

CYKLOSERVIS

AUTHOR Magnum



Název Magnum je úplnou novinkou v nabídce domácího Authoru, a to přímo na postu nejvyšším. Dosavadní topmodel Introvert se proto musí spokojit s až druhou pozicí v hierarchii závodních XC kol značky. Samozřejmě se v případě modelu Magnum jedná z části o imageový produkt, který nemá trhat rekordy v prodejnosti. Je to jakási skříň dokonalosti značky, bike postavený pro závodníky a entuziasty. Tento přírůstek v kolekci 2010 je luxusní jak svou cenou 129 990 korun, tak i kompletní sadou Sram XX a novým karbonovým rámem. Ovšem částku, za níž už se dá pořít

dit celkem hezké ojeté auto, více než přesvědčivě vyvažuje svými skvělými jízdními vlastnostmi. **Nová generace karbonového rámu si oproti předchůdci výrazně polepšila v celé řadě**



parametrů. Jedním z těch nejdůležitějších je hmotnost, a to její úbytek o více než čtvrt kilogramu. Samotný rám v testované devatenáctce váží velice slušných 1100 gramů. Zlepšeny ale byly i další parametry jako torzní tuhost a schopnost absorpce otřesů.

Pořádný kalibr

Název Magnum rozhodně nemá evokovat nanuk s čokoládovou polevou, ale zbraň pro opravdové drsněky. Z projevu kola jsou už při prvním šlápnutí znát jeho nekompromisní závodní ambice.

► Pokračování na str. 6



Mašina od dědy

Značka Deda, specializující se především na luxusní komponenty postu řídítek, představeců a sedlovek, představila nové kliky nazvané **Deda Lokomotiv**.

Jejich karbonová konstrukce s titanovou, 24mm osou a zcela atypickým uchycením převodníků na pouhých dvou ramenech, je něčím zcela ojedinělým. Konstrukteři jednoduše vycházeli z faktu, že v horní a dolní úvratí kliky není záběr tak silný jako při přechodu do přední, respektive zadní úvratí. Samozřejmě toto řešení musí prověřit praxe, přece jen uchycení převodníků v pouhých dvou bodech je na jejich konstrukční pevnost velice náročné. Snad ale u Dedy vědí, co dělají. Designově jsou kliky Lokomotiv rozhodně výjimečné.

U klik by použit nový TTC design neboli Torque Transfer Concept. Hmotnost celého setu 696 gramů (kliky) + 94 gramů (misky s ložisky) však ukazuje, že si absence dvou ramen vyžádala zesílení zbytku konstrukce, takže váhová diéta se nekonala. Převodníky jsou kompatibilní s jedenáctkovými řetězy Campagnolo.

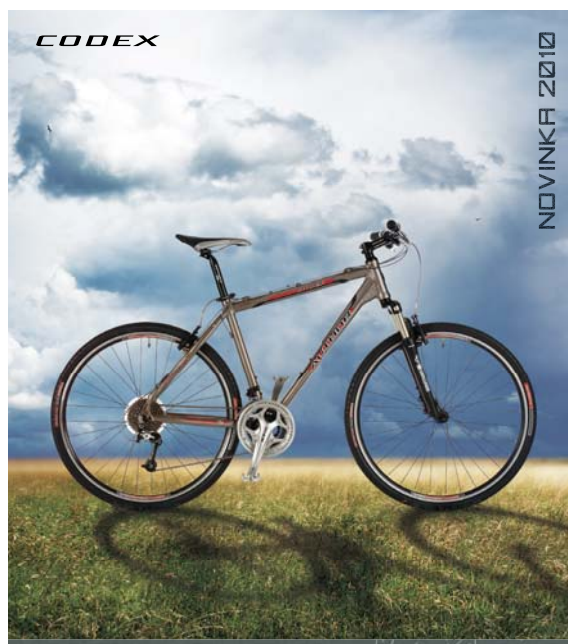
Kliky budou nabízeny v délkách 170, 172,5 a 175 mm v bílé nebo černé verzi. Cena kompletu je 11 990 korun.

www.cyklosvec.cz

(kad)

ŠKODA YETI 1,2 TSI

Čtěte na str. 11



NOVINKA 2010

CODEX

Doporučená cena: 24.990,-

www.author.eu

Author kol



Dětská kola si v posledních letech prošla nejen vývojem co do kvality, ale hlavně v oblasti designu. Zavržením se malým adeptům jízdy na kole totiž není vždycky jednoduché a posadit je v obchodě na první kolo často vyžaduje značnou dávku trpělivosti a leckdy i pár výchovných plácnutí.

Hello Kitty a Kawasaki

Designově tak trochu výjimečná jsou dětská kola od značky InSPORTline, která dodává modely Hello Kitty, vyráběné v licenci japonské designérské firmy Sanrio, produkující třeba šperky, hodinky, kabelky nebo oblečení. Tyhle růžové holčičí stroje ve velikostech kol 12 až 20 palců pak doplňuje chlapečká řada Kawasaki, v typické zelené. O spojitosti s výrobem motocyklů není třeba se rozepisovat. Dodávané velikosti jsou stejné, takže kde jsou rozdily a co dané stroje nabízejí? Podrobili jsme je krátkému testu, k němuž jsme si od blízkých příbuzných vypůjčili děti, které se po dvou letech od testování vozíků za kolo zase rády aktivně zapojily.

Bílá kočička

Dámy mají přednost, takže začne růžovým strojem s bílou kočičkou ve znaku postaveným na ocelovém rámu. Všechny velikosti mají jednu hlavní rámovou trubku, takže nastupování a hlavně sesedání jsou bezpečné. Bowden na vršku trubky bychom sice raději viděli dole, ale nijak výrazně to nevádí. Kolo má dvě klasické čelistové brzdy, jímž jsou přizpůsobeny páčky. To chválíme, protože některá dětská kola sdělují občas na dospěláckou páčku pouze přitaženou blůžu k řídítům. Tady není třeba tak silně mačkat páčku, aby dítě zastavilo. Ráfčům se šikmými boky navíc odpovídá úhel na špalících, takže dosedají celou plochou.

Klasický představec umožňuje postupné přidávání na výšce řídítek, takže dítě z kola tak rychle nevyrostne, tož platí i pro sedlo. Samozřejmě jsou výrazně přetaženy konci rukojetí, aby dětem nesjela ruka z řídítek. Rovněž kompletní zakrytování řetězu a převod-

Dětská jízda



níku je nutností. U testované šestnáctky bychom ale spíše než zadní čelistovou brzdou raději viděli protišlapací provedení v náboji, je to jistější. Děti určitě potěší nosič a dvojitá brašna s upínáním na suchý zip.

Balanční kolečka sice nejsou u šestnáctky často už potřeba, nicméně jsou součástí výbavy. Bohužel u nich jsme zaznamenali rychlejší úbytek materiálu, a rovněž samolepkou na nich dlouho nevydrží. To je ale jediná vada, kterou

jsme během dravých dětských jíz odhalili. Růžový stroj s blatníky, nosičem a nezbytnou houkačkou ve tvaru kočičky porádíte pro malou princeznu od 2990 korun ve velikosti 12", testovaná šestnáctka stojí 3690 korun.

Kawasaki zelená

Ještě kola zatíná, Kawasaki zelená, zpívá se ve starém songu kapely Tři sestry. V případě tohoto modelu jsme měli i my chuť vyzkoušet si odpružení

gumová gufera na vidlici jsou jen krycím manévrem.

Řídítka s hrazdou lze výškově nastavit, opět připomínají motorkářský vzor, stejně jako sedlo. To je u odpružených modelů v provedení lavice, stejně jako na motorkách, a je doplněno kapotáží pevně uchycenou k rámu. U pevných modelů je pak klasika se sedlovkou. Lavice se není extra široká, takže děti mohly klidně šlapat, nicméně regulace výšky zde není žádná. Doba používání tak bude proti klasice trochu omezenější, jakmile dítě povyroste.

Brzdy jsou zde rozděleny na „V“ provedení vpředu a protišlapací vzadu. Zakrytí řetězu nebo gripy jsou zde stejně jako u divím modelu. Hodně dobře vypadá přední blatník s deskou pro číslo jezdecké. Plast je poměrně odolný a „testeři“ jej během těch několika pádů neulomili.

Stabilizační kolečka jsou zde z mnohem odolnějšího materiálu, takže na nich opotřebení nebylo znát. Cena kol Kawasaki začíná na 2990 korunách za dvanáctku, testovaná šestnáctka pak stojí 3690 korun.

Obě kolečka ale mají jednu velkou nevýhodu, jakmile na ně dítě posadíte, už z nich nechce dolů, takže opatrně s výběrem.

www.inSPORTline.cz

(už)

- + Hello Kitty: páčky brzd, gripy
- Kawasaki: citlivost pružení
- Hello Kitty: materiál koleček
- Kawasaki: sedlo napevno

Biologický korek

Ergon představil na americkém veletrhu Interbike v Las Vegas nové gripy BioKork. Ty jsou výsledkem projektu GreenLab, kdy 40% celkové hmoty gripu pochází z Portugalského korku. Díky tomu budou gripy nejen velmi lehké, ale přírodní korek také extrémně dobře tlumí vibrace a má přirozené antibakteriální a hypoalergenní vlastnosti. Klasický gel v podložce je nahrazen rostlinným olejem a vnitřní jádro je z plastické hmoty vyztužené přírodními vláknami. Není materiál gripů, ale i svorky z duralu jsou recyklovatelné. Nové gripy BioKork přijdou na náš trh na jaře 2010 a jejich cena bude 890 Kč.

www.ultrasport.cz



(mig)

NAKUPUJEME

Řetězy

Výběr řetězu není ničím extra složitým, v zásadě stačí pouze dodržovat vzájemnou kompatibilitu pohonného ústrojí. Výraznější rozdíly jsou totiž především v šířce jednotlivých provedení, podle určení například na osmikolečnou, devítikolečnou, desítku či jedenáctku. Takže třeba současnou kvalitní bikovou sadu rozhodně není možné doplnit o široký řetěz, určený pro šest či sedm pastorků. Pouze volbu provedení v závislosti na počtu převodů ale výběr nekonečí. Vedle kompatibility řeší mnoho uživatelů také kvalitativní úroveň, s níž v drtivé většině případů souvisí životnost konkrétního provedení. V neposlední řadě přicházejí ke slovu takové libůstky jako třeba jednosměrný řetěz, používaný u posledních generací silničních sad Shimano Dura-Ace a Ultegra.

Vzájemná kompatibilita celé řady provedení umožňuje v případě soustavy pohonu kombinaci produktů různých výrobců. Tloušťka pastorků i šířka distančních podložek, tedy vymezovacích kroužků, je totiž ve většině případů v podstatě shodná, a to ne v závislosti na výrobci, ale právě na počtu použitých pastorků. V praxi tak lze například na desítkovou sadu Campagnolo použít řetěz Shimano, samozřejmě v jednosměrném provedení na desetikolečko. Stejně tak je možné mezi sebou běžně kombinovat kazety Sram a Shimano s řetězy od těchto výrobců. A kombinaci se sadami těchto značek umožňují třeba i řetězy Connex Wippermann, BBB, KMC a další.

Na co si dát pozor?

Zásadní při výběru a nákupu je dodržení odpovídající šířky řetězu, tedy takové, aby byl dostatek prostoru mezi vnitřními články, a zároveň pro zamezení škrtání vnějších článků o sousední pastorky. To vše ale za vás zajistí určení řetězu na osmikolo, devítikolo a podobně. Pokud údaj o počtu pastorků nebude jasně patrný z balení řetězu, měly by samozřejmě pomoci vědomosti prodávace.

