

CYKLOSERVIS

SLEVY
Sledujte denně nabídky maloobchodů
www.cykl.cz

BUDOUCNOST MTB ODHALENA!



Prezentace značek mají kromě úkolu představit novinky na příští sezónu i společenský efekt, neboť se na nich sejdou redaktoři z různých zemí. Na letošní prezentaci kol KTM se po společné večeři s žurnalisty z USA, Velké Británie, Francie, Španělska, Německa a Polska rozproudila bouřlivá debata o tom, jak by mohlo vypadat horské kolo třeba za patnáct let.

A bychom si dokázali vůbec představit, co nás může čekat, měli bychom se nejprve vrátit v čase do počátku devadesátých let a vzpomenout si, jak bychom si tehdy v době, kdy ještě na trhu nebyly V-brzdy, sada XT měla jen sedm pastorků a 63mm zdvih vidlice byl astronomickou hodnotou, představovali kolo roku 2009. Kdyby v té době někdo prohlásil, že za patnáct let bude zadní stavba běžného kola na cross country poskytovat deset centimetrů zdvihu, brzdit se bude hydraulickými kotoučkovkami a celé kolo přitom bude vážit pod 10kg, byl by pravděpodobně tázán, co že si to „šlehnul“.

▪ Pokračování na str. 5

Oakley Jawbone Livestrong

Americký výrobce brýlí a oblečení Oakley vyrábí luxusní brýle pro sportovce, z nichž tím asi nejvýznamnějším je sedminásobný vítěz Tour de France Lance Armstrong.

V předminulém čísle jsme informovali o jeho karbonových brýlích, které

Oakley kvůli ceně 4500 dolarů střeží pod řetězy, ale i běžný občan si může pořídit brýle, testované Lancem, a nemusí za ně vydat úspory na automobil.

Nové brýle Jawbone jsou podle slov dalšího profesionála George Hincapieho tou nejostřejší zbraní pro

cyklistiku. Výměnná skla pro každé počasí umožňují ochranu zraku, a to i v dešti, neboť jsou pokryta vodoodpudivou vrstvou Hydrophobic. Jejich výměna je jednoduchá, stačí uprostřed nosníku rozpojit spodní obroučky a skla vyjmout.

Skla jsou uvnitř rámečku zasazena volněji, aby mohla lépe odolávat rázům a nedocházelo ke zkresení terénu vlivem jejich klepání. Uvnitř žlábků jsou vidět pružná vodítka, která při nárazu skla odpruží. Největší předností brýlí Oakley je však speciální materiál skel HDO (High Definition Optics), který zajišťuje precizní čistotu vidění a zároveň přináší vysokou ochranu proti poškrábání i rozbití. Brýle Jawbone se v ČR v závislosti na použitých sklech prodávají od 4500 Kč.

(mig)



KTM
BIKE INDUSTRIES
www.ktm-bikes.cz

Falcon 10
Čtěte na str. 12

WHEELER

CA7700

NOVINKA 2010

Akční cena:
105.990,-

CA7700
Doporučená cena: ~~129.990,-~~
www.author.eu

Author kol



GTR Carbon Team

GT

Premiéra tohoto rámu proběhla v kolekcii 2009, stále je proto možné jej považovat za relativní novinku, která se jen tak nedočká nástupce.

Čistě závodní povaha

Rám se v praxi jeví jako ideální kompromis mezi torzní tuhostí a jízdním komfortem, samozřejmě s výraznějším přihlédnutím právě k závodnímu nasazení. Tuhost při silovém záběru sice nelze označit jako absolutní, řadí se však v kategorii čistě závodních silnic k lepšímu průměru. Její kombinace s určitou, byť nevelkou dávkou jízdního komfortu se však zdá být pro závodní nasazení optimální. Odezva na záběr je více než dostatečující a přitom rám dokáže pohltit alespoň menší část otřesů, které často u nekompromisně tvrdých strojů přecházejí v plné míře na jezdce.

Samotná konstrukce však pohodlí zrovna nenahrává, o čemž svědčí úplně rovná ramena zadní stavby i přední vidlice. Sedlovým vzpěřím zabírají více „pracovat“ i jejich zkrácení, potažmo celkové snížení zadního trojúhelníku. **Nejvýraznější ochota pohlcovat otřesy je patrná ve výrazně přesazené sedlové trubce a integrované sedlovce, a to i přes její nekompromisně aerodynamický průřez.**

Extremně tvrdá není v praxi ani přední celokarbonová vidlice, jejíž ramena se směrem dolů hodně zužují. I tak je ale jejím dominantním znakem vysoká torzní tuhost, jejímž výsledkem je dokonalé vedení v zatáčkách.

Prvotním jevem po ušetření na kolo a rozjetí se je špičková akcelerace. Ta je kladně ovlivněna jak celkovou hmotností kola, tak i zmiňovanou solidní tuhostí a velkou měrou také koly Mavic R-Sys. Raketový nástup je v tomto případě návykový a hodně pomáhá také samotné psychice jezdce. Sedlat kolo, které neváží skoro nic a okamžitě téměř sto procentně reaguje na každý záběr do pedálů, může celkem obstojně zvedat sebevědomí. Je to podobné, jako když sešlápnete u Porsche 911 s náhonem na všechna kola na semaforech plynový pedál skoro k podlaží. **I když je výkonost vždy především o tréninku a o dispozicích jezdce, GTR Carbon Team všem dokáže, že opravdu kvalitní stroj hraje v tomto ohledu také nemalou roli.** Špičkové reakce kola jezdce vybízejí k maximálním výkonům, na karbono-



vém GTR se zkrátka nedá jezdit pomalu. Když už sedláte podobný stroj, rychlost se od vás prostě očekává...

Ovladatelnost je prvotní, narává jí použitý rozvor i zvolené úhly trubek. Kolo v praxi působí ještě kratším dojmem, než předpovídá udávaný rozvor 1000 milimetrů. **Zatáčky týmové GTR prostě miluje. Suverénně si počíná jak při průjezdu serpentinu, kde se plynule střídá položení kola doprava či doleva, tak i v rychle projížděných klopených zatáčkách. Je to zkrátka milovník horských průsmyků, v nichž jezdce ocení dokonalou ovladatelnost v symbióze s velice nízkou hmotností.** Naopak na rovinách patří GTR Carbon Team k průměru, přece jen setrvačnost kol a celková aerodynamika nenabízí zákraky. Pokud se však střídají klesání, stoupání a méně či více ostré zatáčky, je toto kolo ve svém žilvu a nabídne absolutní maximum.

Osazení snad není potřeba rozpitvávat. U poslední generace sady Dura-Ace, stejně jako u komponentů Ritchey WCS, není prostor pro jakoukoli kritiku. Tyto díly ostatně jen podtrhují skvělé jízdni vlastnosti a nekompromisní závodní nadání celého kola. www.bikecentrum.cz

Otestovali jsme to úplně nejlepší, co nabízí značka GT v silničním segmentu, a sice prestižní model GTR Carbon Team s celokarbonovým monokokovým rámem, integrovanou sedlovkou a komponenty Shimano Dura-Ace. Nekompromisní závodní dojem dokresluje zapletená kola Mavic R-Sys s karbonovým výpletem a týmové barvy rámu. Cena tohoto skvostu je 139 999 korun, k dispozici je však i samotný rámový set za podstatně dostupnější částku 34 999 korun. Na totožném rámu je postavem i model GTR Carbon Pro s ultralegou, technickou spřízněností nezapřou ani typy Carbon Expert a Carbon Sport.

Silniční topmodel od GT jsme otestovali v nejvyšší velikosti XL, samozřejmě již v provedení pro rok 2010. Hmotnost námi zkoušeného kola byla 6,9 kilogramu bez pedálů.

Výkladní skříní technologie

Rám je svým provedením skutečnou výkladní skříní zpracování karbonu. Dokládá to nejen tvarování konkrétních partií rámu či třeba karbonové patky, ale také použitá technologie Force Optimized. Ve velké míře se zde pracovalo nejen se samotným tvarem rámu, ale samozřejmě i s vrstvením a směrovou orientací uhlíkových vláken.

Profilaci nelze shrnout do obvyklých pomůj jako bi-axiál či obdélník. Horní trubka, svrchu plochá, přechází vpředu do čtyřúhelníku a v zadu do trojúhelníku. Konstantní profil se zdaleka netýká ani dolní či sedlové trubky, jejíž spodní rozšíření nad středovým pouzdrzem je nepřehlédnutelné. Téměř klasikou u podobně koncipovaných rámu je dnes hlavová trubka se spodním ložiskem 1,5 palce, v tomto případě doplněná o jejími boky vedené řadičí bowdeny. U nich nám však trochu scházely šroubky pro seřízení předpětí lanek řazení. Stylistickou čistotu dotváří vedení bowdenů zadní brzdy horní trubkou.

Model Fi'zi:k Vesta je absolutní novinkou mezi dámskými sedly italského výrobce. Jeho specifický tvar s výrazným středovým žlábkem má nabídnout komfort sportovněji zaměřeným cyklistkám, a to i na dlouhých tratích.

Dámská Vesta



Vesta sází na o něco tužší nylonový skelet s příměsí karbonu, v duchu ostatních modelů jako Tundra či Antares. I přes využití technologie Wing Flex boky příliš tvarové přizpůsobivosti nenabízí. Míra polstrování je však zcela dostačující a poskytuje optimální rozložení tlaku, a to v zadní i středové partii. Cyklistkám navykným na vložené komfortní, výrazněji polstrovaná sedla se může zprvu zdát Fi'zi:k Vesta o něco tvrdší. Při delší jízdě však tato vlastnost přechází v klad a vynikne maximálně propracovaný tvar modelu. Bočnice se sice zdají být nižší s tvrdým krajem, v praxi však nabídnou vhodné zakulacení a dostatek prostoru pro stehna. Zadní část nabízí nejen ideální plochu, ale

i nadprůměrnou vrstvu polstrování. Střed sedla se žlábkem svým tvarováním výrazně uleví intimním partiím, ale pouze při nastavení správného sklonu. Určitě je potřeba více hmotnosti soustředit na zadní plošší část sedla, pak je možné počítat s hodně pohodlným sezením. Předpokladem pro to je ale správný, nepřilís natažený celkový posed. Velice příjemný je potah kombinující semís s klasikou kůží na bočích. Pouze o něco vyšší šev ve středové části sedla není úplně nevhodnější po stránce životnosti.

Hmotnost 269 gramů není vzhledem k použití lehkých ližin ze slitiny Kium

nijk zázračná hodnota, ale nabídnutý komfort těch pár gramů navíc vykompenzuje. Cena sedla Fi'zi:k Vesta je 2390 korun. www.progresscycle.cz (kad)

- + tvar sedla, polstrování zadní partie
- vyšší podélný šev

Technická specifikace:

Rám: GT celokarbonový monokok
Vidlice: GT celokarbonová
Kličky: Shimano Dura-Ace 50/34
Brzdy: Shimano Dura-Ace
Řazení: Shimano Dura-Ace Dual Control
Přehazovačka: Shimano Dura-Ace
Presmykač: Shimano Dura-Ace
Kola: Mavic R-Sys
Kazeta: Shimano Dura-Ace 11-25
Pláště: Vittoria Rubino II kevlar, 23 mm
Řídítka: Ritchey Super Logic Carbon
Představec: Ritchey WCS Carbon
Sedlo: Fi'zi:k Arione carbon
Hmotnost: 6,9 kg (vel. XL, bez pedálů)
Cena: 139 999 Kč

| | |
|--------------------------------------|---|
| Velikost XL | |
| + | ovladatelnost, akcelerace, design |
| - | absence šroubů předpětí lanek na hlavové trubce |

WWW.ROGELLI.CZ WWW.ROGELLI.SK WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ WWW.CHIBA.SK



CYKLISTICKÉ KALHOTY

FERRARA
 Zateplené zimní cyklistické kalhoty s šedými plochými švy. Antibakteriální výstelka 3D Coolmax silver.
 1 599 Kč



002.404
 S, M, L, XL, XXL, 3XL

RIMELLA
 Zateplené elastické kalhoty se Softshell membránou na kolenech. Antibakteriální výstelka 3D Coolmax, výrazné efektní ploché švy.
 1 799 Kč



002.039
 XS, S, M, L, XL, XXL, 3XL

FOBELLO
 Zateplené zimní cyklistické kalhoty s větru- a voděodolnou membránou na předním dílu. Antibakteriální výstelka 3D Coolmax silver.
 1 599 Kč

WINDPROTECTION LINE



WINDSHIELD
 -5°C - +10°C
 univerzální zimní membránové rukavice pro outdoor

Základní zimní model od značky CHIBA vyniká speciálně pro trh ČR a SK. Membrána WindProtect-Softshell. Vytváří logo chiba, reflexní linie na hřbetu ruky. Univerzální zimní outdoorový model. Kvalitní zpracování (střih, konstrukce, detaily) hledá jen těžko konkurence ve své cenové třídě! Propracovaný model s velmi dobrým střihem, který skvěle padne na ruku a předvedí Vás o kvalitách značky CHIBA.
 699 Kč



Za teplem na Mallorcu

Český závodník Roman Kreuziger v minulosti přinesl směle tvrzení, že španělský středomořský ostrov Mallorca je pro cyklistickou jarní přípravu „nejvíc“. O jeho slovech se můžeme přesvědčit i na vlastní kůži, aniž bychom se museli trápit sháněním letenky, ubytování a zajišťovat si program.

Všecký komfort totiž tréninku-čtivým cyklistům poskytuje česká cestovní kancelář NaCesty.cz. Ta na svých stránkách cyklistům slibuje zajištění rezervace speciální letenky zahrnující převoz kola, odvoz do českého hotelu, polopenzi s odpoledními těstovinami, masáže, možnost vytvoření tréninkového itineráře s využitím GPS navigace, zapůjčení karbonové silničky či zajištění doprovodného programu pro drahé polovičky. Když jsme se poprvé seznámili s kompletní nabídkou této cestovky právě pro cyklisty, rozhodli jsme se v únoru 2009 na jeden turnus tréninkového kempu vydat.

Mallorca je především koniček

Společnost NaCesty.cz založil Václav Uher, což je neuvěřitelný nadšenec a „srdcař“. Jinak se asi nedá nazvat člověk, který je třeba ochoten po devět dní projíždět s kartografií každičkou silničky a uličku na celém ostrově, aby vytvořil GPS mapu všech cyklisticky zajímavých tras, kterou pak svým klientům poskytuje pro navržení ideálních tréninkových okruhů. Ačkoliv jarní cyklistická Mallorca



kilometrů. S ohledem na jarní dobu, kdy slunce vychází pozdě a zapadá brzo, to není vůbec výlet zadarmo. Naštěstí však v případě jakéhokoli problému stačí zavolat do hotelu a vždycky pro zbloudilce může někdo dojet. A to se také cení, ti lidé tam jsou prostě pro své klienty a na maximum jim chtějí tu dřinu ulehčit. Samozřejmě tak je po návratu do hotelu možnost masáže, k pití jsou připraveny iontáky a speciální strava, v sousedství je sportovní centrum s bazénem a fitkem a večer lze všechno snažení „zpečetit“ zmrzlinou na pláži. Ani kontakt s rodinou nebude pozadu, na hotelu je bezdrátový internet, takže internetové video spojení není problémem.

Stejně tak, jako jsme si svůj tréninkový pobyt v teple užili my, můžete si jaro pod palmami vychutnat i vy.

Stačí zabrouzdát na www.nacesty.cz, vybrat si ten svůj termín a služby a zbytek nechat na společnosti. Jedinou nevýhodou lze vidět v odletech z německých měst, takže je potřeba se dopravit z Čech na letišťe autem. Díky tomu je ale zase letenka o poznání levnější. www.nacesty.cz/sportovni-pobyty (mig)

Na trénink je možné si zapůjčit karbonové kolo Merida



sjezdářů. To je pro začínající jezdce ideální příležitost, jak se skamarádít s profiky a nabrat cenné informace a rady o tréninku i závodním životě.

