna

► Dokončení ze str. 1

Cenové rozpětí kol se pohybuje přibližně od 133 tisíc na sadě Sram XX do necelých sedmdesáti tisíc s osazením SLX, což byla vloni cena pouze za rám, takže tento špičkový kousek bude mnohem dostupnější. Nejlevnější model nemá, na rozdíl od trojice dražších, integrovanou sedlovku, ale spoléhá na klasiku.

Rada Razzler Carbon dostala do vlnku silnější sedlovou trubku o průměru 34,9mm pro navýšení tuhosti a dva nejvyšší modely jsou v novém designu. Navíc byly rámy upraveny pro zdvih vidlice 100mm, takže nabídnou více komfortu. V kombinaci se zadní stavbou VFHS půjde o hodně pohodlné stroje pro závodní nasazení.



Crono Pro



Seven



F-17



Seven

hodnota. Ceny trojice biků se pohybuje v rozmezí zhruba 78 až 140 tisíc korun.

Cross, Fitness a Road

Dvanáctka krosových modelů Crono dostala do vlnku nový design a nejvyšší model Crono XT s osazením sadou Deore XT. Kola Crono jsou nabízena i ve velikosti 23", což by mělo uspokojit i hodně vysoké jezdce.

Kola Demon, která jsou někde na pomězi fitness a krosů, jsou beze změny, tedy v duralovém provedení, ovšem nově je dvojice na karbonových rámech. Demon Carbon jsou fitness kola s karbonovým High Modulus rámem a karbonovou vidlicí v cenách přibližně 35 a 45 tisíc korun.

Novinkou je pestřejší paleta dětských kol, a to od nejmenších dvanáctek až po kvalitně osazenou 24 palcovou kopii závodního stroje Razzler.

U silničních kol platí totéž co u nejlepších biků. Model Seven je nabízen v pěti modifikacích. Karbonový rám má integrovanou sedlovku, dvojitý průměr hlavové trubky, středové pouzdro BB86 na ložiska Press Fit a celokarbonové patky. Poněkud subtilní sedlové vzpěry umožňují v kombinaci s masivními řetězovými vzpěrami dostatečnou absorpci rázů. Cenové rozpětí je přibližně 57 až 136 tisíc korun.

Šestice kol Aeron je beze změny designu a sází na osvědčené provedení. Tyto modely patří ještě do letošního kolektivu, která bude v omezené míře nabízena souběžně s novou řadou. Totéž platí pro silniční kola Speedy ve čtyřech provedeních. Samozřejmostí zůstává nabídka kusových karbonových rámu pro silnici i BMX, vyráběných na zakázku.

Pell's pro novou sezónu v rozšíření a dostupnosti karbonu hodně pfitrval, takže stačí jen vybrat odpovídající model a třeba ho u některých z prodejců otestovat. (už)

vidět změna designu. Osazení kombinuje různé sady a již druhý nejlevnější model je obut značkovými pláště Geax.

Biky Phantom, kombinující XC a enduro styl, zůstaly takřka beze změny, stejně jako modely Thorr a Root, určené pro technické disciplíny.

Odpružení pro náročné

Celoodpružené stroje Ridelight se zdvihem 100mm zůstaly v nezměněné trojici, stejně jako dvojice enduro modelů Thorr FS se zdvihem 150mm. Bonbónek ovšem přišel v podobě modelu F-17, který nabízí vše, co má výkonný celoodpružený stroj pro vrcholové podniky mít. Rám se zdvihem 100mm je z karbonu High Modulus a využívá čtyřčepové zadní stavby. Celokarbonové patky mají postmontovat úchyt třmene, ramínko přepákování je rovněž karbonové. Nechybí rozdílný průměr hlavové trubky kvůli lepšímu ovládání a tuhosti. Nejlepší model s osazením XTR se pítom pohybuje na hranici 10,5kg, což je hodně slušná

Duralové modely Razzler jsou nejpocetnější kategorií, která čítá hned šestnáct modelů, včetně dvou devětatdvacíttek se speciálně předsezónou korunkou vidlice pro lepší ovladatelnost, a dvou dámských kol. Na této řadě je nejvíce

r.s.p. – regenerace i pro tělo

Rakouská firma r.s.p., která vznikla v roce 1988 a na našem trhu ji zastupuje jihočeská firma Cyklošvec, se proslavila hlavně produkty pro péči o kolo pod názvem Ultra Bicycle Care. Ve své nabídce však má i řadu Bodyline, která obsahuje prostředky pro rozmazlování jezdce. My jsme v naší redakční správe podrobili testu sprchový gel Redlux Douche a následně masáží gel Pro Agil.