Další rozdíly jsou také v boční flexibilitě řetězu, s níž souvisí schopnost přizpůsobení vychýlení od ideální řetězové linky, v závislosti na míře křížení řetězu. Tento faktor je závislý na neoprádatelné vůli mezi jednotlivými řetězovými články.

A v neposlední řadě je zásadní správná volba délky řetězu. Pro desetikolečko s výrazným rozsahem pastorků a trojici převodníků bude logicky potřeba delší řetěz, než když na tomž silničním kole bude použita časovka kazeta se stupňováním po jednom zubu a pouhé dva převodníky, s nimiž souvisí i podstatně kratší ramínko přehazovačky. Originál zabalené řetězy mají většinou délku 114

článků, která je dostatečná pro běžně používané kombinace převodů i délky zadní stavby rámu. Ovšem třeba v případě internetového nákupu bude možná lepší se na délku řetězu informovat, neboť vám v případě méně seriózního prodejce může poštu bohužel přijít i neoriginálně zabaleny řetěz v igelitce ze supermarketu. Takový OEM řetěz byl již výrobcem určen pro přímou montáž, s největší pravděpodobností pro konkrétní značku, takže na to pozor.

S délkou přímo souvisí zkracování řetězu v závislosti na konkrétním kole a následná montáž. Zde přichází ke slovu nýtovací pro zkrácení a poté opět nýtovací, případně rychlospojka. S ní je práce samozřejmě o poznání pohodlnější, nehledě na výhodu daleko jednoduššího praní řetězu, který je právě díky rychlospojce možné snadno odmontovat z kola. Rychlospojku lze většinou sehnat i samostatně. V případě nutnosti zanýtovaný by měl být u řetězu speciální nýtovací čep. Například značka Shimano jej má v případě originálního balení většinou odlamovací a samostatně přiložený. Správné a pevné zanýtování například devítikolečného řetězu od Shimana je bez takového speciálního čepu dost obtížné.

A životnost? V zásadě platí, že cena jde ve většině případů v přímé úměrnosti právě s životností, což v minulosti potvrdil i náš dlouhodobý test řetězů. Dražší řetěz je vyroben z kvalitnější oceli, s čímž souvisí menší procento případných problémů jako je nežádoucí rozpojení („přetržení“) řetězu. Kvalitnější ocel je zároveň nejen pomalejšího opotřebení a pevnějšího spoje mezi články a čepy, ale na druhou stranu i o něco menší citlivosti k pastorkům a převodníkům. Objem najetých kilometrů na jednom řetězu však závisí nejen na ceně, ale také na jeho údržbě, tedy čistotě a mazacím cyklu. Pokud někdo k ístěčce zvolí třeba řetěz HG93, finančně ho to ve vztahu k našim kilometrům vyjde podobně, jako kdyby zvolil odpovídající provedení HG93. Rozdíl bude především v častější nutnosti výměny.

V případě řetězu se dá řešit dokonce i hmotnost, a to především u luxusnějších provedení. Odladěnější vnější články, duté nýty, to jsou způsob, jak shodit pár gramů i v případě řetězu. Výjimkou není ani použití titanu, který pro výrobce stranou i tomoderulu třeba již zmínovanou značku Connex. Ovšem řešit hmotnost právě u řetězu není tím úplně nejlepším místem kola. Nehledě na fakt, že se kilometry na takovém řetězu kvůli úspoře pár gramů značně prodrží.

(kad)

NOVÉ AMR 2010

AMR 7500

„Je rychlý, maximálně pohodlný, výborně ovladatelný a především dokonale tuhý při silovém záběru. A když píšeme „tuhý“, máme na mysli tuhost vysoce nadprůměrnou.“

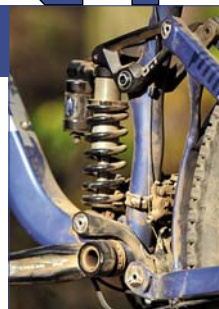
Cykloservis č.18 - nezávislý test

www.ghost-bikes.cz



GIANT

Reign X1



společně s nízkou vahou kola lze snadno bezhlavě letět z kopce. Podle vlastních zážitků z freeridových tratí v Krkonoších (Rokytnice, Spindl, Velká Úpa) si troufáme tvrdit, že s lehkým kolem se máže rozdí 1–2 cm zdvihu oproti o 2–3 kg těžšímu stroji, protože to, co požere třeba sjezdák Glory, se dá právě snadnějším nadlehčením kola zjemnit i na Reignu X. Ovšem nelze to zase paušalizovat tak, že Reign X nahradí v závodním sjezdu speciály s dvoustavovými zdvihem. Pohárové tratě sjezdu jsou něco jiného, než vikendové svezení v bikerparku.

Posed na kole je kratší, zatímco rozvor je díky zadní stavbě délky 434 mm a úhlu hlavy 67° středně dlouhý. Ovladatelnost a točivost kola je tedy zcela vyvážená, delší rozvor pak pomáhá kolo krotit ve vyšších rychlostech. Lehký předek a velký „rejd“ vidlice Fox 36 R Vanilla jednoznačně usnadňuje ovládání. Odpružení zajišťuje citlivá ocelová pružina s progresivním přitvrzením na konci zdvihu, stejně tak jako u tlumiče Fox DHX RC2 s možností přitvrzení. To se nejvíc hodí při jízdě do kopce ze sedla, kdy by se pod vahou jezdce mohla zadní stavba rozhoupat.

Nespokojeni jsme byli pouze s umístěním čepu horního vahadla do středu sedlové trubky, což zkrátilo prostor pro sedlovku. Aby sedlo nepřekáželo ve sjezdu, museli jsme originální sedlovku seřiznout, takže do výjezdu nám pak již nedokázala zajistit XC posed. Pro jízdu všemi směry bez použití lanovky by tedy byla nutností teleskopická sedlovka.

Pro koho

Giant Reign X udělá obrovskou radost freeriderovi, jemuž nevádí si na kopec dojet po vlastní ose, neboť mu umožní pohodlné šlapání díky nízké hmotnosti kola, kvalitnímu systému odpružení i možnosti přitvrdit tlumič. Z kopce je to pak neskutecná paiba, Reign X je skvěle ovladatelný, odpružení zdatné a díky nízké hmotnosti kola se dá nad povrchem skoro letět. Bikerparksy, freeridové stezky, ale i neznámé terény, tam všude bude Reign X1 jako doma. V nabídce značky jsou kromě testované „jednící“ za osmdesát tisíc i dražší „nula“ za 130 tisíc a nejlevnější „dvojka“ za příznivých 45 tisíc. Její hmotnost sice nebude z těch nejnižších, ale za takhle malý obnos je možné se dostat k rámu, který sám o sobě stojí 33 tisíc.

Na nový rám u freeridového stroje Reign X se zdvihem 170 mm jsme se upřímně hodně těšili. Všechny indicie totiž nasvědčovaly tomu, že bude ve své kategorii patřit k těm absolutně nejlehčím. Když jsme jej pak vyjmuli z krabice, jeho nízká hmotnost vykouzila úsměv. Parádních 14,9 kg je na celé kolo i s pedály fantastická hodnota, uvědomíme-li si, že tlumiče jsou vybaveny ocelovými pružinami. Katalogová hmotnost nejvyššího modelu Reign X0 13,7 kg (bez pedálů) je pak ze slůvy „ufo“, s tak lehkým freeridovým strojem si jezdec může v lese hrát jako s dětskou hračkou, nadhazovat si ho, kde se mu zachce a do slova létat nad překážkami, které by jej jinak zbytečně brzdlily.

Klíčem k nízké hmotnosti kola je kromě špičkového osazení hlavně zcela nový rám, na němž se oproti původnímu podařilo ušetřit skoro tři čtvrté kilogramu. Dosavadní verze rámu využívala pro uchycení pístnice tlumiče speciální „klece“ ve spodní rámové trubce, ta ale vyžadovala více materiálu. Nový rám byl po vzoru modelu Anthem, Trance a Reign navržen v podobném duchu, tedy s prohnutou spodní rámovou



Maestro vládne

Giant používá vlastní systém odpružení Maestro, který je, jak jsme se již mnohokrát přesvědčili, dotažen prakticky k dokonalosti. Díky využití vlastností virtuálního čepu zadní stavby jsou odděleny síly vznikající při šlapání od rázu přicházejících od terénu. Giant tak vyřešil problémy s nechtěným propužňováním při šlapání, takže jezdci je velmi svízná.

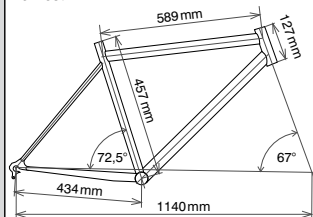
Zadní stavba je zavěšena na dvou vahadlech, jejichž vzájemná poloha vytváří polohu hlavního – virtuálního čepu otáčení zadní stavby v průsečku přímkou, které pomyslně prochází čepem obou vahadel. V průběhu pružení se však vzájemný sklon vahadel mění, čímž se pohybuje i poloha virtuálního hlavního čepu. Inženýrům giantu se podařilo tato vahadla umístit tak, že výsledná poloha hlavního čepu v každé fázi chodu zadní stavby ignoruje tah řetězu a propužnění aby započítávaly pouze síly jdoucí odspodu. Výsledkem je sametově jemná jízda v rozbitém terénu, ale zároveň možnost šlapat bez zbytečného propužňování a houpaní, které by pohlcovalo jezdčovu energii, vynaloženou na šlapání. Tato vlastnost se pak projeví i v silovém šlapání ve sjezdových pasážích, kdy se dá nejen lehce zrychlovat, ale

trubkou. Rám je svařen z trubek ze slitiny hliníku AluXX SL, která disponuje vysokou odolností při nízké hmotnosti, takže se vzduchovým tlumičem rám váží ve velikosti M pouhých 3,1 kg. A to je na zdvih 170 mm hodně dobré číslo.

Technická specifikace:

Rám: Reign X AluXX SL, 170 mm
Vidlice: Fox 36 Vanilla R, 160 mm,
Tlumič: Fox DHX RC2
Razení: SRAM X.7
Přesmykač: Shimano SLX
Přehazovačka: SRAM X.9
Brzdy: Avid Elixir 5 185/160 mm
Kazeta: Shimano Deore 11–34
Řetěz: Shimano HG-73
Klíky: Race Face Ride AM
Rídítka: Race Face Evolve AM
Představec: Race Face Evolve AM
Sedlovka: Giant Connect SL
Sedlo: fi:zi:k Zeak mg
Ráfky: DT EX500
Náboje: DT 340, 20/12mm
Pláště: Kenda Nevegal 2.35
Hmotnost: 14,9 kg
Cena: 79 999 Kč

Velikost M



- + velmi nízká hmotnost, skvělá ovladatelnost, funkce odpružení, možnost přitvrdit tlumič
- krátká sedlová trubka

APACHE BICYCLES

Miloš Bečvář, 52 let

- čs. reprezentant v běhu na lyžích 1975–94
- 12x mistr ČR v běhu na lyžích
- 3x účast na Mistrovství světa (4. a 5. místo)
- 2x účast na ZOH (Lake Placid, Sarajevo)
- 6x vítěz závodu Světové série dálkových běhů
- 2x Mistr světa veteránů v běhu na lyžích
- 3x Mistr republiky MTB XC, kategorie masters



Tanka Tate velký vítr

Velikost 16,5" · 19" · 21,5" · Cena ~~14 990 Kč~~ 12 990 Kč

I kola pod patnáct tisíc musí mít kvalitní základ, proto je i Tanka Tate stavěn na stejném základu jako nejlepší model Blackhawk. Odpružení je tentokrát svěřeno novince značky SR Suntour, modelu SF9 XCM s hydraulickým lockoutem a zdvihem 100 mm. Komponentové osazení je svěřeno sadě Deore, bonusem je přehazovačka XT, což neurazí začínajícího závodníka a hobby jezdce to naopak poslouží jako výborný a spolehlivý společník. Ráfky s vyšším profilem nabídnou dostatečnou odolnost, jejich broušené stěny v kombinaci s ráfkovými brzdami i dostatečný výkon. Hmotnost 12,5 kg stále drží výkon na vysoké úrovni.