Ostrov jara

Mallorca je pro jarní přípravu a najždění objemu ideální z důvodu rozmanitosti profilů. Přímořská část na jihu ostrova, kde sídlí i hotel Ayrón, je rovinatější, takže zde lze najíždět objemy

v nízkých intenzitách, do horských oblastí to je pak zhruba 30-50 km. Nejvyšší hora Puig Major měří 1445 metrů, takže ani vrchaři zde nepřijdou zkrátka. Na severní straně je několik táhlých stoupání jako v Alpách, takže se dá trénovat i intenzita. Ultramaratonci mohou za jeden den zhltnout klidně i hodně přes dvě stě kilometrů. Tradí se, že se za jeden den dá stihnout celý ostrov objet dokola, což vychází na dobrých tři sta

zaujímá v prodeji zájezdů společnosti menší procento, neboť NaCesty.cz se zabývá hlavně prodejem luxusních destinací, pro Vaška je to destinace číslo jedna. Na Mallorce po celou dobu tréninkových kempů sám žije a každoročně pro klienty přidává něco nového.

Na vlastní kůži

Z letiště v Palmě nás česká delegátka dovezla do hlavního centra kempu - hotelu Ayrón, stojícího kousek od pláže. Ubytování zde bylo na zcela standardní úrovni, navíc někteří členové personálu jsou Češi, takže je snadné se na čemkoli dohodnout i bez znalosti cizí řeči.

Velmi mile nás potěšilo stravování. Klasickou polopenzi, kdy je k snídani a k večeři připraven švédský stůl s bohatým výběrem nejen místních dobrot, ale hlavně jídel vhodných pro správný trénink, mají cyklisté doplněnu ještě o odpolední těstoviny. Ty přijdou vhod po návratu z několikahodinového tréninku na rychlé doplnění energie.

Vzhledem k tomu, že jsme přiletěli bez kol, velmi jsme ocenili možnost si

silničky zapůjčit. Zde nás profesionální společnost mile potěšila podruhé - půjčují se karbonové stroje Merida Scultura na sadách Ultegra a Force, navíc za zcela lidových cenových podmínek.

V hotelu Ayrón jsou přítomni také trenér a fyzioterapeut, kteří začátečníkům a hobby jezdčům dokáží poradit s tréninkem a stravováním a podle výkonnosti a vytvářeného plánu rovnou i navrhnout odpovídající profily okruhů. Na trénink pak může jezdec vyrazit klidně sám, neboť s GPS přístrojem na řídítkách se neztratí.

Mnohem snazší je však vyrazit ve skupině. Ráno před desátou hodinou se to před hotelem - podobně jako u dalších hotelů v okolí - hemží desítkami cyklistů, připravených společně vyrážet do vnitrozemí. Kromě hobby jezdčů jsou zde i profi závodníci, v době našeho pobytu v hotelu bydleli Martin Horák, Barbora Radová (dnes již Mandáková) a kilometry zde najížděli i závodníci týmu PSK Whirlpool. Potkali jsme ale i fourkrosaře Kamila Tataroviče či partu



Mallorca skýtá jak táhlé roviny, tak i horská stoupání



Požadují vždy to nejlepší a vím, co chci.

Alberto Contador
Vítěz Tour De France 2009

KÉO 2 MAX

Maximální přenos síly
Minimalní hmotnost
Nejvyšší kvalita

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

Nyní v prodeji.

www.vokolek-import.cz



AGANG RocknRolla



ho kola. Díky linearity chodu zadní stavby je odpružení celkem citlivé a při běžné jízdě v terénu se dá slušně využít celý zdvih.

Boční tuhost rámu je díky průměru ložisek na slušné úrovni, rozhodně jsme neměli pocit, že by se kolo jakkoliv vinilo. Nad rámem je díky prohnuté horní trubce dostatek místa pro kankány a další triky. Sedlo lze zasunout až dolů. Spodní rámová trubka je u hlavy lehce prohnutá, takže protáčít řídítka kolem dokola není žádný problém a proti padání řetězu je zde vodič, uchycený na držáku ISCG5. Zadní stavba je asymetrická a díky jejímu hornímu vedení nedochází k nepříjemnému mlácení řetězu do rámu. Rocknrolla nemá žádné převody, místo přehazovačky je použit napínák, nicméně 36 zubů převodníku je v kombinaci s tradičním pastorkem ideálním.

Jízda

Geometrie je vyladěná tak, aby kolo bylo co nejovladatelnější. **Extrémně, skoro až trialově krátká zadní stavba umožňuje lehké zvedání předního kola, což je základ pro jízdu po zadním, skoky do výšky a další triky. Úhel hlavy 68° nahrává klidu ve sjezdu, točivost zase řeší krátký představec s vlačovkami.** Agang RocknRolla je tak vyvážen pro co nejnázší ovladatelnost a manévrovatelnost. Nechtěněm škrtnutí pedálem o zem v náklonu při dopadu, kdy tlumič propruží na maximum, zabráňuje vyšší těžiště středu, takže jezdec je výš nad zemí, což mu opět umožňuje snazší ovladatelnost kola. V rychlých sjezdových pasážích je však vyšší těžiště na obtíž, neboť

sníží stabilitu v rychlosti. Freerider však může sáhnout po modelu Cult na 150 mm zdvihů, ten ukoují jeho sjezdácké choutky lépe. Rocknrolla je určena hlavně do parku, města, na sropestyle či na hliněnou dráhu. A tam všude si vede nadmíru slušně. **Efektivní triky, které se dají lehce vyskočit ve vzduchu i na zemi jsou okořeněny tím, že odpružení hodně pomůže při výskoku, seskoku z výšky i při průjezdu klopené zatačky.** Zatačení v náklonu jde víc než slušně, oproti kolum s tradičně dlouhou zadní stavbou 425 mm se jezdec může lépe vzepřít a kolo zatlačit do zatačky a vystřílet jej kupředu. Měl by však při tomto manévru počítat s tím, že se agang může snáze zvedat na zadní.

Pro koho

Agang RocknRolla nás bavil svou obratností i snadností zvednout přední kolo. Dokonce si jej umíme představit i jako dobré streetové kolo, které začátečníkům umožní trénovat i triky, které by na pevném kole bolely. Zkušebního jezce pak odpružené kolo s geometrií streetového stroje posune o kus dál a výš. Cena 26 tisíc zcela odpovídá komponentové skladbě. Hmotnost kola 15,6 kg je pak v této cenové relaci víc než slušná. www.agang.cz

Rozvoj freestyleových disciplín a stále náročnější překážky i terén na závodech si vynutily používání odpružených kol, jejichž tlumiče při dopadech z výšek či nepovedených skocích hodně prominou. Při vývoji takového stroje hraje prim zachování velmi podobné geometrie, jakou mají pevná kola pro free disciplíny. Zcela nový stroj AGANG RocknRolla přesně takové požadavky splňuje, protože to není jen tak nějaké bez rozmyslu navržené celopéro,

ale rocknrolla musí sloužit jezdcům týmu Author Gang Damjanu Širšímu či Kubovi Venclovi na závodech. A tak není divu, že kluci kolo pomáhali navrhovat přesně podle svých představ.

Rám

Základem, který udává jedná chování, ale zároveň i odolnost kola, je masivní rám z nezeslabovaných trubek z materiálu Al 6061 T6, jehož zadní stavba je zavěšena na jednom mohutném čepu.

Zadní kolo v krajní situaci může pružit až o deset centimetrů. **Díky použití vzduchového tlumiče záleží jen na jezdcí, jak bude kolo používat. Zda jako skoro pevné s možností absorpce pouze největších rázů, což se hodí právě při sropestyle nebo při silovém fourcrossu, anebo do tlumiče nahustí klasický tlak, kdy se píštěnice po zatížení kola zanorí o tradičních 20–35% zdvihů a rám pak bude fungovat tak, jako u jakéhokoliv jiného odpruženého**

Sedla SDG nově v ČR

Vyrobci jako třeba GT, Cannondale a další, osazují svá kola mimo jiné i sedly značky SDG, která ve světě patří mezi nejvýznamnější producenty. Majitelé těchto kol, kteří si sedla SDG oblíbili a rádi by si je opět koupili, měli doposud u nás smůlu. Proto jistě uvítají vstup této značky na český trh, neboť novým dovozcem sedel a sedlovek SDG se stala firma Katmar.

Značka SDG kromě klasických modelů s pery přináší i vlastní systém uchycení sedla pomocí zámků a kolejničky I-Beam. Ta vede prostředkem spodní části a umožňuje jednodušší, přesnější a variabilnější uchycení sedla. Díky delší kolejničce je sedlo možné upevnit v osmicentimetrovém předozadním rozsahu a se 130stupňovým rozpětím sklonu. Nový systém Suspended I-Beam navíc oproti původnímu umožňuje výraznější pružení sedla ve středové partii, neboť je zde mezi spodní částí skořepiny



a kolejničkou dostatek prostoru.

SDG produkuje celkem čtyři modely pánských sedel s různou úrovní polstrování pro závodní nasazení i celodenní putování. Všechny modely je pak možné pořídit buď s titanovými pery, nebo se sedlovkou I-Beam, která v celku se sedlem dokáže oproti klasice výrazně ušetřit hmotnost. Například komplet karbonové sedlovky SP 951C a sedla

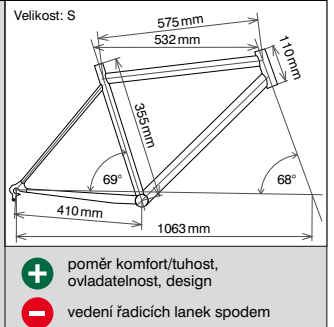


I Fly váží 298 gramů, což je hodně zajímavá hodnota s přihlédnutím k faktu, že sedlo není skořepina, ale tradiční polstrovaný model.

My jsme si do testu vyžádali sedlo Ti Fly za 2290 Kč s titanovými pery a Formula FX s kolejničkou I-Beam. S výsledky vás seznámíme v některém z příštích čísel Cykloservisu. www.katmar.cz (mig)

Technická specifikace:

- Rám: Al 6061, 100 mm
- Tlumič: X-FUSION 02-R
- Vidlice: RST Space Jump 100 mm
- Kliky: FSA Step Up 36
- Napínák: PRIME AERO
- Brzdy: Tektro Auriga Comp
- Náboje: AGANG Disc 20
- Pláště: KENDA K-Rad 26" x 2.30"
- Pedály: AGANG platformové
- Řídítka: AGANG 31.8 mm
- Představec: AGANG
- Sedlovka: AGANG pívotal 27.2
- Sedlo: AGANG pívotal
- Hmotnost: 15,6 kg
- Cena: 25 990 Kč



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>

Do kapsy

Plzeňská firma Cyklo Bartoniček přišla na trh s malým, ale šikovným pomocníkem v podobě miniaturní pumpičky Airbone. Tento drobeček udělá radost všem gram-honičům, neboť jeho hmotnost je pouhých 59 gramů. Daní za nízkou hmotnost je však logicky větší počet cyklů potřebných k nafouknutí, v případě klasického MTB pláště je to kolem tří set stlačení. Toto na první pohled vysoké číslo je vyváženo minimálním odporem při huštění a možností bez problémů nafoukat i vyšší tlak. Limitní hodnotou je 100 psi/7 barů.

Pumpička se prodává v provedení pro autoventilek, přičemž součástí je i redukce na galuskový ventilek, vložená do držáku. Hliníkové tělo je dlouhých pouhých 99 mm, takže se pohodlně vejde do kapsy, nebo jej lze namontovat pod košík lahve. Pro tento účel výrobce do setu přidal i adaptér pod košík. Airbone udělá radost ladičům designu, neboť ve škále eloxovaných barev najdou stříbrnou, černou, červenou, zelenou, modrou, zlatou, oranžovou a růžovou. Za každý luxus se však platí, cena této celoduralové pumpičky je od 490 korun. (mig)

BUDUCNOST MTB ODHALENA!

► Dokončení ze str. 1

Abychom si dokázali představit, jak bude bikový průmysl vypadat za patnáct let, musíme se na věc podívat stejnými očima, které v polovině 90. let tušily kdesi v daleké mlhavé obrysu superstrojí budoucnosti. A jak by mohlo horské kolo v roce 2024 vypadat? Naléštěme křišťálovou kouli, ztlumme světlo a nakoukněme za závoj budoucnosti...

Materiální svět

Rám je srdcem kola a také prostorem pro obrovské investice, v němž mizí miliony z rozpočtů výrobců, vložené do výzkumu a vývoje. Podle směru, jakým se dnes ubírají velké značky jako Merida a Giant, ale i další menší průkopnické firmy jako třeba Ibis či Tomac, se zdá, že materiálem budoucnosti bude pravděpodobně i nadále kompozit. Vynikající tvarovatelnost karbonu umožňuje designérům dávkovat materiál přesně v takovém množství, jaké je na daném místě potřeba k zachování maximální tuhosti při co nejnízší hmotnosti. Celoodpružené XC rámy se již dostaly pod magickou hranici 1,8 kg, některé hardtaily dokonce váží pouhou polovinu. Přitom nejsou jen lehké, ale i velmi tuhé.

Karbon sice v minulosti provázel stín pochybnosti kvůli jeho zranitelnosti, nicméně díky nejmohutnějším technologiím je tento materiál již neporovnatelně spolehlivější. Další technologický vývoj umožní výrobu nepředstavitelně lehkých rámu. Je libo fulla vážícího méně než 1,4 kg či pevný rám o stejné hmotnosti, jako váží všechny komponenty pohonu? Enduro rámy budoucnosti budou možná lehčí než současné rámy na cross country...

Plastová fantazie

Ambice stát se materiálem budoucnosti však nemají jen kompozity na bázi karbonu, ale také lisované plasty, jejichž výroba byla snadná a levná. Zároveň by takto vyrobené komponenty byly lehké a pevné, a díky mnohotvárnosti materiálu také „vytuněné“ přesně podle potřeb jezdce. Úplně nahrazení hliníku a oceli při výrobě rámu je sice nepravděpodobné, ovšem karbon a plasty mají mnohem větší pružnost a přízřebivost, o váze nemluví.

Vývoj celoodpružených rámu polyká hořentní sumy ve jménu zdokonalování systému odpružení a všichni výrobci každoročně dokola tvrdí, že právě ten jejich design je ten nejefektivnější, nejlépe si poradí s nerovnostmi bez zbytečného užití energie při šlapání a že právě letos jsme vlastně už na konci evoluce celoodpruženého kola. Pravdou však je, že žádný systém ještě není dokonale ve všech parametrech. Každý má nějakou tu mouču, ať už v podobě propuštění při šlapání, prodloužení řetězu při tlumení rázu či nedostatečné citivosti chodu tlumiče. Je tedy možné tyto nedostatky odstranit, aniž bychom museli hledat nějaký kompromis?



Je velmi pravděpodobné, že i za patnáct let bude materiálem číslo jedna kompozit. Zda bude stále na bázi karbonových vláken, či se podaří dotáhnout k dokonalosti lehké a přitom superužité plasty, to je zatím ve hvězdách...

Jistě, s pomocí senzorů a elektronických součástek. Zatímco v minulosti téměř všechny komponenty získávaly na délce a mohutnosti, mohly by v budoucnosti dosáhnout vyššího vývojového stupně, a to cestou miniaturizace, stejně tak jako mobilní telefony a multimediální přehrávače. Mikrotechnologie, serva a miniaturní baterie tak jistě budou zcela běžnou praxí.

CICLOSPORT
SPORTS INFORMATION SYSTEMS

HACS 5

Cena již od 4300,- Kč pells.eu

Mozek kola

Z debaty redaktorů vzešla vzácná shoda v tom, že hlavním centrem kola bude bezpochyby počítač, který bude neustále monitorovat rychlost chodu tlumiče okamžitou polohu zdvihu, síly působící na rám, kadenci šlapání, převod a možná i terén, takže bude sám moci měnit tvrdost tlumiče tak, aby jezdci poskytli ideální nastavení v jakémkoliv terénu. Přidejme k tomu ještě upravitelnou geometrii kola a jednoho dne snad opravdu dosáhneme zlatého chodu, cíle honby za dokonalostí odpružení a přizpůsobení se kola terénu.