Redlux Douche

Sprchový gel Redlux je určen pro relaxační očistu po výkonu, a podle výrobce by měl rychle odstranit fyzickou únavu a napomáhat uvolnění svalů. Při sprchování gel způsobuje jemné pálení na pokožce, jež přechází ve velmi uvolňující chladivý pocit. Gel má neutrální pH a obsahuje složky čistící pokožku. Výrobce jej doporučuje i jako šampón, neboť gel má blahodárné účinky na prokrvení pokožky hlavy, která je při jízdě uzavřena v helmě. Silně mentolová až kafrová vůně gelu Redlux je velmi intenzivní a možná až příliš „větrová“, takže podle našeho subjektivního názoru nemusí být příjemná každému. Na rozdíl od tradičních šampónů však výrobek r.s.p. neobsahuje látky způsobující vysychání pokožky.



Sprchový gel r.s.p. Redlux Douche je k dostání v 200ml balení (139 Kč), 500ml (259 Kč) a 5l (1350 Kč).

Pro Agil

Regenerační gel Pro Agil je vhodný k použití po tréninku nebo závodě. Díky obsahu éterických olejů podporuje prokrvení svalů a uvolnění zatuhlých míst. Lehkým masírováním gelu Pro Agil se obsažené mentol rychle dostane k unaveným svalovým vláknům a slachám, příjemně chladí a zkracuje dobu regenerace. Chladivá a uvolňující efekt gelu je velmi příjemný a unaveným svalům se po masáži gelem Pro Agil znetelně ulevilo, takže po náročném tréninku je zcela ideálním prostředkem pro kvalitnější odpočinek. Stejně tak jako u sprchového gelu je vůně silně mentolová.

Gel Pro Agil se prodává v balení po 200ml (199 Kč) nebo 500ml (429 Kč).

www.cyklošvec.cz

- silně chladivý efekt, okamžitě uvolnění svalů
- intenzivní kafrová vůně



Sedlo od Troye Leeeho

„e-s-el-erko“ od Selle Italia jsme měli zaskatulkované spíš v sekci silniční cyklistika jako tvrdé sedlo pro dlouhé závody. Nabídka v řadě SLR je však rozmanitá, neboť zahrnuje od absolutně nejlehčích karbonových skořepin s hmotností 89 gramů přes tradiční profil závodních sedel až po designově zdárlé kousky, jejichž potah designoval americký umělec Troy Lee. Při pohledu do katalogu firmy, kde se to Troyovými malůvkami jen hemží, srdce bikerovo zaplesá. Vždyť doposud jsme byli zvyklí jeho otisk vidat kromě na oblečení hlavně na přilbách elitních jezdců, jímž Troy Lee přilby ručně stříká do originálních designů. Proč si tedy na kole neozdobit třeba právě sedlo?

Sedlo SLR Troy Lee váží příznivých 185 gramů. Jeho skořepina je z 30% tvořena karbonovými vlákny a vzpěry jsou vyrobeny ze speciální slitiny Vanox. Potah je pak zajímavý nejen různými



malůvkami, ale i vyměkným polstrováním Perfect Fit, které se přizpůsobí jezdcovu pozadí.

Na sedle jsme absolvovali několik stovek kilometrů, misty ve velmi obtížném terénu a musíme uznat, že svrchní potah z tenké, ovšem dostatečně pevné syntetické kůže Lorica je hodně odolný proti oděru a po sezóně používání sedla design utrpěl minimální újmu (viz foto). Pohodlí je značné, bohatě polstrování je cítit, ale zase se nedá říci, že by se prosedlo. Základní cena sedla 3500 Kč je tedy na kvalitě znát.