Apache® Bicycles — Duch vítězství

Apache
Bicycles
MTB-09

SLEVA
- 2.000 Kč

Obchodník

S lidmi od Apache jsem prožil nejen sportovní, ale i podnikatelskou kariéru. Proč prodávám Apache Bicycles? Nadstandardní kvalita montáže, značkové komponenty a dobrá cena. Moje prodejna ve Strakonících je zaměřena na prodej kol a lyží. Životní krédo: „Spoléhat sám na sebe!“

www.apache-bike.cz

Tou nejlepší a nevybavenější navigací kombinovanou s cyklocomputerem pro jízdní kolo je Garmin Edge, model 705. Jeho levnější bratříčkové začínají u označení 205 a končí u 605. Protože levnější modely nás vcelku nezajímaly, sáhli jsme samozřejmě po tom nejlepším, co firma na kolo nabízí.

Vlastně nejen tato firma, ale kdokoli. Garmin Edge 705 je opravdu to nejlepší zařízení pro maximum informací, které chcete za jízdy sledovat nebo si prohlédnout po vyjíždě nebo tréninku.

V naší recenzi nebudeme podrobně popisovat opravdu neuvěřitelné množství funkcí, neboť vy se můžete dočíst kděkoliv na internetu nebo v jiných recenzích. Věřte tomu, že poznat dokonalé tento přístroj by zajistilo naprosto monotematické vydání tohoto Cykloservis. Proto se omezíme, pokud možno, na praktické informace z našeho dlouhodobého testu.

Něco o montáži

Máme dvě možnosti, kam umístit tuto mašinku. Bud na řídítka, nebo na představec. Dát si tuto milou chlupičku na řídítka, aby nám třela do prstů, a byla tak i náhlednější na ulomení, se nám zdálo jako zvrhlost. Vyhodnější je více oku lahodící poloha je na představi. Tam pasuje krásně. Stejně tak ho vozí silniční profesionál. V balení jsme našli dvě montážní úchytky, takže dáte si jednu na silniční a druhou na bike je takřka samozřejmost. O tom, že Garmin lze nastavit na oba rozdílné průměry kol a přepínat podle potřeby, asi nemá cenu psát.

Obsham naší krabičky od dovozce Garminu byl i magnet na drát kola, magnet na kliku a snímač (čítá) obou magnetů, k umístění na levou spodní zadní síťku rámu. Ted se asi někdy zarazí. Proč, když má vše řídit satelit? Odpověď je jednoduchá. Jednak pro snížení frekvence šlapání, jednak pro snížení otáček kola (jako u běžného computeru), pokud by vám třeba měly skalami, nebo kděkoliv jinde, vypadat satelitní signál. Magnet ho ihned zastaví a vaše čísla na přístroji budou pořádkem přesná. A zbývá už jen upnout si na prsa snímač tepové frekvence, přístroj zapnout a vyrazit za přesně změřenými cyklistickými zážitky.

Když vás vede sedmsetpětka



Jak se ovládá?

Přiznám se, že jsem si se zájmem přečetl několik recenzí o tomto přístroji. Zajalo mě, jak si v mnohých dotyčných recenzentech najde nějakou tu závadu na ergonomii. Jednomu vadí, že je knoflík na levé straně, druhému na pravé a třetí by ho chtěl mít uprostřed. Budte v klidu. Přístroj je pro ergonomické strance naprosto v pořádku. I pro ty, kdo se třeba bojí pusit řídítka levou rukou, protože to neumí. Mnozí recenzenti si zřejmě nevšimli, že máme nejen čtyři prsty, ale ještě ten pátý vratiprst – palec se nazývá. Takže dostatek prstů na jakoukoliv manipulaci. A navíc se nepředpokládá, že za jízdy budete neustále něco přepínat. To končí vždy buď těžkým karambolem, nebo absolutní nevědomostí, kudy je jsme to vůbec jeli. Mysleli na to, že podobné stroje jsou jen naši pomůckou při jízdě, ne cílem.

A co že budeme za jízdy přepínat? Především levým tlačítkem dole mezi mapou, číselnými údaji o jízdě a grafem nadmořské výšky. Potom vpravo nahoře budeme případně měnit měřítka mapy. Čelní tlačítka ovládají stopky. Pokud nejste závodník a nejedete třeba okruhy na čas, tak na čelní tlačítka můžete skoro zapomenout.

Krátko se zastavme u číselných údajů o jízdě. Ty si do zobrazené tabulky navolitě podle své potřeby, jak je u Garminu zvykem. Já si převedli okamžitou rychlost, ujetou vzdálenost, tep, hodiny, dobu jízdy, nadmořskou výšku, průměrnou rychlost a celkovou výšku výjezdu. To se mi zdálo pro mou jízdu nejzajímavější. I když pro mne je důležitější, kde jede, než sledování čísel. Ale k věci: zvolit si můžete celkem z 50 (!) funkcí výpočtu o jízdě. Například, i pokud toužíte za jízdy sledovat, kdy vyjde slunce...

Ještě je asi potřeba zmínit se o tlačítku vpravo dole, což je vstup do menu. Dalo by se ho hovorit o tom, že toto tlačítko se za jízdy použije pouze teh-

dy, když si chceme do přístroje zaznamenat naši momentální polohu. Třeba, pokud jsme viděli pěknou slečnu na zahradě, když jsme projížděli kolem.

Jak to je vidět?

V některých recenzích jsem se dočetl, že přístroj je příliš velký. Podobný názor nechápu, neboť přístroj je mapový a těžko bych si ho dovedl představit s menším displejem zobrazujícím mapu. Já bych řekl, že přístroj je akorát. Mám pouze malý problém. Nosím brýle na dálku i na čtení. Při jízdě používám do slunečních brýlí dioptrickou vložku, takže trochu huť vidím i na číslka jakéhokoliv cyklocomputeru. Běžně to řeším tak, že pokud mám mapu a chci ji použít, musím zastavit a z kapsy vytáhnout levně hypermarketové čtceci brýle a mrknout se, kudy je vede cesta z lesa nebo do hospody. Ale musím konstatovat, že čísla na sedmsetpětce jsou dostatečně velká, abych je za jízdy přečetl i já, lehký slepec. A to bez problému. Nejvíce jsem se bál, co uvidím, až mi zhasne displej. Ten si totiž musíte rozsvítit sami zmáčknutím jakéhokoliv tlačítka. Kdyby svítil lesa, za chvíli máte po baterkách. Posvětlení lze nastavit na maximálně dvě minuty. Může ale konstatovat, že i já při zhasnutí displeje čísla vidím dobře. Při přepru na mapu jsem podsvětlení uvítal.

Nabijte si baterky

Mnozí netrpělivě čekají na informaci o tom, jak dlouho vydrží přístroj nabitý. Musím vás potěšit – dostatečně dlouho. Na plné nabití, které mi trvalo pokaždé něco přes hodinku, vydrží přístroj pracovat minimálně deset hodin. Samozřejmě záleží na tom, jak často rozsvěcujete displej. Deset hodin v sedle kola stráví opravdu málokdo. A že se v některých recenzích autor kroutil nad tím, že mu přístroj vydrží tak dvě až tři vyjížďky na jedno nabití a že to je málo. Tak nad tím mávám rukou.

Něco se musí vždy najít. Stejně po každé jízdě vrazíte Garminu do „úšesčka“ nebo do zásuvky a baterku nažulocháte nadoraz.

Kudy, kudy vede cestička?

V několika recenzích jinde se píše, že přístroj neumí routovat po turistických cestách mimo silnice nebo dokonce po neznámých lesních cestách. Routování znamená, že si například navolíte cestu z bodu A do bodu B. Přístroj ale zpravidla vždy zvolí trasu po silnici. Rozhodně vám ne nabídně zkratku po lesní cestě. To se zdá jako nevýhoda, ale ta se musí usměřit dvěma informacemi. Především tou, že přístroj umí routovat kudykoliv, když se mu to povolí. Vše způsobuje mapa. Na ní a na jejím výrobci záleží, jaké objekty jsou do ní vložené a kudy povolí routovat. A dalším aspektem je například i to, do jaké míry je podobné routování po cestičkách pro cyklistu vhodné. Pro jednoho je cesta sjízdná, pro jiného ne. Vyskytnou se polomy, cesty mnohde zarůstají apod. Jak se tedy rozhodnout, jestli tam cyklistu při tvorbě trasy navést?

Výše uvedený „nešvar“ ale jistě vyváží zaznamenaná trasa do přístroje a přehrání doma do počítače.

Potom stačí spustit obslužný program Training Center a vidíme vše. Kudy jsme jeli na mapě, tepy, rychlosti, převýšení. Až do pozdní noci můžeme studovat údaje, překrývat je, porovnávat a ukájet se jimi. Můžeme stopu, kudy jsme jeli, poslat mejlem kamošovi a ten pojedje naprosto stejnou trasu jako vy. Nebo použít Base Camp a trasu vidíme v 3D zobrazení na Google Earth. Užasná hračka pro milovníky podobných záležitostí.

S Edgem na Tour de France a do světa

A aby to vše nebylo málo, pokud jste milovník

silničních kol a Tour de France, najedte si stránky garmin.com a zde naleznete výkony členů týmu Garmin v jednotlivých etapách letošního Tour de France. Ty si do přístroje nahrajete a můžete se porovnávat s profesionály. Garmin Edge 705 totiž disponuje funkcí Virtual Partner, při jejímž zapnutí si můžete průběžně porovnávat svůj výkon s nahraným výkonem jiného jízďáka. Samozřejmě si můžete porovnávat své výkony v jednotlivých jízdách na stejné trase, ale nemusíte se omezoval jen na údaje z Tour, můžete si stáhnout nejrůznější výkony ze všech koutů zeměkoule od stejných nadšenců, jako jste vy. A samozřejmě sami můžete ukládat své jízdy.

Umí i výkon

Žádný pořádný závodník se dnes neobejde při tréninku bez sledování výkonu. Edge 705 sice tuto záležitost měřit neumí, ale lze na něj napojit zařízení třetích stran. Seznam kompatibilních zařízení naleznete opět na stránkách Garminu. Odpadá tak použití dalšího budíku na řídítkách. Také přjmenná záležitost.

Povzdech na závěr

Těžko bychom hledali jiné podobné, komplexnější zařízení, které umí dokonaleji změřit vše o našem pohybu krajinou. A kromě toho vám ukazovalo, kde jste, kam jedete a kdy tam budete. Těžko také hledáme funkci, která v přístroji není a mohla by se nám hodit a která je pro kolo běžná. Jistě, některé přístroje disponují třeba údajem o tlaku, ale to je spíš pro ty, kteří potřebují ke svému výkonu cepin a lano. My jsme zkusili přístroj na kolo. Sedmsetpětka disponuje mnoha funkcemi pro řízení trénink, až je skoro nelze vyčíst. Je skvělá pro příjemnou jízdu krajinou i pro technokrata, kteří se opájí zpracováním mnoha údajů a dlouhým prohlížením mapy. Je zkrátka pro všechny. Nebo alespoň pro ty, kteří neváhají za tu věčnicku dát kolem deseti tisovic.