Přejete si stejné nastavení jako váš oblíbený jezdce? Žádný problém, stačí si stáhnout údaje třeba o „Kulhecové“ minulý jízdu na světáku a můžete vytvářet do terénu. Raději s nastavením sami experimentujete? Potom stačí na dotykovým displeji na řídkách umístěného minipočítače natukávat požadované hodnoty a bezdrátově přijímače na biku provedou příslušné úpravy. Navíc všechny elektronické součástky budou poháněny energií získanou při brzdění či ze solárních dobiček. Může se nám to klidně zdát „ujeté“, ale není pochyb o tom, že v budoucnosti budou trail brázdit stroje lehce připomínající



Již dnes se testují nové materiály, zde karbon s voštinami, které opět zvyšují tuhost při zachování nízké hmotnosti. Na modelovém příkladu dvou trubiček stejného průměru se spletaného karbonu a karbonu s voštinami je při pouhém stisknutí mezi prsty cítit mnohem vyšší odolnost trubky s voštinami. Odolnost proti průrazu je však ještě třeba ověřit.

Pneumatiky budoucnosti budou bezpochyby bezvzduchové. V automobilovém průmyslu se již nyní testují pneumatiky, jejichž lamelový systém dokáže ztlumit nerovnosti, aniž by došlo k defektu. Pumpičky, lepení, tmely a náhradní duše i prohra v závodech kvůli defektu tak budou jistě minulostí...



šl o pravidelný přísun financí díky výměně ojetých převodníků a kazet.

Integrace převodů

Obrovským fenoménem, na jehož další vývoj je upřena pozornost spousty bikerů, je planetová převodovka v rámu či převodovka zabudovaná do klik. Integrované náboje v podání firem Rohloff, Shimano Alfine či Sturmey Archer jsou vodotěsné a prakticky bezúdržbové, takže jediným brzdícím elementem jejich rozšíření do závodního nasazení je vyšší hmotnost. Kliky s možností změny rychlosti otačením převodníku zase výborně nahradí svoji zapovězenou planetovou převodovkou přesmykač, tento systém by tedy ideálně rozšířil škálu převodů. Pak by možná bylo účelnější použít řemenné nebo kardanu místo klasického řetězu.

Vedle počítačem ovládaného tlumiče si cestu k horským kolům jistě najde i elektro-



Převodovky, ať integrované, či zakomponované do náboje, přinesou obrovské snížení údržby a zjednoduší funkci kola. Příkladně se k názoru, že převodovky boxy budou integrované do rámu, ale se vyvážila hmotnost kola do středu, a pohon nebude zajišťovat řetěz, ale varianta kardanu či kevlarového řemene.

nické řazení, vždý v současné době už je k vidění na silničkách. Jeho použití u XC modelů představuje možnost, jak odstranit problémy způsobené nepříznivým počasím, nečistotami v bowdenu či jeho prasknutím.

Loukoté pro všechny

A dostáváme se k samotnému zapletenému kolu. Je vůbec ještě zapotřebí jej vylepšovat? Snížení jeho obvodové hmotnosti bylo vždy považováno za cestu ke zvýšení výkonu. Není tedy divu, že se výrobci předhánějí v odlehčování nábojů, drátů i ráfků. Nové designy těchto součástek umožňují jít ve snižování váhy ještě mnohem dále.

Užitečnou vychytávkou pocházející z oblasti BMX jsou loukotová kola. Náboj, ráfek i spojovací elementy jsou vyrobeny z jednoho kusu plastu, čímž stoupne tuhost a kolo vypadá opravdu dobře. Pokud do procesu výroby zapojíme již zmínované nové materiály a technologie, budoucí generace kol bude bezpochyby lehčí, mnohem tužší a přitom



Kola budoucnosti budou jistě využívat vedle tradičních zapletených ráfků hlavně kompozitové loukoté či dokonce plastové výplety. První vlašťovka, která odlehčila pár kol pod jeden kilogram, je značka Reynolds, a to na pouhých 875 gramů (foto dole).



odolá i extrémním provozním podmínkám.

Jednou z nejdůležitějších částí kola je plášť. Zapomeňme však na bezdušáky, galusky a další varianty toho samého. Nový plášť bude na sto procent bezvzduchový. Přechod z tubeless na airless umožní tuhá vnější vrstva, vyplněná buď pěnou či průvlným latexem, nebo mnohem pravděpodobněji strukturou pružných lamel, nahrazujících funkci pneumatického systému. Výhodou oproti klasickým pláštům bude nižší hmotnost, menší valivý odpor a především absence defektů. Tento nový typ pláště bude pracovat ruku v ruce s absolutně přesnými brzdami, takže jezdce bude mít svůj stroj za každých okolností plně pod kontrolou.

Shrme si to. Počítátem ovládaný celoodpružený bike ztráta si bude podle odhadu redaktorského výkřtu sám inteligentně měnit geometrii na základě aktuálních podmínek či jezdcova nastavení; bude postaven na karbonovém či plastovém rámu s krytou elektronickou převodovkou, pohánějí kompaktní kola obutá do bezvzduchových či proti proražení imunních pláštů. Tato vize poněkud připomíná nápady Julea Vernea, takže skutečně splnila, a neustávající vývoj bikového průmyslu naznačuje, že by nemusela zůstat pouhou utopií.

Abyste však nakonec nedošlo ke vzpouře stroji, kterou zase předpovídal Karel Čapek, kdy se elektronicky ovládaní bike-roboti budou snažit zahubit lidstvo zařekáváním přední brzdy na hraně propasti. Bikerova žena by asi dost divně koukala na kolo, které se samo vrátilo domů... (mig)

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

NOVÉ PŘEVODNÍKY

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

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

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

V případě cyklistické obuvi je dokonalé usazení na noze stejně tak důležité jako například u běžeckých bot. Na optimálním přenosu síly z chodidla na pedál je závislý nejen samotný finální výkon, ale logicky i komfort jezdce.

Stále vzdvihovaná tuhost podešve je tedy důležitá, aby nedocházelo ke ztrátám sil vlivem jejího pružení, ovšem z hlediska ideálního záběru není tím jediným nepostradatelným. V praxi ovlivňuje kvalitu záběru celá řada faktorů, od styčné plochy pedálu s tretrou, přes vzdálenost mezi chodidlem a osou, až po samotné provedení treter a kvalitu jejich usazení na noze. A právě v případě anatomického tvarování treter není ani v současnosti zdaleka vše ideální, touto problematikou se totiž vážně zabývají pouze někteří výrobci cyklistické obuvi. Přitom respektovat, a pokud možno ještě podporovat, vhodnou klenbu chodidla by mělo být samozřejmostí, stejně tak standardní by, podle našeho názoru, měla být maximální stabilizace paty a co nejlepší rozložení tlaku mezi chodidlem a vnitřní stélkou, tedy vložkou boty. I přesto tyto výzkazy treter některých značek svým plochým tvarem připomínají spíše prkno, a tak o jejich anatomickém vytváření nemůže být ani řeč. Právě z tohoto důvodu jsme využili nabídku pražské cyklistické prodejny Ski a Bike Centrum Radotín, která jako jedna z mála firem nabízí cyklistické stélky vyráběné na míru, přímo pro konkrétního zákazníka.

Od lyži ke kolo

Výroba vložek, tedy stélek, přímo na míru je již řadu let určitým standardem v případě kvalitních lyžařských sjezdových bot, setkáváme se s ní také u běžecké obuvi, méně často pak u bruslí či u bot pro běžecké lyžování. I když se nejedná o levnou záležitost, výhody stélek na míru využívá nemalé procento vyznavačů různých sportovních disciplín. Nemusi se vždy jednat pouze o špičkové sportovce, přínos dokonalého usazení dokáže ocenit i běžnější uživatel, jenž svému koníčku sportu věnuje mnoho hodin. V neposlední řadě jsou cílovou skupinou také jedinci s větší či menší tvarovou odlišností v případě právě a levé nohy. Stélky na míru dokážou podobné anomálie a jimi způsobený nedostatečný komfort vyřešit.

Pouze co největší kontaktní plocha chodidla a stélky zajistí optimální rozložení tlaku, správný záběr a oddálení samotné únavy.

Cyklistické tretry bohužel zůstaly doplnkovou výrobou stélek na míru zatím takřka nezasázeny. Ski a Bike Centrum Radotín je tak v této oblasti zatím jedním z mála průkopníků u nás. Přitom právě v tomto sportu je, narozdíl třeba od běhu, noha stále ve stejné pozici, tedy s konstantním prohnutím při záběru. Právě tento aspekt je zásadní z hlediska požadavků na maximálně anatomické provedení stélky po celé své délce, tedy jak vpředu pod klouby prstů, tak i u paty a v klenbě. Pouze co největší kontaktní plocha chodidla a stélky zajistí optimální rozložení tlaku, správný záběr a oddálení samotné únavy. Při záběru směrem dolů by díky správnému tvarování stélky nemělo docházet k prohýbání chodidla, a tudíž ke ztrátám energie. Taková je teorie, bohužel praxe je v mnoha případech zcela jiná a sériově používané stélky svým provedením nejednou připomínají list papíru. O podpoře vhodné nožní klenby v takovém případě nelze hovořit. Možnost výroby stélek na zakázku však dokáže určitý nedostatek sériových provedení treter do jisté míry napravit.

Botičky přímo na míru



Anatomická alchymie

I když se problematika vhodných vložek nemusí zdát nijak složitá, zdaleka se nejedná jen o vhodný tvar jejich středové části. Velice důležitá je také opora a stabilizace paty a co nejmenší omezení prostoru vpředu pro prsty. Dále se řeší i takové detaily jako prodyšnost, na čemž se vedle vhodného materiálu podílí i například perforace. Narozdíl od běžecké obuvi se v případě cyklistických vložek nemusí řešit třeba měkčení pod patou, tlumičí nárazy. Po této stránce je konstrukce ryze cyklistických vložek relativně jednodušší.

Zaměřme-li se na jednotlivá provedení vložek na míru, zjistíme, že je jich na trhu

celá řada. Základním řešením zvýšení komfortu je výběr ze série již hotových, anatomicky tvarovaných modelů, jaké nabízí například značka Specialized. Jedná se o kolekci, z níž se podle tvaru chodidla vybírá ten nevhodnější model, s co nejlepší oporou po celé své délce. Vychází se zde z otisku chodidla a z konkrétní výšky klenby. Pomocníkem při výběru je takzvaná podokopská deska, na níž je jasné vidět otisk chodidla. Finální doladění stélky se řeší speciálními podložkami pod špičku či stabilizačními podpatěnkami.

Další možnosti je využít již předem natvarovaných vložek, které se pouze dotvarovávají podle konkrétního chodidla. V tomto případě bývají využívány již vytva-

řilým začátkem operace souvisí s počátečním změněním chodidla 1, jeho délky a šířky, což je zásadní pro výběr vhodné velikosti stélky. Důležité je také zakreslení podélné osy chodidla a místa jeho největší šířky u vnějšího kloubu 2.

Po prvotním změnění chodidla, zjištění případných anomálií a výběru vhodné velikosti stélky již následuje tvorový otisk. Pro něj se využívá speciální zařízení s tvárovou pamětí 3. Zde není možné spěchat, protože právě tato operace je alfa a omegou pro co nejatomičtější tvar. Zatímco zákazník stojí na tvárovacím zařízení a postupně se při plném zatížení tvoří přesný otisk jeho chodidla, v peci se již rozpékají stélky.

cílení původní ideální polohy. Následuje postupně chlazení stélky, a tedy i ztráta její tvarové poddajnosti. Po vychlazení zůstane stélce tvar identický s původním anatomickým otiskem 5.

Tím ale celá operace nekončí. Na řadě je broušení stélky podle tvaru té původní, sériové, aby ji bylo možné v trete správně usadit 6. Pro tuto operaci slouží rovněž speciální bruska, dodávaná firmou Sidas. Pak už následuje vložení stélky do treter a vyzkoušení usazení zákazníkem. Vytváření stélky ale ani v této fázi nemusí být nemenné, dá se s ním ještě v určitých mezích pracovat, například po nahřátí horkovzdušnou pistolí. Takže hlavně při konečné práci se stélkou je důležitá maximální komunikace mezi prodejcem a zákazníkem, aby bylo možné podle pocitu z usazení stélku ještě dotvarovat.

Tato fáze může být pro někoho již finální, z naší vlastní zkušenosti ale doporučujeme ještě instalaci speciální podpatěnky, která nejen zvyšuje stabilizaci paty, ale především podporuje nožní klenbu 7. Po nalepení této podpatěnky se opět pracuje s bruskou, takže se může ubírat materiál v jednotlivých partiích podle potřeby. Samotná vytvářovaná stélka sice ideálně kopíruje tvar chodidla, mezi ní a podešví treter ale vzniká mezera, která se při záběru stlačuje. V partii nožní klenby proto musí mít stélka vyšší průřez, proto rozhodně doporučujeme instalaci zmiňované anatomické podpatěnky. Ta se vyrábí, stejně jako samotné stélky, v různých velikostech, takže je zde široká možnost jejího přizpůsobení. Bez instalace samolepicí podpatěnky by stélky na míru trochu ztrácely smysl.

Vyplatí se to?

To je otázka, kterou si musí zvážit každý sám. Pokud však sériově provedené vložek bot někomu vyzložené nevyhovuje, stélky na míru jsou rozhodně řešením takového problému. V případě tvorové atypičnosti či zrcadlové odlišnosti obou chodidel jsou pak stélky na míru vlastně jediným možným řešením. Je ale nutné počítat s tím, že jejich cena není zrovna nejnížší a že získání jedné z jejich výrobě stráví v prodejně minimálně půl až hodinu času. Výjimkou nemusí být ani dvouhodinové přizpůsobování tvaru stélky, například při instalaci podpatěnky a podobně.

Cenově rozpětí stélek od firmy Sidas se, včetně práce, pohybuje přibližně od čtrnácti set po téměř dva tisíce korun. Tato cena určitě není nízká, zahrnuje ale mimo jiné také obsluhu speciálně proškolených prodejců. V porovnání například s botami pro sjezdové lyžování, u nichž je vyšší cena standardní, je cyklistika v určitém nevhodně. Přece jen dá za samotné vložky na míru třeba polovinu ceny samotných treter, to se může řadit potenciálně užitvateli zdát hodně. Záleží tedy pouze na tom, jak je dotyčný spokojen, či naopak nespokojen s tvarem standardního provedení stélek svých treter.

Jan Kadečka

rované polotovary od novozélandské firmy Formthotics, které nejsou lisované, ale vybrušované, díky čemuž optimálně dosedají na plochu podešve tretry. V tomto případě se k finálnímu dotvarování již využívá rozpečení ve speciální peci, případně horkovzdušná pistole.

Třetí možností, tou nejdokonalejší, je postupné vytváření původně zcela plochého polotovaru, přesně podle tvaru levé a pravé nohy. Tato stoprocentní „kustomizace“ stélky je také jediným funkčním řešením v případě výraznějších odlišností levé a pravé nohy. A právě poslední jmenovanému řešení se budeme věnovat na následujících stránkách.

Stélka na míru, krok po kroku

Celé zařízení, na němž jsme sledovali výrobu stélky na míru, pochází od francouzské firmy Sidas, která patří mezi evropskou špičku ve své oblasti. Ta je výrobem i samotných polotovarů, obchodně nazývaných Conform-Able. Z těch se stélka jednotlivými kroky natvaruje a následně se přizpůsobí také botě, v tomto případě cyklistické trete. Teorie je celkem jednoduchá, začne se otiskem chodidla, podle nějž se následně vytváří stélka, rozehrává ve speciální peci. Praxe už je ale o něco složitější a vyžaduje profesionální práci, která je zárukou správného provedení celého postupu.

Pohled do historie

Dvanáct let a všechno je jinak...