Při šlapání bočnice nijak nepřekáží ani nedou o stehna a také manévrování s tělem za sedlo a zpátky je díky zaoblenému tvaru snadné. Sedlo je v zadu dle lehe rozšířeno, aby poskytl oporu sedacím kostem, takže ve středové části jsme ani nepostrádali anatomický otvor. Ačkoliv si uvědomujeme, že testování sedel je zcela individuální věc, nám sedlo SLR Troy Lee zcela „sedlo“ a nenašli jsme na něm prakticky žádnou slabinu. Není také divu, na tak drahém produktu od renomovaného výrobce už vynaložené prostředky musí být znát. Chtěli jsme sami přesvědčit, že třeba právě SLR bude pro vás to pravé, je možné navštívit jedno z pěti

test center Selle Italia. Jejich kontakty jsou na stránkách dovozce. www.paul-lange.cz

(mig)

- originalita vzhledu, pohodlí, hmotnost
- cena

Podzimní bahna jsou tady a ani my jsme se nevyhnuli jejich nástrahám. Účast na letošním Marosané pořádně prověřila schopnosti našich pláštů, takže zadní Nevegal šel dolů a byl nahrazen něčím ostřejším, přičemž vpředu se ještě přirostlo a nasazen byl plášť Kenda Knarly.

Tenhle kousek je určen pouze do bláta, a to do hodně extrémního. Hustota vláken 30 TPI svědčí o tom, že není počítáno s jízdou po kamení nebo v hodně rozbitém terénu. Šířka 2,1" taktéž není určena k pohodlné jízdě po kamenech, ale k tomu, aby se plášť co nejlépe zařizoval do měkkého podkladu a tam se pořádně zakousnul svým vzorkem.

Ten je tvořen dvěma řadami vícehraných profilů na středě běhounu, mezi nimiž je vždy v mezeře ještě jeden osamocený profil. Dostatečné mezery mezi profily pro samočištění a vytlačení bláta jsou tak zachovány. Na bocích je jedna

Bahenní Kenda



se celkem snadno usadil na ráfku. Vzhledem k průřezu a výrazným profilům je třeba jej dobře porovnat. V blátě se plášť ukázal jako velmi spolehlivý vůdce a směr dokázal udržet i v hodně hluboké oranici. Samočistící schopnosti rovněž hodnotíme kladně, takže po pohybu v bahně je vše splněno. Pouze ostřejší zatáčky na tvrdém povrchu nebo na kamenech nejsou to pravé. Sice mají profily dostatečnou plochu na horní straně, jejich výška ale není určena pro jízdu na tvrdém povrchu. Zde na stabilně plášť trochu ztrácí. Do bahnitého a měkkého terénu nebo na snh tedy rozhodně ano, tam je hodně silný, ovšem na kamenitou trať nebo kořeny už moc nepatří.

Hmotnost 780 gramů je vzhledem k výšce profilu rozumná. Cena 599 korun pak za plášť do extrému patří mezi lidovější.

www.cyklomax.cz

(už)

- jistota v bahně, samočištění, cena
- jednoúčelový speciál

CYKLO PRAG

vás zve do svých prodejen

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

Vinice Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557
Kačerov Čertánská 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
Introvers vel. 19"	109 990	69 990	CA5500 vel. 54	55 990	33 990
Ero+ 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

Záhady kolem disků 3

Funkci hydraulické kotoučovky známe, vnitřek páky rovněž a popsali jsme si také, jak funguje vyrovnávací nádobka. Na řadě je tedy samotná páčka, její tvar, uchycení a regulace.

Páčit páčkou

Stejně jako u ráfkových brzd nebo silničních čelistí, tvar páčky a umístění jejího čepu vůči hlavnímu tělu určuje snadnost jejího ovládní a převodový poměr k lanku, v tomto případě pístku uvnitř těla páky. Páčky kotoučových brzd bývají převážně z duralu, ale začíná se nahrazovat magnézium, nebo u luxusnějších modelů především karbon. Snížení hmotnosti v případě karbonu je jasné, ovšem náchylnost k poškození při pádu je vysoká. Zde platí v úvodním díle zmiňovaná důležitost nepřilisi silného dotažení objímky na řídících, aby se páka v případě pádu mohla přetočit a nepoškodila se tak.



Brzdová páka Avid Code využívá pro uchycení páčky v hlavním těle průmyslová ložiska. Následkem je absolutní omezení vzniku vůle a maximálně citlivá páčka. Bohužel to s sebou nese i vyšší hmotnost. Toto provedení tak má opodstatnění pouze u sjezdové brzd.



Brzdy Hayes Stroker využívají v nejlépejších provedeníh klasický šroub na imbus, ale lepší verze mají regulaci otočným kolečkem decentně implantovaným do těla páky.



Naplo vyšroubovaný regulační šroub s kulovou hlavou umožní jednoduše demontovat páčku z těla ven. Pokud je závit čistý a páčka se povoluje, stačí ji takto povolit, šroub potřít tmelem a opět vše sestavit.