Jedinou záležitostí jsme raději nezkoušeli, a sice vodotěsnost. Ta je pro podobné přístroje na kolo více než důležitá. V manuálu jsem našel, že vodotěsnost je IPX7. Více se o něm o tom nepíše. Na jedněch stránkách jsem se ale dozvěděl, že tento údaj odpovídá vodotěsnosti při ponoření do metrové hloubky na dobu 30 minut. Tak toho bych se neodvážil ani náhodou. Ne že bych tomu nevěřil, ale nač pokoušet osud u tak drahého přístroje. Přiznám se, že je igeliták v kapse pro případ deště vše jistil.

(kany)

Vision by FSA

Značka Vision je sice novinkou na trhu, není ovšem žádným nováčkem, neboť její produkty vznikají pod taktovkou FSA. Naším testem prošla silniční zapletená kola Vision TriMax Pro, která vynikají příznivou hmotností a optimální kombinací aerodynamiky a absorpce otřesů. Snad výjma atypické pravé zadní přírube se po konstrukční stránce jedná o klasiku, stylistická čistota těchto kol je však rozhodně jejich plusem.

Vyšší duralové rátky s V-profillem a výškou průřezu 31 mm zajišťují nízký odpor vzduchu, což platí také o plochých, černě anodizovaných nerezových drátech Sapim Aero. Výška profilu rátku ovšem zbytečně nenavýšuje obvodovou hmotnost kol, na čemž se podílí kvalitní slitina, umožňující použití relativně tenké stěny. Bez rychloupínáků je hmotnost udávaná výrobcem 1520 gramů, takže cenovou kategorií i hmotností se v případě kol Vision TriMax Pro jedná o konkurenci zavedených modelů Mavic Ksyrium Elite, Campagnolo Zonda či Fulcrum Racing 3. Námí navážená hmotnost páru 1645 gramů včetně rychloupínáků (přední kolo 735 g, zadní 910 g) je vzhledem k ceně 13 900 korun průměrná hodnota, jen málokterý přímý konkurent však nabídne

tak dobrou aerodynamiku.

Obvodovou hmotnost zbytečně nenavýšují duralové niple, narodil o některých konkurentů však kola vyžadují montáž pásků pod duši. Ty jsou ovšem na kolech již standardně nasazené. Počty drátů představují celkem standardní kombinaci dvacet předvedu a dvacet čtyři vzadu. Radiální provedení s maximálně čistým nasazením do pláště nábój je vlastně předním kolu a levé straně zadního. U ořechů jsou dráty dvakrát křížové, i zde je ovšem použito provedení s přímo hlavičkou. Zvýšená pravá příruba je zajímavá svým nestandardním provedením s dráty zasunutými zbokem. V případě ořechu s duralovým pláštěm je možné vybírat mezi provedením Shimano nebo Campagnolo, nábój je samozřejmě využívají průmyslová ložiska. Určitou zajímavostí zadního nábój je relativně malá vzdálenost obou přírub, je zde proto velice malý rozdíl mezi úhlem sklonu drátů na pravé a levé straně kola. Nejvíce je tento konstrukční prvek patrný díky hodně dlouhému vymezovacímu dílu s prachovkou, použitému na levé straně osy.

Pochvalu zasluží rychloupínáky s hodně dlouhými páčkami, s nimiž se výborně



manipuluje. I když právě v případě upínáků a jejich ocelových táhel by se dalo celkem slušně odlehčovat.

V praxi se nám kola Vision osvědčila díky solidní akceleraci a především kvůli její kombinaci se zřetelným pohlcováním částí otřesů. V tomto ohledu typ TriMax Pro zastínil nejednoho přímého konkurenta. I když je celková torzní tuhost zadního kola spíše průměrná, při nástupu ze sedla nebyly patrné zářné vynaložené energie. Určité nežádoucí kroucení při silovém záberu by mohli zaznamenat snad pouze výrazně těžší jedinci, vážící okolo sta kilogramů. Do běžného, výkonostně zaměřeného silničáře je tuhost dostatečná.

Vedle absorpce rázu si nás kola Vision získala především již zmiňovanou aerodynamikou, která o sobě dává jasně tušit ve vyšších rychlostech, a díky níž je možné celkem bez větší námahy udržovat slušnou rychlostní průměry na vyložených rovinách. Model TriMax Pro je zkrátka zřetelným univerzálem, vhodným pro takřka všechny profily tratí. A jeho výhoda je zatím také v určité neokoukanosti.

(kad)

- + zdařilá kombinace aerodynamiky, nízké obvodové hmotnosti a schopnosti pohlcovat otřesy
- průměrná tuhost, těžší rychloupínáky

Torzne timeny zadny suspensor

Vysoká spodná konzola s tlmiacim čapom eliminujúca rázy z pedálov

RIASORB™ tlmične integrované do riadiaceho mechanizmu

Super silná škrupinová konstrukcia rámu

Špeciálny RIASORB™ 4-bodový suspensor

Delené rátky pre jednoduchú výmenu plášťov a duši

Spoločnosť LANA Trading s.r.o. vám predstavuje

Street Surfer > care the kids

LANA Trading s.r.o. je výhradným distribútorom tohto produktu pre Slovenskú Republiku, Českú Republiku a Maďarsko.

Kontakty: Orange +421 905310853, e-mail: wallner@streetsurfer.sk
T-Mobile +421 9111404951, e-mail: lancz@streetsurfer.sk

www.streetsurfer.sk www.streetsurfer.com.au

VAUTRON Digital



Ačkoliv je v nabídce značky Vautron krosové kolo i za čtyřicet tisíc korun, sáhli jsme raději po lidovějším modelu z nižších pater nabídky, který stojí skoro třetinu, a rozhodně jsme nebyli zklamaní.

Tuhost a masiv

Už na první pohled musí zaujmout na kros nezvykle mohutný rám, který by měl patřit spíše kolům na skákání v terénu. Vysoký profil spodní trubky je doplněn o navařenou výtžhodu pod hlavou. Výrazné logo značky je nepřehlédnutelné, stejně jako stylizované čárové kódy všude na rámu. Spodní trubka se směrem ke středovému pouzdru výrazně snižuje a nabývá standardního rozměru. Horní trubka má opačný kapkovitý profil, zadní stavba sází na elipsu u sedlových i řetězových vzpěr. Samozřejmostí jsou závit v patkách i sedlových vzpěrách pro montáž nosiče nebo blatníků. Vedení lanek po horní trubce sice trochu narušuje čistotu rámu, ale jde o zvyk. Designově výrazný rám jednoznačně evokuje tuhý projev, což je v praxi beze

zbytku splněno. I pod těžším jezdcem se kolo nekroutí a je perfektně tuhé i při záběru ze sedla. U krosu to sice není to nejdůležitější, nicméně tato vlastnost potěší. **Posed na kole patří k výrazně kratším, takže jezdec rozhodně není natažený, ale sedí dost vzpřímeně. Vyšší pozice řídků nabízí dostatek komfortu, stejně jako sedlo s bohatším polstrováním a středovým otvorem. Na nepohodlí si tedy jezdec nemůže stěžovat. Kdo má raději sportovní posed, ten zde asi příliš spokojen nebude, protože kolo vyznává výrazně vzpřímenou pozici.** Ležet na řídkách a zabírat na maximum do pedálů, na to se v tomto případě moc nehraje. Kolo sice nabízí slušnou odezvu na záběr do pedálů, nicméně vyhovovat bude spíše milovníkům kochání se krajinou než hitačům kilometrů.

Krátký a hravý

Díky kratší geometrii jde o poměrně obratný stroj, o čemž jsme se přesvědčili na lesních stezkách, kterými se kolo celkem ochotně proplétá, a zatáčí skoro jako bike na menších



kolech. Tuhý rám ale nenabízí příliš výrazné schopnosti pohlcovat rázy od terénu, takže nebyť pohodlného sedla a vidlice s celkem sensitivním chováním vůči terénu, dostali bychom pořádně pocítit tvrdost povrchu. Vyšší rátky totiž také přispívají k celkové tuhosti kola a střední šířka pláště je řadí k univerzálně

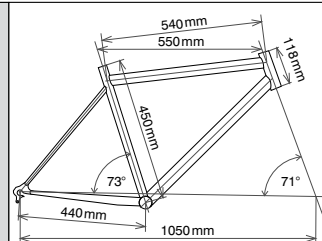
lům jak na silnici, tak i do jemnějšího terénu. Kdo tedy koketuje s terémem, musí počítat s trochu tvrdším jízdním projevem. Komponenty kola ale jeho nástrahy bez problémů snesou. Na silnici a lehkých polních cestách je kolo jako doma, tam žádný problém nevidíme. Navíc vidlici lze zcela uzamknout, takže do stoupání ze sedla si může jezdec přidat na tuhosti a výkonu. Jízda do dlouhých kopců a po rovině je poměrně lehká, kdyby mělo kolo delší posed, nic by nebránilo hodně vysokému tempu. Takhle je to spíše o lehkém jízdním projevu při běžném vyletu.

Komponentové osazení spoléhá na takřka kompletní sadu Shimano Deore. Brzdám ani řazení nelze nic vytknout, pro danou kategorii kola jsou rozhodně

více než dostačující. Tuhost a odolnost vysokých ráfků Remerx jsme už zmiňovali, takže naklepnout je v terénu nebo je rozcentrovat, to vyžaduje velký výmol nebo značnou nešikovnost jezdce. Čtyřhranná osa je už sice trochu archaismem, ovšem u krosového kola to zase tolik nevádí. Vyšší podložky pod představcem pak dovolí si s posedem trochu pohrát, nicméně klidně bychom zde uvítali stavitelný představec. Dost ale výtek, protože v celkovém podání je model Digital povedeným krossem, který by měl zajímat jezdce s vyšší hmotností, kteří nechtějí sedět natažení, ale chtějí se na vyjízdce kochat krajinou. Kvalitní komponenty a dostatečně bytelný rám s citlivou vidlicí by jim to měly jen ulehčit.

Technická specifikace:

- Rám: Alu 6061
- Vidlice: SR Suntour NCX-D-LO
- Kliky: Shimano Deore
- Brzdy: Shimano Deore
- Řazení: Shimano Deore
- Přehazovačka: Shimano Deore
- Přesmykač: Shimano Deore
- Náboje: Shimano Alivio
- Rátky: Remerx RMX 3019
- Pláště: CST 40-622
- Sedlo: Active
- Sedlovka: Zoom
- Řidítka: Zoom
- Představec: Zoom
- Hmotnost: 13,45 kg
- Cena: 14 700 Kč



- + tuhost, komfortní posed
- slabší absorpce rázů

WORKER

CENA OD 990,-Kč

CENA OD 490,-Kč

CENA OD 2990,-Kč

CENA OD 2990,-Kč

CENA OD 2990,-Kč

Seven Sport s.r.o.
objednavky@insportline.cz
+420 536 300 970
www.insportline.cz

insPORTline s.r.o.
objednavky@insportline.sk
+421(0) 326 528 701
www.insportline.sk

www.worker.cz
www.worker.sk

www.cykl.cz • www.cykl.cz

PEARLIZUMI

www.pearlizumi.cz

Cyklistická a běžecká obuv
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě

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

VYDEJTE se také na cestě!

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

NOVÉ P

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

Sezimova 10, Praha 4
41 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

ŠTĚRBA

www.sterba-kola.cz

www.cykl.cz - přehled cyklomaratonů



► *Dokončení ze str. 1*

Ty ostatně předpovídá již samotná váha 8,9 kilogramu v kombinaci s nadprůměrnou tuhostí rámu a velice nízkou obvodovou hmotností kol DT Swiss XR 1450. Zrychlení je přímo návykové a jezdec si jej vychutnává každým douškem.