Test V-brzd Shimano Deore XT pochází z Cykloservisu číslo 20 z roku 1997. Tehdy skvělé, užasné, dnes svou koncepcí dobré snad do starého železa, pardon, spíše hliníku. Je pravda, že v současnosti by se nad skvělou účinností věček asi už nikdo nerozplýval, ale právě modely od Shimana, konkrétně z kolekce 1996, byly zásadní pro vývoj výkonných brzd následujících let. Výrobci se v mnohém poučili, vyráběli se dětských nemocí v podobě vůli vznikajících v paralelogramech a odkaz původních V-brzd stále žije,

i když ne na kvalitnějších kolech, na nichž jasné převládají kotočce.

Stáčí si ale zavzpomínat, tato ikstěčková věcka chtěl tehdy snad každý. Stály ranec, po chvíli v nich začalo chrastit a mnozí z nás si z plechovky od piva vyráběli tenoučké vymezovací podložky pro zmenšení stranových vůlí v paralelogramu. Já jsem tyto brzdy měl taky a v sedmadevadesátém roce jsem byl stoprocentně přesvědčen o tom, že nic nemůže brzdit lépe. Jak je všechno relativní...

(kad)

SHIMANO DEORE XT

Japonci, jež stihli v-brzdovou lavinu, vyrábějí jedny z nejlepších věček. Model XT je, až na pár vychytávek, prakticky totožný s XTR. Hlavním rozlišovacím znakem čelí od zbytku světa je paralelogramový mechanismus uložení špalíků, který umožňuje jejich stále kolmý pohyb směrem k ráku. Ramena jsou vykována z hliníkové slitiny a následně eloxována, špalíky kazetového typu dovolují výměnu gumiček. Pár váží 190 gramů a na pultech se pohybuje okolo 1 600 Kč. Páka XT také pochází z kovaného hliníku, je dvoupřístě a kompatibilní pouze s páčkovým řazením RapidFire. Podložky v oku pro hlavu lanka upravují převod a regulují množství natáhovaného lanka, miniaturním šroubkem lze nastavit délku kroku páky. Cena je 3 250 korun (pár) a hmotnost 700 gramů. Seřízení je hračka, stačí jen posunovat špalík nahoru a dolů, následně dotáhnout imbusem. Lehkost chodu vydatně do optima šroubků pružinek. V praxi jsou XT špičkové. Jsou velmi silné, páka výborně sedí v rstech. Citlivé dávkování je snadné, pokud chcete, stojíte na místě. Uložení paralelogramu si navíc poradí s drobnými nerovnostmi ráfku.



Je však smutné a nepochopitelné, že zastupitelská firma Shimano v ČR, Shimano-Paul Lange, nám brzdy z finančních důvodů nemohla půjčit. (Diky Velointestu za brzdy.)

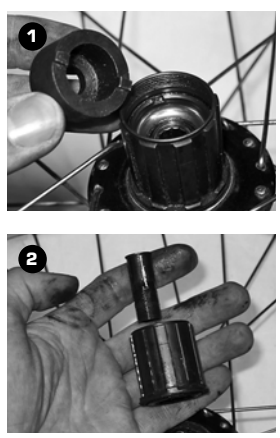


HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Ořech Shimano

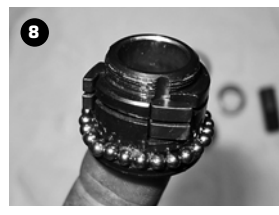
Po všech možných i nemožných provedeníh zadního volnoběžného mechanismu, tedy ořechu, došlo na nejrozšířenější provedení. A tím je model Shimano. Tenhle ořech totiž stále najdeme na největším množství kol a někteří asijsí výrobci produkují velmi výrazně podobné kopie. Takže rozborka a sborka se určitě hodí i pro uživatele zadních nábojů jiných značek.



1 První řád je třeba si říct, že ořechy shimano se u nových modelů Deore XT a XTR dost liší od levnějších nebo starších provedeníh. Rozobrat nové „ikstčko“ je práce spíše pro zručného mechanika než pro kutila, takže to moc nedoporučujeme, sami jsme s tím měli dost práce. Než si to člověk začne, je to trochu pipláčka, proto raději k jednodušší, masově rozšířené verzi. Tam je celkem jedno, jestli jde o provedení na sedm či devět pastorků, rozdíl je jen v délce těla, ale princip je stejný. Abychom se dostali k ořechu, musíme umět rozebrat náboj s konusy a zároveň jej potom umět složit. To jsme si ale rovněž nastínili v jednom z minulých dílů, takže to nebudeme znovu opakovat. Pro celkovou rozborku potřebujeme konusové klíče a ploché klíče na kontramatky,imbus č. 10 na ořech a speciální stahovák s dvojitými zubů pro povolení konusové matice ořechu. Hodí se i pinzeta, nutností je dostatečně čistý prostor, miska nebo hadřík, kam nám vstane z ořechu vypadne, protože jde o takřka hodinářskou práci. Začneme povolením konusové matice v ořechu, která je zároveň i dráhou pro kulíčky ná-

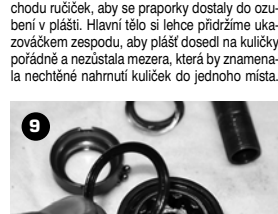


boje. Stahovák pečlivě nasadíme dvojicí zubů do vybrání v matici **1** a pomocí plochého klíče nebo svéráky povolíme matici po směru otáčení hodinových ručiček. Je na ní totiž levý závit, takže opatrně, abychom zbytečně nekroutili silou a nestřihli stahovák. Jakmile je matice lehece povolena, demontujeme ořech z náboje imbusem č. 10, který má už standardní pravý závit, takže povolíme proti chodu hodinových ručiček. Některé kopie shimano nábojů nemajíimbus ze strany od ořechu, ale z opačné strany a mívá jiný rozměr, takže pozor. Sice bychom mohli ořech rozebrat i na náboji, ale takhle je to celkově lépe přístupné **2** a kulíčky se nám nedostanou do náboje nebo mezi dráty. Jakmile je ořech z náboje venku, můžeme z těla náboje sundat vymezovací podložku **3** a prostor pod ní vyčistit a lehece namazat. Následuje úplné povolení konusové matice



stahovákem nebo klidně rukou, mělo by jít lehece. Pozor na kulíčky, jakmile matice vyndáme, mohou okamžitě vypadnout **4**. Po vyklepání kulíček z horní dráhy můžeme stáhnout celý plášť ořechu, dostaneme se tak ke spodní kulíkové dráze. Pozor na vymezovací setinkové podložky, abychom je neohnuli. Kulíčky dáme na hadřík a stáhneme gumový těsnící kroužek **5**. Následuje demontáž praporků z těla ořechu, což je operace vyžadující opatrnost. Pružinky chytíme prsty nebo pinzetou, nadzvedneme **6** a opatrně zespuď vytáhne praporky. Pružinky sundáme z těla ořechu, ale pozor, aby nám nevystříla do volného prostoru, těžko bychom sháněli náhradní. Pak už jen stačí všechny díly dokonale očistit a připravit **7** ke zpětnému sesazení. Začneme nejprve pružinkou a praporky, pozor na dokonale zapadnutí pružiny do drážky, aby byly praporky vždy ve vztyčeném stavu, připravené zapadnout do ozubení. Pružinka má být zahnutá, nebo je na těle v drážce výstupek, který pružinka nesmí překrývat, ale musí končit na obou jeho stranách. Při manipulaci s pružinkou ji nesmíme ohnout, aby si zachovala dostatečnou pružnost.

Pokračujeme aplikaci vazelíny na spodní kulíkovou dráhu a nasazením kulíček **8**. Ty mohou být ještě kryté vazelínou, ale nepřeháníme to s ní. U ořechu je vždy lepší použít jen minimální množství, aby nedošlo k nalepení praporků do vazelíny a následnému nechtěnému přednímu volnoběhu. Jakmile jsou kulíčky ve spodní dráze na svém místě, můžeme nasadit plášť ořechu na hlavní tělo. Ideální je při nasazování jím lehece točit proti chodu ručiček, zda pořídí dětem nové kolo, nebo zda raději počká, až dorostou do většího stroje a ušetří tak penězku na delší dobu, v Anglii je to jinak. Tam si mistři borjí klidně udělají stejný závod na dětských kolech, kterým na-



To bychom mohli začít znovu. Ořech otočíme spodní stranou vzhůru a nasadíme těsnící gumičku **9**. Na hlavní tělo nasadíme setinkové podložky, řídkým olejem namažeme horní kulíkovou dráhu a nasadíme do ní kulíčky **10**. Následuje už jen nasouvání konusové matice. Pokud měl ořech před rozborkou vůli, můžeme dát o jednu až dvě podložky méně, matice se tak stáhne více ke kulíčkům a vůle se ztratí. Naopak jestliže ořech drhul už z výroby, můžeme ubrat po dvou kulíčkách v každé dráze nebo vystřihnout další podložku navíc z plechovky od nápoje. Neapratnuj vůli by ale ořech měl mít vždycky, aby nedocházelo k prověšování ramínka přehazovačky vílmem jeho těžkého otáčení. Namontování ořechu do náboje už je standard,imbus je třeba dotáhnout opravdu silně, aby se za jízdy nepovolil. Kompletace náboje pak završí celé dílo, ořech by se měl otáčet hladce a bez drhnutí. Jestliže byly kulíčky výrazně rezavé, nebo byly praporky poškozované, nemá smysl to ani opravovat. Lepší bude koupit nový ořech nebo raději celý náboj, cenově to totiž vyjde skoro stejně. (už)

Zatímco u nás si rodiče často musí rozmyslet, zda pořídí dětem nové kolo, nebo zda raději počká, až dorostou do většího stroje a ušetří tak penězku na delší dobu, v Anglii je to jinak. Tam si mistři borjí klidně udělají stejný závod na dětských kolech, kterým na-



konec sáhnou na dno jejich technických a konstrukčních možností. Za tu stranu jim to ale určitě stojí, protože sledovat, jak se dospělí jezdci v profi oblečení a chráničích snaží poskládat na miniaturní stroje, to je opravdu pasta pro oči. Navrat do dětských let tedy rozhodně nemusí znamenat hrani si na písku, ale může jít o seriózní cyklistickou akci.

Domácí handicapovaný závodník Jiří Ježek, držitel titulu mistra světa na silnici i v dráhové cyklistice, se chce pokusit překonat světový rekord v hodinovce, a to na pražském motolském velodromu 5. února 2010. Držme tedy Jirkovi palce, až co nejvíce překoná hodnotu 42 kilometrů, které v roce 2008 dosáhl Angličan Darren Kenny.

Silná belgická cyklistická stáj Lotto chtěla „přeplatiť“ našeho Romana Kreuzigera. Ten ale i přes údajnou obrovskou sumu zůstane i pro příští sezónu věrným společníkem dosavadnímu týmu Liquigas, s nímž má ostatně i na rok 2010 platnou smlouvu. Stáj Lotto totiž přišla o svého lídra, Australana Evanse, a shání proto náhradu – pokud možno někoho, kdo bude na „Grand Tours“ jezdit do první pětky. A zdá se, že je za to ochotna zaplatit snad cokoli...

To nejlepší cyklisty maratonec Jan Hruška tým mění, z Cyklotrenink.com přestupuje do Volvo Auto Hase. V této formaci již jezdí spíckoví maratonce Jan Rybářik a Ondřej Fojtík, který mimo jiné vloni vyhrál australskou Crocodile Trophy. Hruška se svou silniční závodní minulostí a titulem Mistra ČR v maratonech rozhodně tým ještě posílí, takže ostatní týmy v příští sezóně nebudou mít lehkou pozici...

Nicolas Vouilloz, jenž je s deseti tituly Mistra světa nejlepším sjezdářem historie, před lety z kola přesešel do závodního kopkpití vozu rally, kde se vloni stal šampionem Intercontinental Rally Challenge. Na lednové Rally Monte Carlo nově doplní český tým Skoda Motorsport, kde osedlá vůz Fabia Super 2000.

Na stránkách www.dolek.com je již volně ke stažení zatím nejlepší české video Spectrum, kde kromě ostřílených borců Marošho a Gaspio je jezdi i spousta mladých jezdců. Ve videu

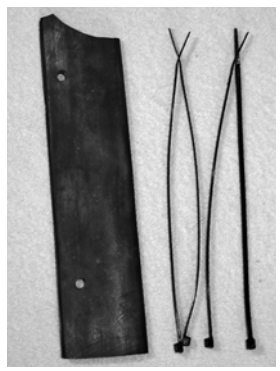


zanechal svůj otisk i Cykloservis, když jsme filmařům pomáhali s natáčením sekvi v Peci pod Sněžkou a na 4X dráze ve Stodkách, kde čtyři taurcrossáky na dráhu vydáveme vypouštěla silničná, spore odnětá delva...

Na závěr Pavlače bychom chtěli všem našim čtenářům popřát krásné Vánoce, hodné cyklistických ponozek pod stromčkem a v příštím roce především zdraví a štěstí. A teď už konec přežírání a válení se na gauči při čtení Cykloservisu! Koukejte mazat na kolo!!!

SAMODOMO

Pro tentokrát jsme do naší rubriky zařadili naprosto nedocenitelný nápad pro zimní blátivé dny. Ačkoliv jsme tuto věc již viděli v profesionálním provedení, nedalo nám to a po vzoru sjezdářů z let dávných i současných jsme se rozhodli ztvárnit ji co nejjednodušší a po svém, abyste z toho měli užitek i vy, když najíždíte své zimní kilometry v každém marastu. Kdo vozí blatníky, dál číst nemusí, ale kdo nepoužívá nic, nebo má jen lapač na spodní trubce,



ten nalistoval správnou stránku. Dost ale naplnění, jdeme na věc. Bláto stírkající od předního kola směřuje se- trvačnosti nahoru do obličeje jezdce a zároveň i před kolo, kde do něj ve vyšší rychlosti jezdce vlastně neustále najíždí. Jakmile mu ale něco postavíme do cesty, dopředu už nemůžeme. Stačí vylhnut mezeru mezi korunkou a můstkem vidlice. Postací nám k tomu stará duše z horského kola a číveřice stahovací pásky. Z duše odstříháme díl délkou uměrný našemu přednímu odvíhnutí, tedy mezeře mezi korunkou a můstkem. Samozřejmě



délka musí být dostatečná, aby horní hrana do- sedla skoro na vrchní stranu korunky a spodek byl zároveň se spodním okrajem můstku. Pokud chceme vyrobit zakřivený tvar kopírující můstek a korunku, není nic jednoduššího. Díky dvěma stěrným dušám znamena jedno stříhnutí symetrii na obou polovinách. Duši totiž musíme podélně rozstříhnout, abychom dostali dostatečně široký pruh materiálu. Rozevínáme duše vyzkoušíme, zda tvar pasuje do mezey, případně jej upravíme. Jakmile je vše nachystáno, stačí vyseknout nahore a dole do přeložené duše otvor. Pokud jej vystřihneme, může se snadno thlat, takže lepší je udělat to vysekávacím nástrojem. Skrz číveřici otvorů jednoduše upneme pruh duše na korunku a na můstek. Ideální je, aby v roztaženém stavu vidlice byl materiál jen nepatrně povolený, ale nikoliv aby plandal. Zároveň jej nenapínáme, duše by se mohla ve zmíněných otvorech roztrhnout. Dotáhne pásky, odstříháme a lapač je na světě. Naprosto ideální je doplnit jej lapačem na spodní trubku, to už do obličeje nebude stříkat skoro nic. I tenhle malý kousek ale postací, abyste neměli obličeje hned plny bláta. (už)

VAŠE DOPISY

Vážená redakce. Předem se musím přiznat, že nejsem pravidelným čtenářem cyklistických časopisů a že na kole jezdim pouze pro radost jako cykloturista, a to především o dovolené. Chtěl bych se s vámi poradit ohledně funkce sportovního spodního prádla. Vystřídal jsem několik různých triček, ušitých z moderních materiálů označovaných jako „funkční“. Odjakživa bojuji při jakékoliv sportovní aktivitě s hodně výrazným pocením a předpokládám, že tyto materiály ono pocení alespoň zmírni. K mému překvapení jsem však nic podobného nepozoroval. Zajímalo by mě, kde je chyba. Jsou moderní (a značně drahé...) materiály skutečně tak záračné, nebo je to jenom pořádné natouká reklami bublina? Díky za případnou odpověď. @Václav Novotný

Děkujeme za zajímavý dotaz. Tak první je potřeba uvést věci na pravou míru. Funkční materiál neznamená, že zmírni pocení. To je zapříčiněno pouze samotným organismem, jeho schopnosti hospodářit s teplem a také tím, jak vhodně je dotyčný oblečen. Pokud je vrstev příliš či jsou nevhodně poskládané, teplo nemá šanci od těla odcházet. Míru oblečení je nutné přizpůsobit plánované intenzitě jízdy. Pocení je ovšem zcela normální jev související s fyzickou aktivitou a funkční prádlo rozhodně nemá za úkol jej eliminovat. Jeho úkolem je odvést přebytečné teplo a především vlhko od pokožky do dalších vrstev, tedy tak, aby vlhka, případně mokrá vrstva nebyla v přímém kontaktu s pokožkou těla. Ze svrchní vrstvy se již může vlhko lépe odpařovat. Primární je, aby spodní prádlo, případně jediné vrstva v létě, nezůstaly nalepeny mokré přímo na těle, při čemž by hrozilo prostydnutí, například při zastavení či ve sjezdu. Toto je hlavní úkol oněch speciálních moderních funkčních materiálů. Pokud ale uživatel zvolí sebekvalitnější spodní triko a funkci jednotlivých vrstev zcela uzavře třeba neprodyšnou svrchní bundou, odvod potu od pokožky nebude fungovat a uvnitř bude mikroklima asi jako ve skleníku. Správná termoregulace je tedy záležitostí především vhodné skladby jednotlivých vrstev oblečení. Máme-li odpovědět na poslední otázku, pak funkční spodní prádlo rozhodně není nějakou bublinou, ale výrazným přínosem. Pouze je potřeba pochopit onu FUNKCI a snažit se jí pomoci také vhodnou skladbou dalších oděvů. (red)

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Zbrovnická 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 • Redaktoři: Jan Kadeřava, Dušan Mihaláčko, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Žertová • Zlom: Typostudio Pavel Amier • Sadaupracovnice: Petra Tlamková, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštovní předčíslo 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52.53.719-12 a Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR E6596 • 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.