Shimano jde zcela jinou cestou a nemá tak u brzd SLX šroub ani jednoduchý mechanismus v páčce, ale trochu složitější objímku, která jde vnitřkem těla kolem páčky a dosedá na tělo až za ní.

Samotná páčka je do hlavního těla uchycena jednoduchým čepem, který bývá většinou jen nasazený skrz. Postupem času se objevilo šroubovací provedení ze dvou dílů nebo průmyslové ložisko u sjezdových brzd Avid Code. V drtivé většině ale stále vede klasický kulový čep bez ložisek, jednoduše provedení zde totiž opravdu stačí. Bohužel časem se dokáže vytvořit slušná vůle, ale vše lze vyměnit nebo vylozovat. Páčka nesmí být v hlavním těle uchycena příliš natěsno, protože slabá pružinka před pístkem uvnitř by nedokázala vytlačit po stisku páčku do výchozí polohy. Minimální odpor je tedy co nejdůležitější.

Čep versus vzdálenost

Druhý záhybný bod páčky je kluzný čep, kterým je spojena přes speciální šroub s pístkem uvnitř. Zatímco u věček je tento čep nahrazen koncovou lankou, které táhne páčku, zde je to naopak a šroubek tlačí. Na jednom konci má šroubek kulovou hlavu, která zapadne do prohlubně v pístku nebo podložce před ním a je jistěna seger pojistkou, aby nevypadla. Druhý konec má závit, který se našroubuje do kluzného čepu nasazeného v páčce. Uvnitř konce se závitěm je otvor pro 2,5mm imbus. Díky kulové hlavě a závitě lze otáčením šroubu regulovat vzdálenost páčky od řídítek. K žádnému ovlivnění kroku brzdy nedojde,

je jen o nastavení vůči řídítkům tak, aby to vyhovovalo délce prstů jezdce. Páčka příliš daleko od řídítek ale není úplně ideální a naopak páčka příliš blízko řídítkům může znamenat to, že se zapře o hlavní tělo brzdové páky dřív, než může pístek naplo stlačit destičky ke kotouči. To je obzvláště nebezpečné, takže při seřizování vzdálenosti páčky vždy s rozvahou.

Někdy se stane, že se páčka samovolně přiblíží ke řídítkům, aniž bychom se šroubkem točili. Kulová hlava a úhel závitů totiž vílvem tlaku na páčku a vibrací při jízdě dovolí šroubu, aby se postupně sám pohyboval v čepu. Šroub je sice jistěm závitovým tmelem, ale ten někdy povolí a nastane tento jev. Lepší, než s sebou vozit imbus a neustále napravit, je prostě šroub znovu natřít tmelem.

Lepší řešení nabízejí regulační kolečka nebo šrouby s hlavou vyvedenou ven

Plná zbroj

je tak materiál na tělo pohodlný. Přední díl sahá těsně nad pas, kde má z vnitřní strany pogumovaný lem proti vyhrnování, takže neomezuje v ohýbání a neposunuje se. Masivní zip je samozřejmostí. Trochu nadstandardem je neoprenový lem kolem krku, který rovněž navyšuje komfort. Bohužel zakončení zipu vpředu je u krku trochu vyšší a lehce drže. Se spodním tričkem to ale není znát, na hole kůži je lepší nechat jej trochu porozepnutý.

Chrániče se skládá z několika samostatných dílů. Hlavní vesta má vpředu tři pěnové chrániče hrudníku a břicha. Vzadu je pak slabý pěnový panel přes lopatky. Hlavní zadní chrániče páteře je k vestě uchycen dvojicí zipů a v pase pružnými popruhy na suchý zip. Páteřák má šest plastových panelů s kloubem nad kostrčí, takže umožňuje slušnou pohyblivost. Pod plastem je tvrdá pěna a pod ní ještě jedna vrstva polstrovaní, kterou lze odepnout a vyprat samostatně. Ochrana páteře je tedy maximální, navíc v kombinaci s pěnou přes lopatky jsou záda kompletně zakrytá. Páteřák lze používat i samostatně.

Dalšími díly jsou rukávy, které lze od vesty odepnout přes ramena. Zip přes

horní část ramene ponechává celé podpaží volné a absence materiálu v tomto místě tak nabízí maximální odvětrání a volnost pohybu. Ramenní kloub je chráněn plastovým dílcem, na něj navazuje pěna a opět plasty přes loket a předloktí, kde je pásek na stažení. Na zápěstí je další stahování na suchý zip, které se nám jevílo materiálově trochu tvrdší. Celkové provedení rukávů je ale maximálně bezpečné, stejně jako zádová část. Boční partie jsou naprosto volné, kryté pouze síťovinou. To je ale klasika většiny chráničů.