Oproti předchozí generaci došlo k výrazné úpravě profilace některých partií rámu, například průřez horní trubky se směrem dozadu snižuje. Tvarové úpravy se společně se zachováním esovité prohnutých podsedlových vzpěr zadní stavby promítly do celkového navýšení jízdního komfortu. Pohlcování částí otřesů samotným rámem je v terénu jasně patrné a ještě jej zvyšuje použití kvalitní karbonové sedlovky. Po stránce pohodlí tak je novinka výrazně dále než její přímý předchůdce.

S novou geometrií

Karbonové rámy nejvyšší závodní série nejsou přepracované pouze tvarově, ale mají také novou geometrii. Přední trojúhelník má nejen o něco větší sloping díky vyšší hlavové trubce, ale především je celkově delší. Tento krok byl reakcí na připomínky cross-country závodníků, kteří preferují především nataženější posed a směrovou stabilitu za cenu lehkého snížení točivosti a celkové hravosti. Výsledek podle našeho názoru přesně splnil očekávání. Delší předek rámu v praxi nejenže lépe



usazuje jezdce do čisté závodní pozice, ale především v prudkých výjezdech je přínosem pro mnohem lepší rozložení hmotnosti. Přitom kolo nepřišlo o dobrou ovladatelnost, jeho reakce na podněty od řidiček jsou stále dostatečně rychlé.

Doménou magnumu jsou tedy klasické XC tratě s vlnitými pěšinami, s nutností raketové akcelerace za každou zatáčkou, s dlouhými i příkrými výjezdy a rychlými sjezdy. Ve všech takových pasážích se testovaný bike chová jako ryba ve vodě a jeho projev je naprosto suverénní. Přibrzdit tuto rozjetou střelu je nutné pouze před opravdu hodně prudkým klesáním, kde je jistotou přesun těžiště co nejvíce dozadu.

Skvělé hodnocení si od nás kolo vysloužilo po stránce celkové tuhosti rámu. O něco měkčím dojmem působila pouze partie sloupku přední vidlice, která o sobě dala vědět například při spurtu. Superlehká vidlice zkrátka ne-

může být zároveň supertuhá. Při silové jízdě v sedle ale nebyl patrný ani sebe-menší náznak kroucení rámu, na čemž má podíl mimo jiné také přepracované, celkově širší napojení spodních ramen zadní stavby bezprostředně za středovým pouzdrem.

Pár detailů...

Zpracování rámu nesnese jakoukoli kritiku, již od pohledu je vše vyřešeno nejen pro maximální tuhost, ale i životnost. Nejvíce namáhané partie jsou zesíleny a tvar rámu v těchto místech postrádá jakékoliv ostřejší lomy. Z tohoto důvodu působí rám masivně nejen vpředu u hlavy, ale i ve spoji horní a sedlové trubky, jejíž vnější průměr je 34,9mm. Novinkou je použití spodního ložiska hlavového složení o průměru 1,5 palce a standardu BB30 u středového složení. Ten má v případě karbonového rámu rozhodně své opodstatnění. Z estetického i praktického hlediska jsme

AUTHOR Magnum



ocenili vedení bowdenů a hadičky zadní brzdy zespodu horní trubky.

Na zadní stavbě se také událo pár zásadních změn, a ihned je patrný generační rozdíl mezi tímto rámem a jeho předchůdcem. Zcela totiž zmizela sešroubovaný spoj patek a podsedlových vzpěr. Horní a spodní ramena do sebe plynule přecházejí a tuhost v oblasti patek je daleko vyšší. Naopak zůstalo zachováno klasické tvarování horních vzpěr zadní stavby, využívající brzdového můstku. Oproti monostay provedení tak má zadní stavba více prostoru k absorpci částí otřesů.

Pastva pro oko

Komponenty Sram XX společně s vidlicí DT Swiss XRC 100 představují absolutní špičku jak designově, tak i hmotnostně. V případě vidlice nás nadchla minimalistická páčka lockoutu, na níž není snad jediný gram navíc. Celková tuhost vidlice sice není extra vysoká, ale pro běžné závodní XC je zcela dostačující. Funkce vidlice byla během testu bezproblémová, uvítali jsme využití většího zdvihu a příjemnou progresivitu chodu v jeho koncové části. Občas byl u vidlice patrný určitý práh odtržení z výchozí klidové polohy, což je ale pro některé vzduchové modely typické.

Sada Sram fungovala dokonale přesně, s pouze minimálními ovládacími silami. Zdálo se nám sice, že brzdy potřebují o něco více času na zajetí, za mokra by to ale bylo jistě otázkou okamžiku. Kombinace dvou převodníků a desetikolečka je v praxi bezproblémová, je však nutné počítat s odřazením o více pastor-

ků při přehození z velkého převodníku na malý. To je tentýž problém, jenž souvisí i se silničím standardem Compact.

Jedním detailem, kterému jsme stále ještě nepřišli tak úplně na chuť, je ovládání rychloupínáku DT Swiss. Jejich rychlá obsluha vyžaduje cvik, i tak je ale klasická páčka z našeho pohledu praktičtější.

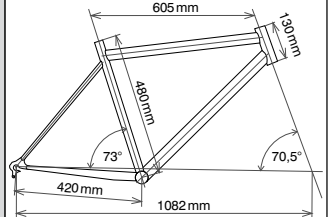
Sedlo Fi'zi:k Antares je celkově tvrdší, jeho menší vrstvu polstrování však kompenzuje zdatnější plošší tvar. Karbonové ližiny sice mohou působit ve spojení s terénem trochu křečce, z hlediska pohlcování otřesů je ale karbon i v tomto případě výhodou. Každopádně jak výběr sedla, které je mezi závodníky oblíbené, tak například použití superlehkých rychloupínáku DT Swiss, vychází z celkové koncepce kola. Magnum je zkrátka nekompromisní závodní stroj. V současnosti je navíc nabízen za akční cenu 109 990 korun.

www.author.cz

Technická specifikace:

- Rám:** High Toughness Resin Carbon
- Vidlice:** DT Swiss XRC 100 (100 mm)
- Klíky:** Truvativ XX (42-30)
- Brzdy:** Avid XX, 160mm kotoučové
- Razení:** Sram XX Trigger
- Přehazovačka:** Sram XX
- Přesmykač:** Sram XX
- Kola:** DT Swiss XR 1450
- Kazeta:** Sram XX 11-36
- Řidítka:** Ritchey SuperLogic Carbon
- Představec:** Ritchey WCS Carbon 4Axis
- Sedlovka:** Ritchey SuperLogic Carbon
- Sedlo:** Fi'zi:k Antares Carbon
- Pedály:** Shimano XTR
- Hmotnost:** 8,9kg (vel. 19")
- Cena:** 129 990 Kč
- Akční cena:** 109 990 Kč

Velikost 19"



- + kombinace tuhosti / komfort, nízká hmotnost, schopnosti ve výjezdech
- tvrdší sedlo, manipulace s upínáky

I. AUTORIZOVANÉ AUTHOR BIKE CENTRUM • ŠPIČKOVÝ PŘEDPRODEJNÍ I BĚŽNÝ SERVIS

AUTHOR®

E-SHOP • TEST RIDER • FINANCOVÁNÍ FORMOU SPLÁTEK BEZ NAVÝŠENÍ CENY

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

SOUTĚŽ!

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

www.sensor.cz

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Americký oříšek

Už se to může zdát nekonečné, ale i v tomto dílu našeho seriálu budeme rozebírat zadní volnoběžný ořech. Po provedení DT Swiss, Novatec nebo Mavic přišla řada na náboje značky American Classic, které jsou výjimečné svojí nízkou hmotností a zároveň mají velice zajímavě řešený ořech.

Kvůli co nejnižší hmotnosti jsou matice na ose vzorových nábojů duralové, kdo si tedy při práci nechce odřít anodizaci, musí pracovat opatrně a pečlivě. Potřebovat budeme pouze kónusové klíče velikosti 19 mm, plochý šroubovák, gumovou paličku, vazelínu a pokud nebudeme mít štěstí, tak i svěrák.



Nejdříve stáhneme kazetu z ořechu a můžeme přistoupit k jeho demontáži. Duralová osa náboje se otáčí na čtveřici průmyslových ložisek, přičemž dvě jsou uvnitř ořechu. Ocelové osazení na konci osy je pouze nasunuto, ale pro samotnou rozborku ořechu jej tam klidně můžeme nechat. Měli bychom nechat i nasazenou kazetu, ale bez ní je manipulace snazší. Prvořadým úkolem je povolit dvojici kontramatek na levé straně náboje. Dvojici plochých klíčů sice povolíme kontramatku na vnější straně 1, ale ta vnitřní bohužel většinou nejde povolit, protože zůstane dotažená k osazení na ose.

Máme dvě funkční možnosti. Tou první je svěrák, kam přes dvě dřívka uchytneme osu na straně u ořechu, dotáhneme a následně povolíme kontramatku proti směru chodu hodinových ručiček 2. Ovšem pozor, abychom si zbytečně nepoškodili osu na druhé straně nevhodným dotažením. Sice je na ni ocelové osazení pro větší odolnost při nasazení do rámu, ale síla svěráku občas překvapí. Proto i ta dvě dřívka mezi čelisti svěráku, abychom



osu částečně chránili. Druhá verze využívá samotného rámu, kdy prostě kolo nasadíme do rámu, dotáhneme rychloupínák a matku povolíme v rámu. Jakmile je matice dole z osy 3, nic nám nebrání v kompletní rozborce. Chytneme náboj do ruky tak, aby byla osa volně a gumovou paličkou citlivě klepneme na osu ze strany od kotevce 4. Osa by nám měla jen trochu povytáhnout 5, protože díky přesnému obrábění je uvnitř ložisek lehké nasunuté. Není třeba paličkou bušit nějak silně, důležité je,



abychom klepli přímo v ose náboje a ne křivě, aby se osa zbytečně neohýbala a jednoduše vyjela ven. Následuje vytažení osy i s ořechem ven z náboje. Ořech má na straně k náboji vnější ozubení, které očistíme. Také dáme pozor na vymezovací pružinu zasunutou v drážce 6.

Podložku vyndáme, očistíme a po promazání ji můžeme usadit nazpět. Následuje očista všech praporků a jejich nasazení do podložky. Pozor ovšem na to, aby byla podložka správně natočená, protože praporek musí dosednout hlavním čepem do náboje a menším čepem do podložky, aby se otáčel. Oba čepy jsou dobře vidět na detailní fotce 9.

Podložka připomínající hvězdičku 10 totiž splňuje pružinu, kterou známe z ořechů Shimano nebo dvojici pružinek z ořechů Novatec. Jakmile jsou všechny praporky namazané a usazené, nattačíme zpět gumovou těsnici krytku náboje a můžeme nasunout osu i s ořechem do ložisek. Při nasazování musí být praporky roztažené k vnějšímu okraji ná-



boje, aby ozubení ořechu zapadlo dovnitř. Jakmile toto máme, dotáhneme konusovou matku na osu i její kontramatku. Bohužel opět platí to, co při rozborce, takže při dotahování můžeme využít svěrák nebo patky rámu. Dotahujeme s citem, abychom ložiska nepřetáhli. Lepší je nejprve matky stáhnout menší silou, aby se osa točila lehce, a po několika kilometrech je v rámu dotáhnout ještě jednou. Tím odstraníme vůli v ložiskách, která tam většinou po prvním dotažení vznikne, a zároveň toto platí i pro nové náboje, u nichž to výrobce navíc po několika prvních kilometrech provozu vyzkoušen doporučuje.

Tim jsme takřka završili několik provedení ořechů, ale nezapomínejte, příště potěšíme asi neširší spektrum čtenářů, protože se podíváme do útrobu ořechu nábojů Shimano.