Ridley Ignite



Stroje belgické značky Ridley jsou u nás stále dostatečně exotické i v sériové podobě, natožpak v případě stavby na zakázku, u níž hrály hodně důležitou úlohu gramy. Model Ignite série 2009 si jako základ našeho Kola z lidu vybrali kluci z prodejny Cykloport Kern, jež je zároveň dovozcem značky Ridley do naší republiky. A výsledek? Pouhých 9,3 kilogramu vážící bike, osazený mimo jiné karbonovými komponenty ITM či zapletenými galuskovými koly Tufo. Použitá sada Shimano XTR je sice špička, dech však v současnosti už nikomu nevyrazí. Značky Ridley, Time, Formula či DT Swiss jsou proti sériovému iktéerku našesti stále ještě dostatečně neokoukané a nejspíš to tak zůstane i nadále.

Karbonový rám si po konstrukční stránce na nic nehráje, evidentně byla při jeho vývoji tím zásadním především funkce, tedy kombinace co nejnižší hmotnosti s maximální možnou tuhostí. A výsledek se zdaří. Tuhost, jak bo-

ční, tak torzní, je hodně nadprůměrná. Určitou daní je sice nepříliš výrazný komfort jezdce, ale to se čistě závodním strojem odpouští.

Dominantním znakem rámu jsou mohutné profily trubek a průhyb tě spodní vpředu za hlavou. Hodně masivně působí i celá zadní stavba, jejíž spodní ramena mají před patkami charakteristické prohnutí, zmírňující bouchání řetězu do stěny karbonové trubky. Podobný prvek byl i v devadesátých letech výsadou ocelových rámu Schwinn. Vyložené drsné, tedy „bikově drsné“, působí vedení lanek řazení a hadičky zadní brzdy po vrchní straně horní trubky. Zde se vsadilo na maximální funkci a na možnost nošení kola právě za horní trubku, estetické hledisko muselo ustoupit.

Dle vkusu majitele...

Z důvodu velice nízké obvodové hmotnosti byla zvolena kola s karbonovými ráfky Tufo a náboji DT Swiss 240.

Terénní galusky Tufo Tubular Tire XC 2 nabízí v kombinaci se zapletenými koly a tuhým rámem bezkonkurenční zrychlení, jejich jemný vzorek je přitom dostatečně univerzální, a tedy použitelný na většinu druhů povrchu. Jeho vyloučeným nepřítelem je pouze mazlavé bahno, jinak všude jinde bude excelovat. Jediným výraznějším záporem obutí a zapleteného setu je cena, jinak lze hovořit pouze o samých přínosech, daleko menší riziko defektu nevymíjaje.

Odpružená vidlice Rock Shox SID World Cup ve sněhově bílé barvě představuje ideální kombinaci vysoce kvalitní funkce, dostatečné tuhosti a celkem nízké hmotnosti. Je zkrátka takovou sázkou na jistotu.

Mezi nepříliš často vidané komponenty patří ultralehké kotoučovky Formula R1, jejichž 180 gramů hmotnosti v případě setu páka/trmen je špičkovým údajem. Ovšem ani jejich výkon za ostatními parametry nijak nezaostává. V kombinaci se 160mm kotouči XTR brzdy nabídnou nejen vynikající brzdný účinek, ale i možnost citlivého dávkování síly.



gripy Sting. Ne sice pro jejich nepraktickou bílou barvu, ale pro skvělou měkkou směs, jež se výborně drží. Zajímavostí jsou duralové, červeně anodizované objímky gripů, které jsou díky použití pantu rozvírací.

Na rovných řídítkách nám trochu chyběly rohy, majitel kola však jejich přítomnost evidentně nevyžaduje. Absolutní klasikou jsou košíky Elite, i když podle našeho názoru vypadají na karbonovém rámu trochu zastaralé. U pedálů Time Atac byla pro majitele evidentně

KOLO Z LIDU

Mezi další neokoukané díly patřily představec, řídítka a sedlovka ITM 101. Vše samozřejmě z karbonu, a to včetně nosníku zámku sedlovky, k němuž jistě ližiny sedla duralové bočnice s centrálním, horizontálně umisťným stahovacím šroubem. V případě sedla bylo vsazeno na klasiku, tedy na model Sella Italia SLR XC. Naše sympatie si získaly

také primární především funkce, i když váhově není tomuto modelu co vytýkat. Zajímavostí je použití řadičích bowdenů a lanek Campagnolo, jejichž životnost je pověstná. Cílem při stavbě tohoto kola byla evidentně maximální funkčnost v co nejlépejší balení. A to se stavěním bezesbýtku povedlo splnit.

(kad)

Cane Creek XX

Značka Cane Creek je proslulá svými hlavovými složenými. Model „XX“ je určený pro freeridery či sjezdaře, zkrátka pro všechny, kteří mají na svých strojích standard 1,5 palce. Konstrukce modelu je připravena pro extrémní použití na kolech s velkými zdvihy jednorukových vidlic. Použité materiály mají dlouhodobě odolát tomu nejtvrděmu nasazení, samozřejmě i skokům.

„Double X“ série, která je v nabídce, jak v klasické, tak i integrované verzi, zkrátka reprezentuje maximální možnou odolnost. Charakteristická je

černá anodizovaná povrchová úprava mohutných misek a dokonale utěsnění ložisek, která využívají speciální vodo-odpudivé mazivo. V případě klasické verze je výhodou také hodně vysoká plocha pro zalisování do hlavové trubky, která se postará o optimální rozložení tlaku.

Nepřehlédnutelným detailem je atypicky tvarovaná krytka ježka, jejíž frézované tělo ve tvaru kříže má uspořít nějaký ten gram.

Hlavové složení Cane Creek XX stojí v klasické verzi 1990 korun, integrovaná varianta je o dvě stovky levnější.

www.krabcycles.cz (kad)



NAKUPUJEME

Gripy

Gripy, nebo chcete-li rukojeti na řídítka, se zdají být jednou z vůbec nejjednodušších částí kola, horského, krosového či trekkingového. Přesto i jejich správný výběr může ovlivnit komfort jezdce. Na trhu je velké množství různých provedení lišících se navzájem použitým materiálem, tvarem, životností, ale i cenou či způsobem uchycení k řídítkům. Jak vybrat ten nejhodnější model, na to by měly odpovědět následující řádky.

Prvotním, co je potřeba si ujasnit, je způsob použití gripů, tedy pro jaký styl jízdy je budeme používat a co od nich budeme očekávat. Zatímco závodník cross-country sáhne třeba po skoro nic nevážícím pěnovém modelu, freerider bude vyžadovat bytelnější provedení s duralovými koncovými objímkami a cykloturista nejspíš ocení výhody ergonomicky tvarovaného, i když poněkud těžšího provedení.

Velice důležité je, aby grip držel optimálně na řídítkách, tedy bez nežádoucího protáčení. To zajistí celkové o něco těsnější provedení gripu, případně již zmínované objímky. Z tohoto důvodu se na gripy používá také kombinace směsi pryže s odlišnou tvrdostí, kdy spodní tvrdší vrstva zajišťuje pevné přimknutí k řídítkům a vnější měkká směs má na starosti samotný komfort úchopu, u něž hraje důležitou roli i tlumení otřesů.

Při výběru se jednoznačně vyplatí sáhnout po značkovém produktu. Například životnost pěnových neznámkových gripů je ve většině případů dost nízká. Logo známé firmy je určitě sáz-

kou na jistotu a rozhodně přítomnost není kupovat hned to nejdražší provedení. Sice je možné nejednou nalézt tentýž produkt s různými logy, to ale většinou svědčí o jeho kvalitách a dobrém poměru cena/výkon.

Vedle provedení samotného je neméně důležitá i délka gripů, kterou budou samozřejmě řešit vyznavači řazení otočnou rukojetí, ale nejen ti. Délka běžných gripů se většinou pohybuje v rozmezí od 120 do 135 milimetrů. Jezdec s větší rukou určitě ocení delší grip, který mu poskytuje více prostoru při úchopu. V případě kratšího provedení může nastat problém s mezerou mezi gripem

zcela průchozí provedení s plastovou zátkou na konci. S uzavřenými gripy se dnes setkáme spíše výjimečně, a to především u BMX a jiných atypických modelů.

V případě anatomického provedení bývá často použito plastový základ s pryžovým povrchem a totéž platí u modelů s bočními stahovacími objímkami.

Pokud chceme takéové provedení použít v kombinaci s karbonovými řídítky, je důležité,

aby jištění gripu nebylo vyřešeno pomocí červíku s ostrým hrotem na konci. Ten by mohl stěnu karbonové trubky poškodit, proto je nutné, aby byla objímka buďto stahovací z boku, nebo aby byla vybavena plíškem rozkládajícím tlak červíku do větší plochy. Nicím výjimečným nejsou v posledních letech ani gripy s integrovanými rohy, které nabízejí například značka Cane Creek. Opěrná plocha rohů sice v takovém případě není nijak velká, ale třeba v kombinaci s vložkami nemusí být toto řešení nijak rušivé. Roh zde vlastně nahrazuje vnější objímku a brání gripu v protáčení.

Výhodou při výběru vhodného modelu je možnost vzít si jej do ruky a vyzkoušet šířku i tvar. Dáma s menší rukou logicky ocení jemnější grip s nižším průřezem, naopak jezdec využívající se v technickém terénu nejspíš uvítá bytelnější model s tvarově agresivnějším povrchem. Výrobci se našesti snaží v tomto ohledu cyklisty rozmazlovat, na trhu je nepřehledné množství variant v různých kvalitativních úrovních.

(kad)



a objímkou brzdové páky, což může mít za následek nežádoucí posun gripu směrem ke středu řídítek. Ideální polohu páky na řídítkách však neurčuje samotná délka gripu, ale přirozená poloha ruky bez vnějších vlivů. Nadprůměrnou délkou se vyznačují například BMX modely, naopak extrémně krátké jsou již zmínované typy pro otočné řazení. Ty si ale většina uživatelů upravuje zkrácením standardního provedení.

Co se týče otevřeného či uzavřeného konstrukce gripů, z hlediska praktičnosti či dodatečné montáže rohů je výhodnější

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

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

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

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz

Šetrnější bikování

Neustále dokola omílaná ekonomická krize sice přinesla do světa cyklistiky určité obtíže, ale ježdění na kole je pořád zadarmo, takže nás nemůže nic ohrožít. Bohužel to není tak úplně pravda, protože na rozdíl od běžců nebo plavců, cyklista potřebuje víc než jen plavky a brýle nebo trenýrky a tenisky. S bikováním je kromě pořízením materiálu, náhradních dílů a oblečení spojen i přesun s kolem, strava a zaplacení servisních úkonů v místním bishopu.

ba 25 korun, vlak přibližně totéž. Vynásobte si to pěti dny v týdnu, pak čtyřmi týdny a za rok to máte ušetřených necelých šest tisíc korun při každodenním dojezdění.

2. Cestování

Jelikož kolo neslouží jen pro doježdění do práce, ale chceme objevovat i nové stezky a užít si na něm zábavu, je nutností se s ním občas vydat někam dál. Samozřejmě, že neúspěšně řešení je bikování v okolí. Člověk se občas diví, kolik toho v místě bydliště ještě neobjeví. Stačí jen zabruzdát na mapy okolí a hned je dostatek nových tipů na své.

Pokud už přece jen musíme jet někam dál, vyplácí se zjistit si cenu vlaku a dát dohromady větší skupinu lidí, abychom ušetřili na jízdě. Řešením je i cyklobus, který nás pohodlně dostane do místa určení a zpáteční cesta už je plně v naší režii, tedy gratis. Při větším počtu lidí je ale ideální jet autem, protože náklady se rozdělí, na sířechu se totiž vejde až pět kol. Pokud nemáme drážky, lze nejlépe nosič s sířechou pořídit od 150 korun, takže i tak to více kilometrů vyjde levněji. O cestách dodávkou pro sedm a více lidí už nemá ani cenu mluvit, tam je to bez diskuse. Úplně zadarmo je výlet po vlastní ose s batohem a stanem, ovšem natěžko to není zase taková zábava.

3. Bydlení

Jestliže jedeme bikovat dále a na víc dní, logicky musíme někde bydlet. Samozřejmě, že přespat pod širákem nebo na opuštěné zastávce na odstavném parkovišti vyjde nejlaciněji, ovšem člověk se občas potřebuje někde ujmout. Takže trampování s nulovými náklady ponecháme stranou. Turistické ubytování v daném místě lze najít na internetu, priváty vyjdou levněji než hotel, samozřejmě je nutné

zeptat se na možnost uskladnění kol. Pokud nechceme zbytečně utratit za jídlo, je dobré bydlet někde v dosahu supermarketu.

4. Strava

S jídlem roste chuť a cyklistovy chutové buňky nesmí být vzhledem k podáváním výkonům nijak ošizeny. Jedeme-li do míst, kde nelze nakoupit a po cestě jsou jen hospody nebo občerstvení, vyplácí se vézt si s sebou dostatek vlastních zásob. Rozdíl v cenách je totiž dost značný. Speciální výživové doplňky lze částečně omezit, ale pokud chceme brát trénink vážně, asi se bez nich obejít nelze. Nicméně dostatek vlákniny a dalších důležitých prvků není jen ve speciálních tyčinkách. Mnohem levněji nás vyjdou domácí zdroje jako jablka, ořechy, ovesné vločky a z nich doma připravené müsli s rozinkami a medem.