Testovaná velikost XL je ideální pro jezdce do výšky 185cm, v pase i v ramenou sedí přesně a příliš mnoho kil navíc neodpusť, takže je třeba zkoušet. Perfektní usazení na těle ale znamená jistotu při pádu, navíc hodné příměrný materiál s dostatečnou ventilací neomezuje a neděje ani během delšího používání.

www.haven.cz (už)

- + příjemný materiál, ochrana, variabilita
- zip u krku



Sjezd či extrémní freeride si bez chrániče horní poloviny těla lze jen stěží představit. Stejně jako u dřevěných či dalších oblečení, i chrániče musí sedět a být pohodlné nebo z příjemného materiálu. Brnění Haven Cadaver za 3190 korun toto bezpečíku splňuje. Jako základ celého chrániče je použita tkanina Mesh, která je na omak velmi příjemná a ačkoliv jde o syntetiku, na těle nikde neškrábe a je velmi jemná. I bez spodního prádla

Seskok s Bellem

Řadí na kole skáče z různých hran, nebo prostě jen jezdíte sjezd a freeride? Pak vás určitě osloví integrovaní přilba Bell Drop. Tenhle kousek totiž, více než vyloženě sjezdovou přilbu, přimíná masivnější modely pro motokros, takže bezpečnost je u něj na prvním místě.



Ručně vrstvená laminátová skořepina disponuje sedmičkovými ventilačními otvory, z nichž čtyři spodní jsou kryty kovovou mřížkou. Stavitelný štítek umožňuje hodně výrazné vyklopení nahoru, takže rozhodně nebude překážet ve výhledu. Osvěm pozor na přílišné vyklopení, mohl by pak ve vyšší rychlosti dost výrazně brzdit. Náustek přilby patří mezi ty tvrdší, takže stlačit jej rukama jde jen hodně těžko a jen velmi málo se prohne. Obavy, že by se při nárazu propružením dostal až k ústům, jsou liché. Tento prvek je u levnějších helem dost často kamenem úrazu, protože materiál propuští, a jezdeck tak dostane facu navíc od náustku. Větrací mřížka ve spínce je samozřejmostí, stejně jako pryžové překrytí horní části, které by mělo částečně bránit zapadávání bláta a přílišnému zamílžování skel brýlí. Jde ale spíše

o designový prvek, než abychom nějak výrazně pocítili jeho přítomnost.

Vnitřní výstelky jsou hodně vysoké, takže přilba nabídne dostatek komfortu a hlavně absorpce v případě nárazu. Všechny výstelky lze jednoduše odepnout a vyprat, navíc zpětná mřížka je hodně jednoduchá. Bohužel kvůli menší velikosti větracích otvorů je ventilace na slabší úrovni. Zapínání pod bradou funguje na klasickou přezku. Díky kulatějšímu tvaru přilba sedí i jezdcům s větší hlavou. Polstrovaní poskytuje dostatečnou velikostní toleranci. Velmi kladně hodnotíme provedení průzoru, které umožňuje použití širších motokrosových brýlí a jezdeck ve výhledu nikde neomezuje. Stejně tak boční partie náustku nejsou příliš vysoké, takže jezdeck vidí i dobře pod kolo. Náustek není zbytečně dlouhý a rovněž neomezuje ve výhledu.

Celkové zpracování, hmotnost 1076g a cena 2990 korun nebo design à la Brian Lopes, to jsou hodně silné argumenty pro tento bezpečný módní doplněk.

www.progresscycle.cz (už)

- + výhled, odolnost, cena, polstrovaní
- slabší ventilace

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
Sídliště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

CE CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

Author, Merida, Rocky Mountain
Bianchi, NW, Craft, Moira,
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

po – 10–18
út – 10–18
st – 10–18
čt – 12–20
pá – 10–18
so – 9–14

soboty od listopadu do února zavřené

Kola Štorek Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ dětská
■ platební karty
■ splátkový prodej bez navýšení

popá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-srpen)

info@kola-sport.cz
www.kola-sport.cz
tel.: 257 721 313
Komenského 92, Revnice

AUTHOR MERIDA GIANT SCHWALBE

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ

značkový prodejna servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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