Zdá se to vyložené úsměvné. Policejní příručka pro jízdu na bicyklu ve Velké Británii má neuvěřitelných 93 stran! Celá publikace, která má být v nejbližší době tamějšími policisty rozdána, je věnována správné jízdě na kole, je správně brzdit a sedat, či jak se správně vyhýbat kamenům a nepadat do příkopu. Část publikace se bude údajně zabývat také křižovatkami, tedy zatačením doleva a doprava. A pak nemá být tolik vtipů o policistech...

Při cyklokrosovém závodě série GVA v belgickém Nielu se na start postavil také výběr mongolských závodníků. Ze čtyřčlenné reprezentace byli nakonec klasifikováni jen tři jezdci, a to se ztratou šesti okruhy. Mohlo to tak trochu připomínat dění filmu Kokosy na sněhu. Začátky jsou vždycky krušné, ale kdo ví, jak si mongolští jezdci povedou v budoucnu. Teba už cyklokros nebudou pouze o soubor dvou zemí – Belgie a Česka.

Stejně jako v loňském roce se i letos stal králem české cyklistiky Roman Kreuziger. Tento triadvacetiletý silničář tím navázal na své triumfy z let 2004 a 2008. Letos mu vítězství v anketě zajistilo především skvělé deváté místo z Tour de France. Titul Miss sympatie české cyklistiky si odnesla blondáta Lucie Záleská, která se specializuje na silnici a na dráhu.

Večerní akce pro vystavovatele na Sportuiv byla letos pojata v mnohem komornějším duchu, v nové hale hrála bluesová kapela a všichni se zpočátku tvářili velmi distingovaně. Alkohol však byl zdarma a tak se postupně rozjízďala



klasická party, kde nakonec stejně došlo i na facy. Dva kluci z firmy Haven si akci pojali po svém a postavající v vchodu obdarovávali všechny vstupující ženy samolepkami na tričko. Týmová práce – nalepit na poprsí a rukou přehlížet se v pozdních hodinách i přes hrané protesty nakonec většinou „oblepených“ žen líbilo, o to méně pochopení však našla u jejich partnerů.

Smolný byl brněnský víkend pro Pepu Dresslera, jenž v moravské metropoli nechtěně obdaroval neznámého lapku o tučný obnos, vyinkasovaný za prodej kola. Pepa byl po skončení veletrhu odtážen kamarády rovnou do víru velkoměsta, takže si peníze nestihl uložit do hotelu. Při placení pak zřejmě kdosi zpozoroval jeho naditou prkenici a v následujících chvílích nic netušícího mistra světa o ni připravil.

Minule jsme informovali o otevření Singltreku pod Smrkem, který jsme automaticky vyrazili prozkoumat. Trať je jedním slovem fantastická, singltreky se pozvolna klikatí z kopce, takže se po něm dá stále upalovat kupředu a zrychlovat lze pouhým přišlapáváním a prohoupáváním těla nad kolem. Kofény a kameny jsou překryty zeminou, takže stezka je vhodná i pro maminy s děcký, ale díky bezpočtu muld a zataček se vyřádí i zkušenější matadoři.

Pořád o kvalitě některých českých restaurací „Ano šéfe“ občas přemýšlíme. Nicméně divák dokáže hlavní kuchařská hvězda Zdeněk Pohleřich rozhodně pobavit. V jednom z posledních dílů dorazil do hospody dokonce na kole. To nás zaujalo ještě víc, než jeho vyříbené chutě a jali jsme se to blíže sledovat. Bohužel zábrhel bylo poskrovnu, ale Zdeněk přijel na silnici, podle tloušťky trubek to vypadalo na ocelové provedení a na sobě měl oblečen nový dres Giordana. Bohužel hvězdičku za kvalitu mu udělit nemůžeme, protože stejně jako nepatří knedlík ke steak, tak k tomu dresu už moc nepasovala přílba Bell někdy z devadesátých let. Alespoň za tohle jej můžeme trochu zkritizovat, jinak nad jeho kuchařským uměním jen plesáme. Ovšem za to naše by on nás pohanil více, než my jeho za přílbu...

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



ABUS
Security Tech Germany

ABUS
největší evropský výrobce
mechanického zabezpečení



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



Granit X-Plus 54



Bordo 6000



Urban-1



ST 3700 KF Bellamy



ABUS CZECH
s.r.o.

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

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

Cyklistický veletrh Bike Brno, jenž je každoročně součástí podzimní výstavy Sport Life, se letos uskutečnil v termínu od páteho do osmého listopadu. A přestože některé velké firmy a značky na brněnském výstavišti chyběly, celková úroveň veletrhu byla dobrá, což ostatně potvrdil i relativně velký zájem veřejnosti.

SPORT LIFE

Jedním z nejzářivějších exemplářů na výstavě byl autentický stroj úřadujícího mistra světa v maratonu Roela Paulissena. Cannondale Scalpel osazený komponenty Sram XX využívá zcela standardní pružné karbonové zadní stavby. Hmotnost kola je těsně nad 9 kilo. Trochu neprakticky působily sněhové gripy.



Královna světového poháru, Rakušanka Lisi Oslí váží pouhých 46 kg, takže si může dovořit jezdit na sedmikilovém stroji, který jí připravil Ghost. Letos proháněla své soupeře podobně, jako kdysi zatápěl svým rivalům malíčká Francouz Miguel Martínez. Zde se Lisi podepisuje na našeho kolegu Jirku.



Svatopluk Zatloukal, původně konstruktér rámu dnes neexistující značky Morati, předvedl svůj poslední titanový počín Mach Titan na stánku Superioru. Celkem standardní přední trojúhelník je doplněn zadní stavbou s monostay konstrukcí a výrazně prohnutými horními rameny.



Nejzářivější perlo stánku Katmar byl bezpochyby nový rám Summum se zdvihem 205mm španělské značky Mondraker. Ladné křivky, nastavitelná geometrie, vnitřkem vedené bowdeny, virtuální čep odpružení a velmi slušná hmotnost 3,38 kg, to vše pomohlo Fabienu Barelovi hned při prvním testování ve světovém poháru vyhrát!

Polský Kross zaujal hlavně svým devětatčacitkovým modelem, který se designově odlišoval od většiny vystavovaných kol. Díky tomu byl i nominován na ocenění, které ovšem nezískal. Zdobila jej pevná vidlice, komponenty z rodiny Sram a hlavně ocelový rám z materiálu Reynolds.



Celkem svou nabídku předvedlo přes sto vystavovatelů. Novinkou byla účast taiwanské asociace výrobců jízdních kol, která zaplnila výraznou část jedné haly. Ovšem musíme přiznat, že smysl přítomnosti asijských vystavovatelů na našem veletrhu jsme nepochopili. Naopak neúčast celé řady již tradičních značek byla jasně zřetelná, což nám potvrdili i samotní návštěvníci. Značek, které se v minulých letech vždy prezentovaly a letos zde chyběly, byla skutečně celá řada. Z těch největších to byly například Merida, GT, MongOOSE, Schwinn, Wheeler, Trek či Gary Fisher. Chyběly zde i čeští malosérioví výrobci Race Bike a Duratec, cyklistickým fajnšmekrům mohly scházet značky Santa Cruz či Pinarello. Stejně tak mezi slovenskými zástupci chyběli tradiční vystavovatelé jako Dema a Kelly's. Takové „okleštění“ výstavy bylo zkrátka i pro běžného návštěvníka nepřehlédnutelné a výčet chybějících značek, které jsou často hodně důležitými hráči domácího cyklistického trhu, by měl být i pro samotného pořadatele veletrhu určitě důvodem k zamyšlení. Situace však není v současné době právě příznivá a důvody neúčasti řady firem jsou různé.

Již mnohokrát diskutovaným je také termín konání na začátku listopadu, který není výrazným přínosem pro samotné obchodníky a částečně ani pro veřejnost, která by možná více uvítala předjarní termín. Pro příští rok pořadatel avizoval posunutí veletrhu přibližně o měsíc zpět, na začátek října. Nový termín se však zdá hodně nešťastný, neboť se kryje se závodem Nova Author Cup.

Jenž je pověštný svou masovou účastí. Je dost nepravděpodobné, že se čtyři tisíce lidí budou po závodě z Jizerských hor přesunovat do Brna. Pro veřejnost i obchodníky se tímto plánovaným posunem veletrhu rozhodně nic nemění k lepšímu.

Zaměříme-li se na průběh letošního veletrhu, uskutečnila se zde jako loni soutěž Bike Brno Prestige, která se inspirovala u tradiční Eurobike Awards. Jedněmi z oceněných byla například kola Pell's Six, Specialized S-Works Tarmac SL3 či elektrokolo Winora E-bike Town: E XP. A právě elektrokolo byla jednou z částí letošního ročníku výstavy, kterou se snažila veletržní zpráva vyzdvihnout. Ostatně testovací dráha pro E-bike zabrala asi polovinu jednoho pavilonu.

Již tradiční, spíše exhibiční XC závod se letos v průběhu veletrhu nekonal. Nicméně nepříliš vydařeně počasí a mokrá dlažba v okolí výstavních hal asi byly nakonec faktorem, díky němuž závod především samotným jezdčům příliš nescházel. Závodníci slavných jmen ovšem na veletrhu chybět nemohli. Jednou z největších hvězd výstavy byla sympatická Rakušanka Lisi Oslí, vítězka světového poháru cross-country, která rozdávala své úsměvy a autogramy na stánku značky Ghost. Zklamáním nakonec byla neúčast německého jezdce Jense Voigta, mistra úniků při nejslavnějších etapových závodech, jehož autogramiáda byla před veletrhem avizována.

Návštěvníci si v jednotlivých expozicích mohli prohlédnout autentické

Jan Kadečka



Ultrapřevodní highendovou kolekci strojů Rocky Mountain, Yeti a Niner bylo možné shlédnout v expozici Ultrasportu, který představil i novou freeridovou kolekci oblečení Sensor. O kvalitě značky hovoří i fakt, že Sensor letos dodal oblečení pro závod DolomitenMan.



Slovenský Kenzel lehce obměnil barevná provedení svých kol a hlavně komponentové sady. Mix komponentových značek bude nově doplňovat modely s čistými sadami. Kromě kol vyrábí i vlastní ráky pro kola nižší a střední třídy.

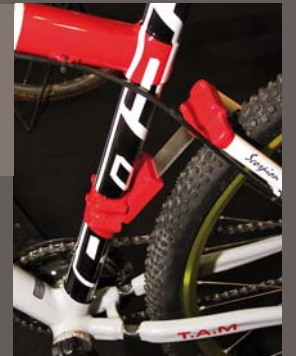


AGang představil kompletní kolekci, již mimo jiné dominovaly celoodpružené enduro modely Cult se čtyřčepovým systémem. Pozornost přitahovala také krosová, městská či BMX kola AGang.



Značka Acstar opět představila ucelenou řadu biků a krosových kol, z nichž některá nově zdobí pod hlavou ohnutá spodní trubka. Nechyběla široká kolekce cenově příznivého cyklistického textilu s logem V-rider.

Znovu oživená domácí značka Rosso nabídla především karbonové rámy. Ten na snímku v sobě spojuje uhlíková vlákna s titanovými pružnými inserty a planžetou. Pár centimetrů zdvíhu připomíná klasický softtail. Že by však použitá kombinace materiálů lahodila oku, se říci nedá.



Duralové nebo scandiové rámy v několika barevných provedeních a hlavně možnost zvolit si rám, barvu a komponentovou sadu. To je specialita kol Vautron, která doplňují přílby a brýle Casco nebo komponenty Point.



CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

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

**Kupte si u nás nové kolo
 MY VYKOUPIME
 VAŠE STARÉ**

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz



Slovenský nováček Mayo se slušně chytal a došlo tak k rozšíření nabídky i o 29palcový bike. V kontrastu se smartem tak působil trochu obrovským dojmem. V kolekci ale nechybí krosy nebo městská kola s elektromotorem a extrémně nízkou spodní trubkou pro snadné nastupování.

BMC je jakýmsi švýcarským národním pokladem. Mezi karbonovými skvosty se vyjímal časovkový speciál Floyd a Landise, se zcela atypicky řešeným sloupkem vidlice a představcem. K dalším lákadlům expozice patří luxusní zapletená kola Zipp a měřiče výkonu CycleOps.



Španělská Orbea představila nový MTB model Alma s netradičním vedením řadicích lanek, jenž si odvezl ocenění z veletrhu Eurobike. Největší zájem však byl o inovovaný silniční typ Orca (na snímku), který se chlubí novou generací karbonu, přepracovanými profily trubek a středem BB30.



Rakouský tým R.S.P. Racing, jenž zaměstnává i české jezdce Michala Marošího a Tomáše Slavíka, přezbrojí na domácí značku kol KTM. Michal si slavnostně převzal nový sjezdový stroj Apex s 230 mm zdvihem, Tomášovi bude KTM stavět fourcrossový speciál na zakázku.

Domácí značka Dandy se orientuje především na silniční produkci, její karbonové rámy sedlá i závodní tým CK Windoor's Příbram. V nabídce ale nechybí ani horská kola, u nichž je možné objednat design dle přání zákazníka, vyhotovený airbrush technologií.



Specialized S-Works Tarmac SL3, jedno z oceněných kol veletrhu Sport Life, v tomto případě za nejlepší design. Zajímavostí rámu jsou útlé sedlové vzpěry, nevšedně působí i kombinace černých a bílých drátů kol Roval Rapide SL45. Cena se sadou Dura-Ace je 178 990 korun.



Sjezdové, snowboardové, XC nebo silniční příblyh a samozřejmě řadu chráničů, kratašů, sjezdových kalhot nebo širokou paletu rukavic. Tohle všechno bychom ale na hostesky u značky Haven nenavlékli, navíc chvíli jsme bojovali s pokusem, zda na ně vůbec něco navlékat.



Specializace na kola pro tvrdší disciplíny je u CTM skoro tradicí. K pevným modelům přibyl Rockstar s předním zdvihem 150 mm a vzduchovým tlumičem v zadu. Dle posledních trendů je tenhle čtyřčepový bike samozřejmě rádně zprohýban.



Giant přitahoval pozornost týmovou replikou stále Rabobank, konkrétně kolem kopírujícím vybavení Denise Menchova. Stroji dominovala vysoká integrovaná sedlovka a kompletní sada Dura-Ace. Neméně zajímavým byl stroj Honzy Škarnitzla, osazený bikovými karbonovými koly Tufo.



Prodoti, to je synonymum dokonalých designů a bezchybného provedení laku. V případě odření rámu je možné poškozené místo opravit technologií airbrush a znovu přelakovat finálním bezbarvým lakem. Za cenu od 1500 korun tak bude rám vypadat opět jako úplně nový! Zkrátka špičkový servis pro zákazníka.

Festky jako je Volume Creedence v Americe používají poštáři pro rozvoz zásilek. Z pracovního nástroje se však rozvinul nový trend, oblíbený hlavně mezi jezdci bmx. Rám z tepelně zpracovaného CrMo je osazen fixním převodem 48 x 16 z a brzdí se jedním smykem. V ČR jsou pouze dva exempláře v modré a červené barvě.



Jihočeský Leader Fox je již tradičně hodně silný v dětských kolech, kolekce 2010 je ale doslova záplavou veselých barevných kombinací a ilbivých designů. Změnou grafiky ale prošla také řada krosových kol, nejvyšší karbonové modely zůstávají téměř beze změn.



Technologický sen se stává skutečností



KEO BLADE

Revoluční design splňující požadavky nejnáročnějších jezdců

Blade karbonová pružina, s modelovaným předpětím a lineární charakteristikou, přináší zcela nový stupeň bezpečnosti a účinnosti při našlápnutí/uvolnění tretry. Nový, superflatový design podálu současně zvištuje nášlapnou plochu a tím i větší komfort a účinnost při šlápnutí. Integrovaná nášlapná ploška z INOX nerez oceli zvyšuje životnost pedálu a optimalizuje přenos energie. Tak jak to Alberto Contador vyžaduje.

Další informace na www.lookcycle.com/keoblade

* Made in France. 95 grams per pedal / 258 grams per pair including cleats and hardware.

www.vokolek-import.cz

→ Dokončení ze str. 9

SPORT LIFE



Pod značkou Black Jack, jejímž dovozcem je firma Cyklo Švec, produkuje portugalský výrobce Rodi kolekci kvalitních zapletených kol. Vrcholem silniční produkce je model Carbon, jehož varianta CA58 (na snímku) nabízí pláštové aerodynamické provedení ráfku s výškou profilu 58 milimetrů.



Inspirtline se představil širokou nabídkou přileb, chráničů a dětských kol. Nechyběla elektrokola, posilovací stroje a spinnery s hodně zajímavou cenou. Hostesku jsme na jeden z nich posadili jen kvůli fotce, děsila ji představa, že bude muset v rámci propagace jezdit celý den.



Švýcarský výrobce vidlic, tlumičů a zapletených kol DT Swiss představil nové vidlice s magnéziiovými kluzáky. Speciální vložka, která se stane součástí žebrování můstku, neporovnatelně zvýší tuhost celé vidlice. Ceny vidlic by údajně měly o poznání klesnout.



Abus, to nejsou jen bezpečnostní zámky pro cyklisty či motokáře. Stejně tak pestrá je nabídka příleb, splňujících ty nejvyšší pevnostní nároky. Například dětské příleby jsou vyvíjeny přímo s policií řízeným programem ohledně bezpečnostních prvků a nároků na ochranu.



Skotský výrobce oblečení Endura na výstavě předvedl svoji kompletní nabídku. Nepromokavé bundy, volné kratasy nebo široká plejáda oblečení pro silniční i horskou cyklistiku. Zájemci a hlavně zájemkyně si však mohli na místě oblečení pouze zkusit, i to se ale setkalo s velkým zájmem.



Remerx představil řadu novinek, od bikových kol kombinujících duralové a nerezové dráty až po silniční zapletený set Saw 50, s vysokými karbonovými ráfky. Hmotnost páru je od 1310 gramů. Vybírat je možné mezi galuskovým a pláštovým provedením a výškou profilu 38 nebo 50mm.



Ta to jsou ona, zapletená kola Reynolds RZR za 213 100 korun, jejichž pár váží tolik, jako zadní kolo běžného kvalitního zapleteného setu, tedy pouhých 875 gramů. A konstrukce? Karbon, karbon a zase karbon. Zajímavostí je trojitá příruba zadního náboje, která zpevňuje celkovou tuhost výpletu.



Značka Canard je známá svým funkčním prádlem, nabídku ale neustále rozšiřuje o další produkty pro cyklisty. Novinkou je kolekce dětských dresů a kratasů, v nabídce jsou i doplňkové produkty jako návleky na ruce a nohy. Canard se ale zaměřuje také na zimní sporty a outdoorové aktivity.



U Pell'shu budil pozornost nový silniční typ Seven a celodpružený karbonový bike F17. Absolutní novinkou jsou také zapletená kola Pell's RC50 Carbon, která se pyšní karbonovými aerodynamickými dráty, nádhernými frézovanými náboji s červenou anodizací a hmotností páru 1410 gramů.



Manažer italské značky Marzocchi Wolfgang Beuer předvádí sametově jemný chod sjezdové vidlice 888. Značka se totiž po letech vrátila k osvědčenému systému – otevřené olejové lázni. Nárůst hmotnosti oleje eliminují titanové pružiny, takže „osmičky“ váží pořád pod tři kila.



U 4Everu bylo neustále rušno kolem karbonových a duralových fullů i hardtailů, jejichž designy jsou nepřehlédnutelné. Značka se ale stále více soustředí také na sortiment cyklistického oblečení a dalších doplňků, jako jsou batohy, přilby, rukavice či gripy s duralovými objímkami.



Šírka nabídky rukavic Poledník je bezkonkurenční. Samozřejmostí je kombinace kvalitních materiálů, využití gelových insertů a reflexních prvků. Mezi vysoce elegantními a dámskými designy lze nalézt i lechtivé motivy, což je případ modelu Sillicona s velkými ženskými nádry...



Elektrobike Winora získal ocenění Bike Brno Prestige. Motor o výkonu 250 W doplňuje řazení Shimano Deore a kotoučovky Tektro. Ke třem režimům jízdy lze navíc zapnout „turbo“, které výkon zvýší o 25%. Sami jsme tenthle stroj otestovali na dráze a je to hodně ostrá mašinka.

Týmové oblečení si nyní můžete nechat udělat také u značky Pearl Izumi, která využívá technologii sublimace. Cena špičkového dresu s vlastní grafikou či logy vychází na 1600, v případě kalhot asi na 2500 korun. Nová je také kolekce dětských dresů s nepřehlédnutelnými motivy (na snímku).



Značka BBB má nejen hodně široký módní bílý program, ale její nabídka svědčí o vlastním vývoji, neboť s jinými logy týž produkty nepočkáte. Novinkou jsou samomazané řetězy se speciální PTFE vrstvou a delší životností.

XRACE PELL'S ESPRIT

FX57 DV. AL6061; 3D kování
Délka: 70-140; Váha: od128g
Cena: od 497 Kč

PELL'S

WWW.ROGELLI.CZ

WWW.ROGELLI.SK

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

WWW.CHIBA.SK



DĚTSKÉ CYKLISTICKÉ OBLEČENÍ



003.1150
128-140, 140-152,
152-164

ASTI

Dětská membránová bunda s reflexními prvky a kapsou na zádech.

2 079 Kč



ASTI

Ultralehká dětská skládací větrovka s integrovanou kapsou pro sbalení. Odepínací rukávky.

1 499 Kč



004.0150

128-140, 140-152,
152-164



ASTI

Lehce zaplepený dětský cyklistický dres s dlouhým rukávem v dynamickém designu.

929 Kč

001.5140

128-140, 140-152,
152-164



002.0140

128-140,
140-152,
152-164

PESCARA

Dětské zaplepené zimní cyklistické kalhoty.

1 149 Kč

WINDPROTECTION LINE



WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ

LADY WINTER

-5°C + 10°C

dámská membránová zimní rukavice

Lehká a elegantní dámská rukavice, která respektuje dámskou anatomii ruky a obvyklé dámské velikosti.

Hřbet ruky tvořen pružnou lycrou, palec opatřen froté materiálem pro stírání potu. Dlaň z odolného materiálu Vitech je doplněna protiskluzovým páskem Rubbertec.

Rukavici tvoří 2 pláště – vnitřní hřejivá membránová rukavice, která zajišťuje paropropustnost při zachování větru- a vodoodolnosti, a vnější plášť, který zapadne do zimního šatníku každé ženy se sportovním duchem.

759 Kč

31599

Záhady kolem disků 4

Brzdová páka skrývá mnoho technických fines, které nakonec ovlivní výsledný chod a výkon, takže je třeba osvětlit další střípky, které tvoří mozaiku kotočových brzd.

Sklon a úchop

Již minule jsme se zešířila věnovali nastavení páčky vůči řídítkům, což ovlivňuje hlavně její snadnou dosažitelnost prsty. Tentokrát to probíráme trochu z jiného pohledu, a to podle umístění pístku vzhledem k řídítkům, sklonu páčky vůči nim a také jejímu tvaru podle počtu prstů, pro něž je tvarována.