5. Oblečení

Ušetřit na oblečení výrazněji nelze, protože za kvalitu se platí a úměrně tomu dostaneme funkčnost a pohodlí. Samozřejmě ale můžeme různé kombinovat letní oblečení do spodních vrstev a na ně zimní bundu, a nemusíme tak pořizovat další speciální tepléjši kousky. Životnost cyklistického oblečení prodloužíme i šetrným práním a v případě plav neúškodí ani impregnace, která obnoví vodoodolnost, takže bunda bude sloužit delší dobu jako nová. Rovněž sušička nebo sušení vyprané oblečení přímo na topení, abychom hned druhý den měli čisté kousky na novou vyjížďku, nejsou ideální. Přímé teplo totiž zbytečně poškozují materiál a ten rychleji stárne.

Jestliže ukládáme například trenýrky na zimu do botníku, neškodí je důkladně vyčistit a natřít ochranným krémem, aby kůže nevyuschala a zůstala vláčná. Při zimních vyjížďkách nemusíme hned pořizovat novou přilbu s mi-

nimem větracích otvorů, ale můžeme na té letní otvory jednoduše přelépit izolepou.

6. Kolo stojí nejvíc

O pořízení kola bychom mohli psát dlouze, ale rozhodně ušetříme, když nekoupíme aktuální model, ale sáhne po lošské nebo starší verzi. Ojetiny sice ušetří dost peněz, ale nikdy nevíme, v jakém stavu budou náboje, převody, nebo jestli není uvnitř vidlice něco poškozeného. Cena za opravy by nás pak mohla nepřijemně překvapit.

U kola ale zůstaneme, protože tam lze výrazně ušetřit na mnoha věcech. Známe třeba defekty, ty nás postihnou asi nejčastěji. Cena nově duše je více než sedmdesát korun, takže když koupíme sadu lepení za třicet, můžeme si šest duší zalépat, a to už je celkem slušná suma. Samozřejmě nelze lepit proseknuté duše s velkým otvorem, tam by to flek moc neudržel. No a sadu lepení lze postupně doplňovat samostatným lepidlem nebo fleky, které taktéž vyjdou levněji. Na drobné průpichy si lze vystříhat zápláty ze staré duše, ovšem ty nebudou při lepení tak dobře držet a potřebují více lepidla, takže je to na zvážení.

S dušemi idu ruku v ruce pláště. Jejich vzorek se samozřejmě ovliví nerovnoměrností vpredu a vzadu. Nikdy ovšem nenasazujeme ojetý plášť zezadu dopředu. Lepší vzorek je vpredu více žáčdový než vzadu. Výhodnější je, pokud máme univerzální vzorek, zakoupit po ojetí zadního pláště nový, nasadit jej dopředu a ten přední nám vzadu ještě dobře poslouží.

Proříznutý plášť lze na boku sešít a podlepit, ovšem to záleží na míře poškození a taková oprava může být i dost riskantní. Jestliže používáme jedno kolo na trénink i závody, není špatné na zimu nasadit levnější tréninkové pláště a ty závodní about až v sezóně před závody. Ceny pláštů se totiž mohou i pětinásobně lišit, takže na kole lze ušetřit i více než tisovicu. U bezdušových pláštů lze při zimní pauze v klidu podlepit průpichy, abychom nebyli v sezóně překvapeni, až tmel povolí a my zůstaneme s defektem stát.

Pro ráky a náboje platí samozřejmě včasný servis ložisek a centrování. Komplet převodu může ušetřit dost peněz včasnou výměnou řetězu nebo točením tří řetězů stále dokola. Pak sice vyměníme všechno, ale počet ujetých kilometrů bude hodně vysoký. Jestliže máme v záloze novou kazetu, řetěz a převodníky, určité je nenasazujeme na zimu, a pokud to stav původních vydrží, raději v marastu zničme je, než si zbytečně ojet nové věci.

U brzď se bohužel nevyhneme výměně destiček a špalků. Špalčky nestojí tolik, ovšem častá kontrola, seřízení spodního přetoku a následné seřízení, aby dosedaly stále co největší plochu na ráfek, to dokáže prodloužit jejich životnost.

Destičky je dobré při každé výměně nevyhazovat, protože leckdy je na nich ještě dostatek materiálu na ježdění za sucha, ale pro jistotu jsme je již nahradili novými. Přes zimu tak můžeme dojezdít staré kousky a nové si seřít. Pojedeme-li někam na delší cestu, určité nasadíme destičky s dostatkem materiálu. Pro trénink v okolí nám ale ojetiny ještě na chvilku postačí.

Abychom nemuseli často měnit bowdny kvůli hladkému chodu řazení, můžeme je občas vyháknout z opěrek a vyčistit a promazat lanko. Jejich funkčnost na chvilku pro-



dlouží. Při výměně ale můžeme použít staré koncovky bowdenu, které jen očistíme a umyjeme odmašťovačem, v případě plastových provedení.

Dalším typem jsou gripy, které mohou sloužit déle, jestliže je přetočíme. Pokud nejsou ergonomické, ale jde o kruhový průřez, stačí je na řídítkách přetočit o 180° a rázem máme nahore povrch a dole ten osahavý. Nicméně to nezapomínáme uberat na celkovém komfortu.

7. Vybereme servis

Když už musíme kolo svěřit odbornému servisu, vyplácí se zjistit si v okolí, jaké jsou rozdíly v cenách. Samozřejmě je důležité, jakou má daný servis úroveň, abychom pak ušetřených peněz nelitovali. V rámci záruky poskytují některé prodejny bezplatný půlroční servis, takže rozhodně je dobré toho využít, protože nám to ušetří dost prostředků. No a samozřejmě do servisu musíme nějak dojet, takže ojetí náklady na cestu, tudíž lokální krámk může mít výhodu i v tom.

Přesto ale stále platí, že nejvíce ušetříme, pokud budeme maximálně soběstační. Generálka vidlic a tlumičů sice není nic pro domácí kutily, ale drobnější opravy nebo seřízení zvládneme sami.

8. Očista

Umytí kola po vyjížďce je samozřejmostí, ale speciální šetky můžeme nahradit běžným smetáčkem nebo štetci pro natírání. Nakonzervování řetězu a převodu sice vyžaduje speciální mazadla, ovšem pro zimní období plně bláta, které nám mazadlo rychle vyplaví, můžeme použít třeba vyjetý olej, který nic nestojí.

9. Přebytky

Přízneme si, kolik z nás má doma jen kolo a žádnou použitou součástku navíc? A právě prodejem starších, ale ještě funkčních dílů lze získat nějaké prostředky. Je spousta mladých jezdců, kterým stará přehazovačka za dvě stovky zachrání sezónu. Takže hledat bazary na webu a zbavit se starých dílů. Jestli jsme nenasadili středně ojetý plášť už tři roky, tak proč jej dál skladovat?

10. Nakupujeme chytré

Chceme-li investovat do snížení hmotnosti kola nákupem nových dílů, je dobré promyslet, kde začít. Nejdůležitější je to na rotačních částech, kde se to projevívá během jízdy dvojnásobně. Začneme pláští a koly, teprve pak bychom měli měnit třeba kliky nebo řídítka či sedlovku.

Snad nám všem pomůže těchto pár rad přežít s naším koníčkem i náročnější finanční období, abychom pak mohli opět vesele utráčet za drahé, lehké a vytunované komponenty, bez ohledu na to, co to bude stát. (už)

Protože po Vánocích budou penězky mnohých z nás prázdné a nová sezóna se bude kvapem blížit, připravili jsme několik typů, jak bikovat trochu úsporněji, a rozpočet tak alespoň částečně snížit.

1. Příprava

Už tím, že jezdíme na kole, můžeme ušetřit peníze vynaložené na přepravu městskou dopravou nebo autem či vlakem. Jízda na kole nás, kromě spálených kalorií, nic nestojí. Záměrně zde pomijeme materiální stránku zahrnující pořízení kola a náklady na jeho provoz. Pokud tedy máme zimníka s blatníky, není problém dojet si do práce nebo něco zařadit přímo na kole. Kilometr v autě nás stojí podle spotřeby přibližně od 1,50 Kč výše, autobus s vlakem vyjdou o něco levněji. Přesto dojet někam deset kilometrů na kole znamená nulovou útratu, vynaložená bude tam a zpět stát zhr-

Nejlehčí přilba na světě!

Giro Prolight, tato novinka debutovala při letošním Tour de France, a to přímo na hlavě jejího pozdějšího vítěze Alberta Contadora. Pouhých 175 gramů váhy ji předurčuje pro horské etapy, kde je hmotnost alfou a omegou úspěchu. Zahnutí modelu Prolight do standardní nabídky značky Giro proto potěší především váhové maniačky a všechny, kteří se ze závodním, například při časovkách do vrchu, myslí opravdu o váze. Cena 3990 korun je sice relativně vysoká, ale je srovnatelná s ostatními topmodely značky.



Ztenčené jsou také upínací řemínky a marně bychom na nich hledali boční posuvné plastové dílce s aretací. Poloha předních řemínků vůči zadním je tedy naprosto, bez možnosti přesnějšího naladění.



ti, která působí tak, že přilba sedí především na samotném temeni hlavy. Nicméně vnitřní tvrdé přilby je bezpečnější a přilba nikde netlačí. Výstelky jsou sice také celkem redukovány, ovšem rozložení tlaku je optimální.

Klasický seřizovací mechanismus pro nastavení vnitřního obvodu přilby je vzadu nahrazen pouhou stahovací gumou. To ovšem pro stránce komfortu není na škodu, pouze při přejezdě výraznějších nerovností může být absence pevnějšího stahování znatelná.

Pokud máme shrnout celkové dojmy z novinky, tak nízká hmotnost a vyšší cena nejsou moc dohromady s až příliš obvyčejným vzhledem. Ovšem všichni, kteří řeší gramy, budou jistě nadšeni...

www.progressive.cz (kad)

- + nízká hmotnost
- usazení na hlavě, příliš obvyčejný vzhled

NaCesty.cz

JARNÍ SPORTOVNÍ POBYTY NA MALLORCE PRO KAŽDÉHO

6. ročník
1.2. - 16.5.2010

Akční nabídka pro oddíly a skupiny sportovců **AKCE!**

- Skupina nad 10 lidí - 3% sleva na letenky + změna jmen **ZDARMA**
- Skupina nad 15 lidí - 5% sleva na letenky + změna jmen **ZDARMA**
- Skupina nad 15 lidí má každý šestnáctý ubytování **ZDARMA**



Společný trénink výkonostních cyklistů



Speciální ceny pro mládežnické oddíly



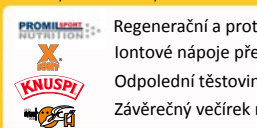
Dva nové bazény uvítají triatlonisté a plavci



Zábavní večer s tanečnicí a tombolou



Kvalitní stravování formou Švédských stolů



Regenerační a proteinové koktejly



Intonové nápoje před tréninkem

ZDARMA OD SPONZORŮ

Opodlné těstoviny a kašový bufet

Závěrečný večerek na venkovském sídle ředitele hotelu

| ODJEZD | POČET NOCÍ | CENA |
|------------------------|------------|-------|
| 22.2 - 4.3 z Mnichova | 10 | 477 € |
| 26.2 - 10.3 z Mnichova | 12 | 563 € |
| 5 - 17.3 z Mnichova | 12 | 582 € |
| 7 - 21.3 z Norimberka | 14 | 659 € |
| 8 - 22.3 z Mnichova | 14 | 662 € |
| 10 - 19.3 z Drážďan | 9 | 535 € |
| 12 - 24.3 z Drážďan | 12 | 626 € |
| 15 - 29.3 z Mnichova | 14 | 628 € |
| 17 - 28.3 z Vídně | 11 | 579 € |
| 17 - 29.3 z Drážďan | 12 | 594 € |
| 18 - 29.3 z Vídně | 11 | 580 € |

| ODJEZD | POČET NOCÍ | CENA |
|-------------------------|------------|-------|
| 20 - 27.3 z Drážďan | 7 | 470 € |
| 21 - 30.3 z Drážďan | 9 | 524 € |
| 21 - 31.3 z Norimberka | 10 | 533 € |
| 21.3 - 1.4 z Mnichova | 11 | 572 € |
| 21.3 - 2.4 z Vídně | 12 | 601 € |
| 23.3 - 1.4 z Norimberka | 9 | 495 € |
| 23.3 - 4.4 z Vídně | 12 | 581 € |
| 23.3 - 4.4 z Mnichova | 12 | 597 € |
| 24.3 - 3.4 z Mnichova | 10 | 528 € |
| 24.3 - 7.4 z Vídně | 14 | 659 € |
| 25.3 - 2.4 z Norimberka | 8 | 480 € |

| ODJEZD | POČET NOCÍ | CENA |
|-----------------------|------------|---------|
| 25.3 - 6.4 z Mnichova | 12 | 776 € * |
| 26.3 - 5.4 z Mnichova | 10 | 570 € |
| 27.3 - 3.4 z Drážďan | 7 | 485 € |
| 29.3 - 6.4 z Vídně | 8 | 487 € |
| 29.3 - 6.4 z Drážďan | 8 | 493 € |
| 29.3 - 7.4 z Mnichova | 9 | 524 € |
| 30.3 - 9.4 z Mnichova | 10 | 553 € |
| 30.3 - 12.4 z Drážďan | 13 | 635 € |
| 31.3 - 8.4 z Mnichova | 8 | 475 € |
| 2 - 9.4 z Vídně | 7 | 483 € |
| 5 - 12.4 z Mnichova | 7 | 452 € |

| ODJEZD | POČET NOCÍ | CENA |
|-----------------------|------------|---------|
| 5 - 13.4 z Drážďan | 8 | 488 € |
| 6 - 14.4 z Drážďan | 8 | 490 € |
| 6 - 19.4 z Mnichova | 13 | 805 € * |
| 7 - 14.4 z Mnichova | 7 | 441 € |
| 7 - 14.4 z Norimberka | 7 | 462 € |
| 11 - 20.4 z Mnichova | 9 | 500 € |
| 14 - 21.4 z Mnichova | 7 | 436 € |
| 19 - 26.4 z Drážďan | 7 | 443 € |
| 21 - 28.4 z Mnichova | 7 | 437 € |
| 26.4 - 4.5 z Drážďan | 8 | 496 € |
| 28.4 - 5.5 z Mnichova | 7 | 439 € |
| 4 - 11.5 z Mnichova | 7 | 416 € |



www.nacesty.cz/sportovni-pobyty

Partneři campu:



e-mail: info@nacesty.cz Tel.: 377 220 625

Ano, vážení přátelé, zimní období je ideální k návštěvám posilovny, kde si můžete po namáhavé dvouhodinové zálibně prohlížet své namaštěné, vypracované tělo v zrcadle, spolu s dalšími funičemi vyznačící zvedání železa.

Nebo do posilovny nemusíte a můžete si pumpovat svaly doma, třeba pomocí dilenské hustilky, která nahradí kompresor. Vy tak potřebujete, a dokonce zadarmo. Připravili jsme totiž srovnávací test osmi dilenských hustilek, abychom zjistili, jaký mají výkon, jak dobře se ovládají, jestli s nimi nafoukneme silničku nebo jen kárku na seno a také, jak moc se s nimi nadfeme při převozu.

Během testování jsme se tak zapotili, že příští rok už se budeme moci ne-

ROZPUMPUJTE SE!

chávat fotit v elastických plavečkách pro kulturní časopisy. Takže, jak to vlastně všechno probíhalo?

V první řadě jsme vybrali osm adekvátně zastoupených v domácím trhu. Schválně jsme vyznali menší provedení z plastu, která jsou vhodná jen na dovolenou nebo občasně použití. Chtěli jsme pumpy, za které se nebudete muset stydět ani profesionální mechanik a které budou ozdobou každé dílny a garáže. Zároveň jsme ale netestovali zcela úplně nejdražší provedení.

Test probíhal na jedním předním kole, obu-

tem do nového pláště Rubena Zefyros se 127 TPI o šířce 2,1 palce. Maximální povolený tlak udávaný výrobcem je 55

PSI, takže jsme zvolili hodnotu 40 PSI, na kterou jsme z nuly postupně nahustili plášť pomocí svých osmi testovaných modelů. Navíc při nahustění na požadovaný tlak jsme ještě při jeho dosažení na stupnici hustilky porovnali tuto hodnotu s měřicím tlakem pro automobily, abychom měli přesnější výsledek.

Princip testu spočíval v tom, že jsme měřili, kolikrát je třeba stlačit píst pumpy, než bude dosaženo požadovaného tlaku. Samozřejmě pohyb pístu musel jít vždy až do maximální horní a dolní úvratí. Tim jsme

měřili výkon, co se týče objemu foukaného vzduchu. Rychlost hustění nelze srovnávat, to záleží na samotném „dělníkovi“, který to všechno odnesl.

Dalším parametrem byla síla potřebná ke stlačení rukojeti při tlaku 40 PSI. Tu jsme měřili pomocí váhy, která zaznamenala hmotnost právě působící na rukojeti. Hmotnost vynásobená příbлизnou hodnotou gravitační síly (X10) nám dala výslednou sílu v Newtonech.

Z mechanických vlastností jsme porovnali hmotnost hustilek, průměr a úchop rukojeti a hlavně jednoduchost uchycení koncovky na ventilku. Rovněž velikost nášlapné plochy podstavce se ukázala jako zajímavý ukazatel. Nebo umístění budíku tlakoměru či možnost uchycení hadice při převozu, to byly další zajímavé detaily ukazující na praktičnost jednotlivých provedení. Například i délka hadice může ovlivnit to, zda musíte kolo při hustění sundat z montážního stojanu, nebo jestli to lze pohodlně provést i v něm. Nyní ale už blíže k jednotlivým hustilkám a jejich provedení.



ACOR AIR SUPPLY

Poněkud futuristicky vyhlížející hustilka má tělo pístnice a podstavec vyrobeny z duralu. Spodní část podstavce má zakrytí pístnice, takže lze hustilku bez obav postavit i na měkký podklad. Tlakoměr v duralovém pouzdrě je umístěn pod rukojetí, tudíž je na něj dobře vidět a lze si nastavit otočným kolečkem s ryskou výsledný tlak pro lepší přehlednost.

Plastová rukojeť má kruhový průřez se zeslabením směrem k okrajům a díky měkčenému materiálu se velmi dobře drží a nekouže. Podstavec je nepatrně přesazený směrem za pístnici, takže při práci není třeba stát přímo nad hustilkou. Díky tlumiči vložce není slyšet při maximálním vytážení rukojeti nahoru ostrý doraz, ale vše je příjemně utlumené.

Hlavice má jeden otvor uvolněný oběma ventilkům. Na ten galuskový je třeba si vyzkoušet jeho odjistění, ne vždy do něj jde tlak hned od začátku, chce to zvyk. Aretační páčka se zajišťuje od ventilků směrem k náboji, příjemným detailem je upouštěcí ventil přímo na hlavici, kterým lze pohodlně dodatečně regulovat tlak. Úchyt na hadičku je pod rukojetí a v plastové objímce pístnice.

- + výkon, manometr, regulační ventil
- nasazení hlavice

AUTHOR POWER JET

Nelepší model domácí značky Author má pístnici i podstavec z duralu. Podstavec je zespoda odkrytý a schovává propojení pístnice s tlakoměrem integrovaným do podstavce. Tlakoměr má otočné kolečko s ryskou umožňující nastavit si požadovanou hodnotu nahustění. Bohužel při hustění se po stlačení rukojeti ručička vychýlí na výrazně vyšší hodnotu a je třeba nechat ji klesnout zpět, až se zcela zastaví, a teprve tak zjistíme aktuální tlak v pneumatice.

Plastová rukojeť je naprosto totožná, jako u hustilky Acor. Dvouhavlá koncovka pasuje na všechny tři typy ventilků, aretační páčka na středu hlavice se zajišťuje vždy směrem od ventilků k náboji.

Podstavec je situován více před pístnicí, takže je třeba se při práci postavit více nad něj a mít hustilku mezi nohama. Při maximálním vytážení rukojeti je slyšet poměrně zřetelný plastový doraz. Výhodou je dvojice úchytů pro hadičku hned pod rukojetí a jeden háček přímo na rukojeti.

- + výkon, síla, maximální tlak
- pohyb ručičky

BBB AIR RAID II

Hustilka BBB sází rovněž na duratové tělo, a to v netradičním triangu provedení pístnice. Duralovo-plastový podstavec tvoří elipsu a zespoda je pístnice bezpečně zakrytá. Tlakoměr v plastovém pouzdrě je hned pod rukojetí a měří až do 160 PSI. Žádné signalizační kolečko pro nastavení tlaku nemá.

Tvrší plastová rukojeť je ergonomicky tvarovaná a žebrování na spodní straně přidává na jistotě úchopu. Možná bychom uvítali trochu širší provedení pro větší komfort. Hlavice s aretační páčkou disponuje dvěma otvory pro všechny typy ventilků.

Při práci je díky podstavci nutné mít hustilku více mezi nohama. Při horním i spodním dorazu pístnice je slyšet výrazné plastové cvaknutí. Tlakoměr má přesnou ručičku, takže při hustění drží na dosažené hodnotě a nehne se. Žádný úchyt hadičky se zde ale nekona, pouze je na ní kovová spona, do níž se oba konce sepnou.

- + hmotnost, přesný manometr
- zajištění hadičky

BLACKBURN AIR TOWER 4

Duralová hustilka designéřského lahůdkářství Blackburn vyznává klasickou kruhovou pístnici s masivním podstavcem, do nějž je uchycena centrální šroubem. Stojan je dostatečně přesazen dozadu. Jako jediná z testovaných má hadici vyvedenou vrchem pod rukojetí, což usnadňuje práci s kolem ve stojanu.

Plastová rukojeť je výrazně prohnutá uprostřed a rozšiřuje na koncích. Velmi dobře se drží i díky měkčenému materiálu. Bohužel, ostřejší zalomení trojúhelníkové rukojeti při práci trochu dře do dlaně. Při hustění je spodní i horní doraz slušně odtuleny.

Hlavice má dva otvory pro oba průměry ventilků a aretační páčka se aktivuje směrem k hlavici, což je asi nejpohodlnější řešení ze všech testovaných modelů. Manometr v plastovém pouzdrě je dobře čitelný a rysku lze nastavit na požadovaný tlak, který je maximálně 160 PSI. Při hustění drží ručička manometru vždy na svém místě a neklesá, ani nemá výkyvy. Hadici lze upevnit na ní nasazenou svorkou a do háčku na podstavci.

- + tlumený doraz, hadice svrchu, aretace
- ostřejší rukojeť

CORDO EASY X-TRA

Holandskou hustilku Cordo jsme zvolili jako zástupce ekonomičtějších provedení. Ocelová pístnice je usazena v plastovém podstavci a známku spojovacího šroubu jsme dole hledali marně, vše je totiž jižšeno červíkem na boku. Plastový podstavec má oválný tvar a nabízí rozumné zajištění při práci. Díky nejmenší výšce ze všech testovaných modelů vyžaduje tento model výraznější sehnutí při práci.

Plastová rukojeť má celkem dobře padnoucí tvar, ovšem drážkování na horní části je trochu zbytečné, protože je v dlaně dost cítit.

Jednoduchý manometr je na podstavci a nabízí i možnost nastavit hodnotu tlaku, ovšem provedení kolečka s ryskou odpovídá ceně. Přesto při hustění až do maxima 160 PSI drží ručička vždy perfektně na svém místě. Spodní i horní doraz nejsou výrazně odtuleny, nicméně zvuk není srovně plastový. Hlavice má dvojici otvorů pro oba rozměry ventilků, aretační páčka se zajišťuje od ventilků k náboji. Hadici lze uchytit do dvojice zobáčků pod rukojetí.

- + cena
- drážkování rukojeti

MERIDA 901

Poměrně ekonomický model od značky Merida je proveden z oceli a duralu v kombinaci s plastem. Na první pohled zaujme hodně širokým podstavcem s výrazným přesazením dozadu, takže práce s hustilkou je snadná. Pístnice je s podstavcem spojená několika šrouby a vše je zakryto, takže není problém pracovat i na blátě.

Plastová rukojeť má nahoře pryžový povlak, který se celkem dobře drží, a díky plošším koncům se o ni dobře opírá. Při hustění je ve spodní i horní úvratí slyšet tlumený doraz, takže nic ostrého.

Manometr je ve spodní třetině délky pístnice a nabízí maximálně 160 PSI. Stupnice by sice mohla mít trochu větší číslice, nicméně jde přeci celkem rozumně. Samozřejmostí je otočné kolečko s ryskou pro signalizaci potřebného tlaku. Koncovka hadice nabídně jediný otvor pro oba průměry ventilků, vše zajišťuje aretační páčka aktivovaná směrem k náboji. Aktivace galuskového ventilku je trochu náročnější na přesnost, stejně jako u hustilky Acor. Dva zobáčky pod rukojetí slouží jako úchyt hadice.

- + doraz, rukojeť
- nasazení hlavice

PEDRO'S PRESTIGE

Firma Pedro's je specialistou na nářadí, a tak nás jejich hustilka obzvláště zajímala. Má ocelovou pístnici i podstavec spojené v jeden kus, takže dlouhá životnost je jasná, v případě poškození ale nejspíš nepůjde vyměnit samostatný díl.

Přesazení podstavce umožňuje pohodlnější odstup. Plastová rukojeť má namísto potahu gumové gripy, které jsou z trochu tvrdšího a hrubšího materiálu, takže při práci jsou v dlaních trochu nepřijemně cítit. Nicméně je možné zaměřit je za klasické gripy. V obou dorazech je znát výrazné utlumení nárazu vnitřní pístnice, takže chválíme.

Plastový manometr je ve spodní třetině pístnice a má jasně zřetelné signalizační kolečko tlaku. Stupnice na tlakoměru je dobře čitelná, maximální hodnota je 160 PSI. Ručička při práci bezpečně zastaví na dosaženém tlaku a ani se nehne. Skrz manometr prochází hadička, která je tak vzhledem k tomuto vedení výrazně omezena ve své délce. Hlavice pasuje na oba ventilků, aretace opět směrem k náboji. Hadička se zajišťuje do dvojice zobáčků pod rukojetí.

- + stupnice, ocelové provedení
- kratší hadice

VELLA ELEFANT

Domácí výrobce Vella nabízí svůj model s ocelovým provedením pístnice a plastovým podstavcem. Ten je dostatečně přesazen dozadu, takže práce je pohodlná. Jde o nejvyšší pumpu v testu, pro malé mechaniky tedy asi nebude. Milovníky klasiky potěší dřevěná rukojeť, která poměrně dobře padne do dlaně. V horním dorazu je cítit negativní pružinka, která tlumí náraz. Kovový zvuk je sice slyšet, ale z hlediska funkčnosti jde o perfektní věc.

Do podstavce integrovaný manometr má stupnici až do 210 PSI, ale postrádá stavčí rysku. Ručička při hustění drží na místě. Pouze stupnice manometru je dost drobná a z výšky se hůře čte.

Hadička je z úplně jiného materiálu než u soupeřek, má výrazně hrubší povrch a je tužší. Koncovka je zde netradičně šroubovací, což sice přináší jistotu spojení s ventilem, ale při práci to dost zdržuje. Pro galuskový ventilku je navíc třeba našroubovat reduktor, která nemá aretaci. To bychom si dovolili vytknout kvůli očekávané kratší životnosti těsnících mechanismů. Úchyt hadičky je umístěn pod rukojetí.

- + rukojeť, výkon
- šroubovací koncovka

Konec cvičení

Tak a je doposilováno! Pěkně jsme se při testu zapotili, ale musíme uznat, že rozdíl jsme našli, a to i takové, o nichž jsme si mysleli, že budou nepodstatné. Začneme úchopem, protože ten je po nahustění třeba deseti kol za den dost podstatný. Hladká rukojeť je bezesporu výhodou, protože nedře a nenadělá okamžitě puchýře.

Průměr a výška pístnice celkem jasně ovlivnily počet stlačení a potřebnou sílu celkový výkon, takže u delších hustilek stlačilo méně stlačení a zároveň bylo třeba působit menší silou.

Dorazy ve spodní a horní úvratí jsou celkem příjemná věc, pokud jsou tlumené a nevydávají při každém fouknutí kovový zvuk. Rovněž manometr je ideální, jestliže má dobře čitelnou stupnici. Dozadu přesazený podstavec patří tak trochu k ergonomickým detailům, kdy je práce s hustilkou opravdu pohodlnější. No a nakonec hlavice s hadičkou, kdy duální provedení hlavice na oba ventilků ušetří dost času a dlouhá hadička usnadní manipulaci s hustilkou. V podstatě jsou to jen drobné detaily, ovšem pokud někoho pumpa živí, nebo

ji používá denně, uvidí, jak moc ovlivní jeho pohodu při práci.

Zároveň ale nesmíme zapomenout na to, že i každá hustilka vyžaduje údržbu, tedy občasně vyčištění a promazání pístnice nebo výměnu těsnícího kroužku. To je ale spíše záležitost pro rubriku Hobbybastler, kde se na to podíváme detailněji. Přejeme úspěšný výběr, abyste své nemalé peníze za dílenskou hustilku investovali správně a vybrali si přesně to, co vám bude sedět. Nebo spíše dobře stát.

(Jiří Uždil)

| | Stlačení | Síla | Hmotnost | Výška | Hadička | Max. tlak | Cena |
|------------------|----------|-------|----------|---------|---------|-----------|---------|
| Acor | 31 | 230 N | 2108g | 70 cm | 106 cm | 160 PSI | 1250 Kč |
| Author | 34 | 193 N | 1434g | 69,5 cm | 105 cm | 260 PSI | 999 Kč |
| BBB | 32 | 250 N | 1213g | 70 cm | 103 cm | 160 PSI | 1090 Kč |
| Blackburn | 41 | 215 N | 1790g | 69 cm | 92 cm | 160 PSI | 1499 Kč |
| Cordo | 33 | 360 N | 1057g | 55 cm | 71 cm | 160 PSI | 429 Kč |
| Merida | 40 | 221 N | 1468g | 64 cm | 82 cm | 160 PSI | 590 Kč |
| Pedro's | 39 | 198 N | 1332g | 67 cm | 64 cm | 160 PSI | 857 Kč |
| Vella | 44 | 215 N | 1420g | 72 cm | 93 cm | 210 PSI | 1299 Kč |

Záhady kolem disků 6

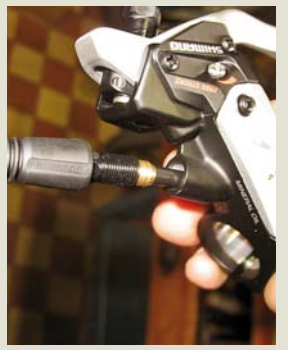
Problematiku brzdové páky pro kotoučkovky jsme již zdárně probrali a snad není pojem, který bychom neosvětlili. Od páky se tedy alespoň částečně pohneme směrem ke třmení, protože se podíváme na hadičky, jejich uchycení, provedení a odolnost.



Na řezu hadičky je dobře vidět jednotlivé vrstvy materiálu. Vnitřní čírá plastová trubička, žlutý kevlarový opleť a vnější černý krycí plast.

Začneme materiálem a konstrukcí hadičky, která se zdá na první pohled jednoduchá. Základem je vnitřní polymerová trubička, která je sama o sobě dost tuhá, aby vydržela tlak kapaliny. Ten se pohybuje až do hodnot 1050 barů. Samozřejmě se vyrábějí brzdy s vysokým tlakem kapaliny, ale zároveň i brzdy s malým tlakem, například starší provedení Magura

Zapomeňme na klasické černé nebo kovem opletené stříbrné hadičky. Barevná revoluce od Jagwire je tady, takže lze ladit stejně jako v případě klasických bowdenů.



Díky Banjo uchycení ke třmenu nebo páce lze hadičku skoro libovolně natočit podle potřeby. Banjo je pouze kruhová průchodka s dvojitými těsnícími kroužky, kterou ve třmenu drží buď imbus nebo šroub s plochou hlavou. Některé značky do něho ještě implantují odvětrávací otvor krytý červíkem.