Od začátku měly kotočové brzdy pístek umístěn rovnoběžně nebo pod mírným úhlem vůči řídítkům. To se i dodnes zachovalo, nicméně spousta lidí přišla také s pístkem umístěným k řídítkům kolmo. Obojí provedení má svá pro i proti.



Brzdy Tektro s nádobkou rovnoběžně mají páčku poměrně dlouhou a lehce prohnoutou směrem od řídítek. Díky výrazné délce páčky je výkon brzdový o něco vyšší při menším stisku.



Shimano u většiny brzd přešlo na kolmé umístění pístku. Díky tomu odpadly problémy s kontaktem hadiček a páčka zabírá na řídítkách méně místa. Všimněte si výrazné vzdálenosti hlavního čepu páčky od řídítek.



Levnější provedení Shimano vychází ze starší verze brzd a má nádobku souběžně s řídítky. Na řídítkách tak zabírá poměrně dost místa a je citlivá na jejich šířku vzhledem k možnosti kontaktu hadiček.



Na pákách Avia je vidět jejich výrazné odklonění směrem od řídítek. Čep s regulačním šroubem je pod hlavním čepem, ukrytý materiálem těla páky.



Novější verze brzd Tektro s kolmým pístkem má regulační kolečko vzdálenosti páčky, ale zároveň je páčka v polovině ergonomii prohnutá, aby byla zajištěna dostatečná ergonomie při stisku.



Brzdy Hayes Stroker mají pístek kolmo a čep výrazně vpředu, takže při pádu je poměrně na rámě. Páčka je kvůli lepší ergonomii prohnutá, ale při maximálním stisku je vidět, že jde hodně k řídítkům.

Pístek rovnoběžně znamená trochu problém, kam umístit vyrovnávací nádobku s kapalinou. Tam musí buďto nad pístkem, nebo před ním, směrem dál od řídítek. Omezení celého kompletu je v tom, že kvůli umístění hlavního čepu páčky je třeba, aby byl dostatečně vysunutý od řídítek a zároveň i před samotným pístkem uvnitř těla. To proto, aby měla páčka dostatečně dlouhý chod, aby byl zajištěn správný pákový poměr u vzdálenosti čepu versus pístek kvůli výkonu, a také aby bylo možné páčku regulovat vůči řídítkům. No a v poslední řadě jde také o pohyb páčky pod určitým úhlem, který by byl dostatečně ergonomický pro úchop a v krajních pozicích jezdeck neomezoval.

Velmi dobře je to u jednotlivých značek vidět, když je páčka co nejdale od řídítek. Jakmile jezdec páčku stiskne, pohybuje se šroub od páčky

k pístku pod určitým úhlem, samozřejmě čím více přímo vůči pístku je, tím je působení síly na pístek větší a zároveň není třeba působit na páčku tak výraznou silou. První extrém je, jestliže je páčka příliš vykopaná ven, a šroubek tak jde do pístku výrazně pod úhlem. Při plném stisku páčky se síce ve finále pohybuje šroubek k pístku v přímce, ale z kraje je pro přibřžďování potřeba více tisknout páčku.

Druhou situací je páčka se šroubkem v krajní poloze souběžně s pístkem a naopak při plném stisku pod úhlem, takže menší výkon při maximálním stisku. V obojím provedení ale jezdec i přes odlišnou výslednici sil působících na pístek skoro nepozná rozdíl na výkonu, jde spíše o to, jaký pocit bude mít při úchopu prsty, zda bude páčka dost pohodlná.

Rozhoduje také úchop

S tím jde ruku v ruce tvar páčky, zda je určena pro jeden, dva nebo dva a půl prstu, a zároveň i možnost jejího nastavení vůči koncům řídítek. Nádobka rovnoběžně s řídítky totiž znamená delší komplet celé páky, a tudíž musí být tato mnohem blíže ke středu řídítek, aby jezdec dosáhl na páčku přesně. Omezení může nastat kvůli hadičkám, které se pak dostanou u obou pák do kontaktu, a je třeba jednu páku nastavit níže než druhou.

Tím se dostáváme k páčkám s pístkem kolmo k řídítkům, které celou tuto problematiku jaks vypouštějí. Komplet páky je totiž mnohem kratší, hadičky se navzájem nepotkají ani nikdy a navíc je u nich mnohem jednodušší řešení umístění čepu otačení páčky versus čep se šroubkem tlačícím na pístek. Hlavní rozdíl je ale v chodu páčky k řídí-

kům, protože zatímco u předchozího provedení je páčka pod určitým úhlem a při maximálním stisku je třeba rovnoběžně s řídítky, zde je ve finále skoro vždy sklopená směrem k nim. Rozhodující pro ergonomii úchopu je zde tedy vhodné nastavení páky vůči středu řídítek, aby jezdec neměl prsty na páčce pod určitým úhlem, ale kolmo k ní.

To ovlivňuje ale i faktory použitého řešení a třeba délky gripů nebo toho, kde se jezdec za jíz-

K cyklistice neodmyslitelně patří transport na delší vzdálenosti, ať už na závody, či za bikingem do atraktivních lokalit. Domácí automobilka Škoda letos představila nový kompaktní SUV Yeti, jenž je postaven na podvozku oblíbené Octavie Scout. Zajímalo nás tedy, zda bude Škoda Yeti použitelná i pro cyklisty, ideálně i pro pár, jenž rád cestuje s koly uvnitř vozidla.

Díky kombinaci vyššího podvozku se světlovýškou 18 cm a s možností pohonu všech čtyř kol Škoda Yeti nabízí sportovní vyznění. Na rozdíl od klasické octavie, která má královsky nadmířeno zvaný kufr, ho má yeti sice vyšší, ale kvůli dostupnosti terénu zase o poznání kratší. Ačkoliv Škodovka nabízí i možnost namontovat na střechu držáky kol či nosič na kouli tažného zařízení, drahá kola bikerů je z bezpečnostních důvodů i s ohledem na aerodynamiku na střechě či zašpinění kol za pátými dveřmi určitě lepší vozit uvnitř vozu.

Do testu jsme si vyžádali Škodu Yeti se základním motorem o obsahu 1,2 litru, který však má nečekaně vysoký výkon 77 kW. Cena modelu Škoda Yeti s tímto motorem v základní verzi začíná na 369 900 Kč, takže auto je dostupnější, než například konkurenční Nissan Qashqai či Peugeot 3008.

Interiér
Výše položený interiér vozu je tak akorát vysoký, aby nastupování bylo zcela přirozené. Sedáčky jsou prostorné a příjemné, yeti je ideálním vozem pro řidiče vyšší postavy, neboť pod volanem i nad hlavou je dostatek místa. Řidiči menšího vzrůstu si mohou vyždíchnout sedáčku výše, aby mohli docenit velice dobrý výhled z vozu. Je příjemné, že z kabiny je vidět přední kapota, takže při parkování má řidič jasnou představu o délce vozu. U testovaného modelu ve výbavě Ambition byl středový sloupec s navigací zbohu olemován stříbrnými plastovými lištami, jejichž hrana však tlačí do kolene právě nohu, která se při seslápání plynu o sloupeček třese. Je škoda takové drobnosti, která dokáže znepríjemnit řízení. Řazení i volant jsou zcela přesné a u nového vozu se ovládají velmi lehce. Milým pomocníkem byl palubní počítač, jenž sám rád, jaký rychlostní

ŠKODA YETI 1,2 TSI

stupeň zařadit. Yeti s motorem 1,2 TSI totiž disponuje i šestkou, kterou lze řadit už někdy od 80 km/h, a která ušetří část benzínu.

Nákladový prostor

Ačkoliv je Škoda Yeti velmi povedené auto co se jízdnicí vlastností týče, cyklistu čeká zklamání v podobě zbytečně krátkého nákladního prostoru. Horské kolo se síce po vyjmutí předního kola z vidlice a sklopení sedaček dovnitř nastojato vejde, ale zadní kolo se dotýká vysokého prahu kufru zhruba uprostřed. Výhodou je to, že vysoký strop nevyžaduje zasouvání sedlovku do rámu, neboť u kola ve velikosti M se sedlo v pohodě



nedá srovnat s tříkolovými motory stejného obsahu, montovanými do roomsterů či fabií. Maximální „kroučák“ vydrží až do 3500 otáček, pak je již znát nižší tah, neboť plyn na podlaže již přidává jen pozvolna. Na to je potřeba si zvyknout, zvlášť při předjíždění. Na rychlost 130 km se na dálnici dostaneme celkem rychle, ale o razantním zrychlení ve vyšších rychlostech již nemůže být řeč. Kdo si však potpni na silné motory, má k dispozici škálu agregátů s různým výkonem o obsahu 1,8 l v benzinu či 2,0 l v dieselu. Konkrétní specifikace najdeme na stránkách www.skoda-auto.cz.

Zájeme o yetiho si také podle toho, kde nejčastěji jezdí, může pořídit vůz s čtyřkolovou, za níž si připlatí zhruba padesát tisíc korun. My jsme otestovali vůz pouze s pohonem přední nápravy a vydali jsme se rovnou do hor, kde ještě tál sníh. Tráva, bláto, kaluže, mokry asfalt, šotolina, ale i sníh a potučky, tím vším si Yeti prošel na výtečnou. Při rojezdě do kopce po sněhu je síce znát nižší trakce předních kol, která jsou díky lehkému motoru méně zatížena, nicméně nestalo se nám, že bychom některou pasáž nevyjeli.

Yeti nás zcela nadchl svou hravostí a ovladatelností v klikatých zatáčkách, kde se díky tvrdému podvozku nijak extra nenaklání a hbitě upaluje kupředu.

Při testování maximální rychlosti na dráze opušteného letiště jsme se dostali až nad hranici 170 km/h, na stovku vozidlo akcelerovalo za přijatelných 12 sekund.

O Škodě Yeti bychom klidně mohli pospat další řádky, ale mnohem názorněji bude si ji prohlédnout v našem videotozstu na www.cykl.cz. Více informací, technických specifikací i ceník pak najdete na oficiálním webu www.skoda-auto.cz.

Jízda

Předně musíme zdůraznit, že 77 kW výkonu (105 koní) není žádný reklamní trik, neboť hliníkový agregát 1,2 TSI dokáže vyvinout maximální točivý moment 175 Nm, a to už v 1500 otáčkách za minutu. Tah motoru se i díky nízké hmotnosti vozu pod 1400 kg zdá být odpovídá velmi silný, rozhodně se

MALOOBCHODY

KERN CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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

CYCLESTAR® bicycles

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

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

CYKLO EMAP

www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452
mob. 721 414 810

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

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

soboty od listopadu do února zavřené

Kola Štorek Revnice

jízdní kola

- příslušenství ■ náhradní díly
- KOLA
- horská ■ silniční
- trekkingová ■ dětská
- platební karty
- splátkový prodej bez navýšení

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

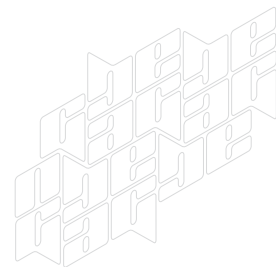
www.kolanastatku.cz
www.kolasport.cz
tel: 257 721 313
Komenského 92, Revnice

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatku.cz

značková prodejna servis kol

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



FSX Enduro

původní cena

~~63.990,-~~

akční cena

54.990,-



FSX Enduro



původní cena

~~45.990,-~~

akční cena

39.990,-



FSX Enduro

původní cena

~~32.990,-~~

akční cena

27.990,-



XC Trail

GANGSTA 8.0

původní cena

~~32.990,-~~

akční cena

27.990,-