Gumová krytka, šroub, olivka a vložka. Tohle všechno je třeba k tomu, aby se kapalina nedostala ven z páky, ale šla přímo do hadičky.

konce hadičky v většiny brzd olivkou se šroubem, takže není problém hadičku zkrátit na obou koncích. Naopak jiní výrobci často kombinují nalisovanou koncovku na jednom a rozebíratelný komplet s olivkou na druhém konci. Takže při zkracování hadičky opatrně, abychom neřezali na špatném konci.

Každým rokem se situace v uchycení obměňuje a výrobci aplikují namísto šroubu s olivkou tzv. Banjo uchycení. To znamená, že hadička má nalisovanou kovovou koncovku s otvorem uprostřed. Koncovka dosedne těsně do otvoru v páce a uchytí se do závitu šroubem skrz. Tento šroub je uvnitř dutý a má otvor na boku, takže skrz

něj proudí kapalina. Jednodušší řešení, navíc s možností natočit hadičku dle potřeby, nicméně co do zkracování hadičky a podobně, jde o trochu omezenější řešení. Banjo používá například Avid u třmene, kde skrz něj prochází odvětrávací pojistný šroub. Co se týče vhodné délky hadičky, uchycení k rámu, zkracování a samozřejmě kapaliny, na to se podíváme příště.

(už)

Komplet těsnících a upevňovacích prvků už se pouze takto nasadí do těla páky a dotáhne plochým klíčem. Hlavní je chytit správně závít, abychom ho neponičili, a nestáhnout olivku křivě.

Vysoká teplota hrozí hlavně u kotouče, kde vzniká třením obrovské teplo, nízké teploty pak znamenají trápení spíše pro extrémisty jako je Jan Kopka při závodu na Aljašce, kterému vlivem mrazu praskaly třeba duše.

Pro běžné XC stačí klasické opletené hadičky s polymerem, ovšem sjezdáři nebo destruktivní jezdcí by měli raději sáhnout po kovovém opletu. Shimano používá jednoduché polymerové hadičky, ale například u freeridové sady Saint jsou z mnohem odolnějšího materiálu. Pokud ovšem jezdec hadičku někde nenasekne o kámen, což je mála pravděpodobnost, častěji ji utrhne u páky, nebo vytrhne z páky upevňující šroub s olivkou.

Tím se dostáváme k uchycení hadičky do těla páky. Prvním řešením je klasický závít v těle, do něhož se nasune hadička s olivkou a vnitřní kovovou vložkou a celé se to stáhne speciálním krycím šroubem, v němž jsou všechny zmiňované součástky nakonec ukryté. Stažením šroubu se olivka zapře o konec závitu a siluje se, tudíž pevně sejmě hadičku. Ta se ale nezavěje a nestane se neprůchodnou, protože má uvnitř kovovou vložku dosedající přesně na otvor k pist-



Na šroubu hadičky brzd Hayes je dobře vidět, že není dotažen k páce až na konec závitu, ale dva závity jsou venku z těla. Je to standard a někdy lze závít ještě větší díl. Takže žádnou paniku, pokud to nesákně, je to v pořádku.

ku. Olivka tak slisuje pouze opleť a vnější obal a celek utěsí.

Jestliže nám uniká kapalina v místě napojení hadičky, je na vině v devadesáti procentech špatně stažená olivka nebo nepřesné našroubování kompletu. U starších pák, které byly z kompozitu, hrozilo při přetáčení šroubu prasknutí materiálu. U kovového provedení to sice nehrozí, ale nevidíte se, pokud nemáte šroub dotažený do páky až na konec závitu, není to třeba, a rozhodně to nedotahujte. Tedy jestliže to neteče, v opačném případě to můžete zkusit, ale většinou to nepomůže na dlouho.

Mezi olivkami a vložkami do hadičky jsou drobné rozdíly, takže v případě servisní výměny doma si určité porďte originální typ, případně kompatibilní provedení. Avid má šroubovací vložku, Shimano zasouvací a Hayes používá kombinaci olivky i s vložkou v jednom kuse. Shimano používá na oba

mělo jen jednoduché polymerové hadičky, které bylo možno nahřát zapalovačem a nasadit na koncovku u třmene. Ovšem čím měkčí hadička, tím vyšší riziko změny jejího objemu při brzdění a následně pružnějšího projevu na páce. Pevná hadička znamená jistotu tvrdého kroku beze ztrát.

Sama o sobě by trubička vysoký tlak nevydržela, takže je opletena speciální kevlarovou tkaninou, na které je ještě jedna vrstva tenkého polymeru a případně transparentní krycí vrstva.

Speciální hadičky mají namísto tenkého polymeru ještě kovový opleť, který zaručuje vysokou odolnost proti poškozování a samozřejmě i vůči tlaku. Teplotní odolnost kvalitních hadiček je v rozmezí -40 až +240 °C.

ENDURA



Endura je na trhu už skoro šestnáct let. Je to soukromá značka, která nepatří pod žádný velký koncern. Ústředí firmy je v Livingstone, což je předměstí Edinburgu. Livingston je též místem, kde byl vynalezen GoreTex. Značka se rozrůstala velmi dlouho a vlastně nejvyšší rozmach zaznamenala asi před pěti lety. Od té doby stále roste a je nejprodávavější značkou v UK.

Endura má ve Skotsku vybudované obrovské závody. Skoro polovina produkce pochází z individuálního týmového oblečení, které se šije a tiskne právě tam. Zároveň své levnější produkty vyrábí i v Číně, kde mají svého manažera kvality, který dohlíží na kvalitu zpracování atd. Nejvyšší výrobky, jako například Stealth větrovka a Stealth elastické nohavice, se vyrábějí ve Skotsku. Pro udržení vysoké kvality se používá například metoda ultrasonického svaření švů.

Díky klimatickým podmínkám Skotské vysočiny mají lidé ve firmě ideální prostředí pro testování v tom nejnarůčnějším počasí, navíc obchodní zástupci firmy v UK závodí hlavně v XC a majitel firmy je zase závtí silničář.

Kromě toho funguje Endura Racing Team, tedy profesionální silniční tým, od kterého si na příští rok značka slibuje, že bude propagovat novou kolekci Equipe, což jsou

Oblečení skotské značky Endura se v letošním roce poprvé objevilo na českém a slovenském trhu. Kvalitní technické zpracování, tak trochu jiný design a hlavně vysoká kvalita, co se týče odolnosti vůči horšímu počasí.

dardní plocha pokrytá reflexními materiály, otvory v kapsách pro sluchátka nebo hadičky na brýle upevněny v kapse bundy, to jsou detaily, které dokazují promyšlenost celé kolekce.

Stěžejní část sortimentu tvoří hlavně větrovky a kratasy, přičemž nabídka volných kratasů ve třičtvrtěním provedení s ochranou kolen nebo ve voděodolné verzi, to je na cyklistickém trhu ne příliš často vidáný sortiment. Právě kratasy Spray Baggies a větrovka Stealth patřily v letech 2007 a 2009 k jedněm z oceněných produktů na veletrhu Eurobike.

Endura navíc sází na velmi konzervativní design, který nepodléhá žádným módě. Pokud se produkty osvědčí, jsou v nabídce několik let a teprve potom se postupně inovují. Určitá nadčasovost je zde tedy rozhodně výhodou. Na první pohled se oblečení této značky výrazněji neliší od zaběhlých standardů, ovšem pokud zabrousíme do detailů, je rozdíl obrovský. Stačí si všimnout propracovanosti švů, spojů nepromokavých materiálů nebo kombinace různých materiálů. Technické detaily jako odvětrávání v podpaždí, jednoduché a zároveň stabilní umístění ústřední garáže pro jezdecké ziplu i na spodním prađídě, to je u Endury naprosto běžné. Navíc ceny jejích produktů nevybočují z řad výrobků střední třídy. Když k tomu připočítáme určitou exkluzivitu danou skotským původem a velmi trefné jméno, které je pro mib takřka synonymem, je tu dost pádných důvodů, proč nějaký produkt ze Skotské vysočiny otestovat. Více informací naleznete na stránkách www.endura.cz a samozřejmě se můžete těšit na recenzi některého ze zmiňovaných produktů této značky, které už pro vás testujeme.

výrobky nejvyšší řady určené pro silniční cyklistiku.

Vzhledem ke zmíněnému podnebí je základem všech výrobků kvalitní materiál s vysokou mírou voděodpudivosti a zároveň prodyšnosti. Tím nejlepším je vlastně materiál PTFE, který má sice zredukováný vodní sloupec na 12 000 mm, ale jeho prodyšnost je 28 000 g a je velmi příjemný na nošení. Dalšími materiály jsou Cordura, Teflon, Entrant, Dry-Clim, Thermolite, Fieldsensor, Meryl, CoolMax a Polartec. Pro spodní prádlo se používá vlna Merino, která patří mezi nejlepší v tomto odvětví. Dokonalý transport vlhka a hlavně imunita vůči zápachům, to jsou hlavní výhody tohoto přírodního produktu.

Integrovaná blikáčka do závodní partie bundy, větrací otvory v podpaždí, nadstan-

(už)

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

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

so – 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
Řevnice

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-spišak)

info@kolanastatu.cz
www.kolanastatu.cz
tel: 257 721 313
Komenského 92, Řevnice

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

www.kolanastatu.cz

značková prodejna servis kol

APACHE GIANT SUPERIOR

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



Ačkoliv tento model není součástí standardní nabídky značky Wheeler na domácím trhu, neodolali jsme a prověřili, nakolik je nový celokarbonový rám odlišný od duralových modelů stejné řady, které v nabídce jsou, a jejichž jízdní vlastnosti nás příjemně překvapily.

Ostruha a ohnutí

Celokarbonový rám nese označení S.R.C. (Smart Response Characteristic), což znamená něco jako typický chytrový reakci. Tedy okamžitou odezvu na jezdcovy podněty, což se nakonec potvrdilo. Dominantou rámu jsou nově výrazně prohnuté horní a spodní rámové trubky, přičemž spodní nese v místech před středovým pouzdem zřetelný výstupek směrem dopředu. Tento prvok by měl být jakýmsi zesílením v místech citlivých na časté nárazy od kamení.

Horní trubka naopak těsně za hlavou výrazně ubírá na své výšce a pomyslily sňohed je místem, kde do trubky pronikají radiální bowdeny. Ten pro přehazovačku jde i skrz zadní sedlovou vzperu. Aby toho nebylo v designových lahůdkách málo, nechýbí karbonové vahadlo přepákování na tlumič, který dává zadní stavbě zdvih 100 milimetrů.



Bonbónkem jsou pak velmi ladné zadní patky, které jsou tradičně výrazně protažené od čepu směrem nahoru, aby došlo k omezení vlivu tahu řetězu na pružení.

Asymetrické řetězové vzpěry mají čep otáčení na úrovni nejmenšího převodníku, těsně za středovým pouzdem. Důležitým detailem je vyznačení dotahovacích momentů na ramenu přepákování.

Raketa

Design ale nejedná, zato geometrie a materiál ano. Hned po nasazení je znát středně natažený posed, který neurazí jezdce závodního XC, ale ani rekreačního maratónce. Prostě ideální kompromis

pro sportovní i závodní jízdu. Tuhost rámu u testované velikosti 18 palců je určitě nadprůměrná a bike neuzírá žádnou energii. **Ostrý start je díky systému odpružení i tlumiči DT Swiss ve znamení jen minimálního zanoření a bleskové akcelerace. Tohle kolo je prostě raketa, která jezdce neustále vybízí k maximálnímu výkonu.** Zároveň ale musíme uznat, že proti duralovým modelům přináší karbon při stejné míře tuhosti výrazně navýšení komfortu. **Většina rázů je totiž nepatrně zaoblena ještě předtím, než dojdou k tlumiči.** Ten se zhoupe nikoliv při záběru do pedálů, ale většinou jen vlivem rázů od terénu. Při jízdě ze sedla jsme kolo rozhodně nijak výraz-

WHEELER Falcon 10



něji nerozhoupali, naopak záběr od pedálů šel vždy do jízdy kupředu, a to na jakýkoliv převod. Se zaměřeným tlumičem a přední vidlicí je z kola s určitou nadsázkou téměř časovkařský speciál. Lockout tlumiče ale není potřeba aktivovat příliš často, protože systém se zbytečně nehoupe.

Co se týče citlivosti odpružení, čtyřramenný systém dokáže kopírovat i malé nerovnosti, ale samozřejmě není extrémně měkký ani nečitlivý pod brzděním. Drží zadní kolo na povrchu jako přibité, ale jezdcí stále dává na vědomí, po jakém podkladu jede. Přední vidlice je díky zdvihu 120mm o něco citlivější a poskytne maximum komfortu i v hodně rozbitém terénu, navíc spojeného s lockoutem z řidítek.

Celková geometrie kola nabízí velmi dravý projev umožňující si s ním dělat prakticky cokoliv. Ostré stoky neznamenají stávení se na zadní, naopak prudké sjezdy jsou rovněž ve znamení jistoty. **Opravdu doma je Falcon na klikacích stezkách, kde je třeba hbité manévrovat a okamžitě zrychlovat, to mu sedí dokonale. Není problém vytáhnout jej do vzduchu a tam s ním manévrovat, zrovna jako zalehnout za řidítka a držet maximální tempo.**

Nepatrnou výtku máme ke střední tuhosti výpletu, která trochu ubírá na celkové bezchybné akceleraci.

Celkový komfort doplňuje sedlo SLR a mírně prohnutá řidítka. Pěnové gripy Ritchey s pojiskou

se sice ani nehnu, bohužel jejich průměr je pro jezdce s drobnějšíma rukama trochu nepřijemně velký.

Osazení komponenty Deore XT nemá jedinou slabinu, takže vše doplňuje harmonicky fungující celek rámu a vidlice. Navíc větší průměr kotočů vpředu nabídnou okamžitou reakci na stisk páky. Pláště Racing Ralph od Schwalbe jsou rovněž dobrým společníkem pro ostré závodění i delší výjezdy.

Perfekcionistům

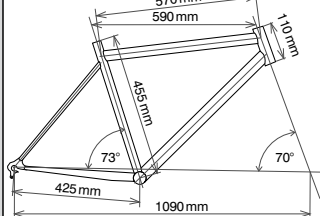
Falcon 10 určitě nadchne ty, kdo chtějí do posledního detailu dobře fungující stroj. Těm, kdo se stále bojí odpružení z důvodu ztráty energie, zavře ústa a nabídnou maximální výkon při vysokém komfortu.

www.wheeler.cz

Technická specifikace:

- Rám: UD Karbon S.R.C. 100 mm
- Tlumič: DT Swiss M210
- Vidlice: Rock Shox Reba SL 120 mm
- Kličky: Shimano Deore XT
- Brzdy: Shimano Deore XT
- Řazení: Shimano Deore XT
- Přehazovačka: Shimano Deore XT
- Přesmykač: Shimano Deore XT
- Náboje: Shimano Deore XT
- Ráfky: DT Swiss XR 400
- Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2,25"
- Sedlo: Selle Italia SLR
- Sedlovka: Ritchey WCS
- Řidítka: Ritchey WCS
- Představec: Ritchey WCS
- Hmotnost: 11,85 kg
- Cena: 89 990 Kč

Velikost 18"



- + hravost, ovládání, komfort, výkon
- nižší tuhost kol, silnější gripy

APACHE BICYCLES

MICHAL ZRNEČKO, 45 let

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

DUCH VÍTĚZSTVÍ SPIRIT OF THE VICTORY

Gila Monster nejrychlejší z Apačů

Velikost 54 cm - 57 cm - 60 cm - Váha 6,6 kg - Cena 109.990 Kč

RÁM Full Carbon R55 Tube to Tube · VIDLICE Carbon / Carbon · PŘEVODNÍK Shimano Dura Ace 7900 53x39/175 mm · ŘAZENÍ Shimano Dura Ace 7900 2x10 Dual · MĚNIČ Shimano Dura Ace 7900 · BRZDY Shimano Dura Ace 7900 · KOLA Mavic Ksyrium SL, Schwalbe Ultremo · DOPLŇKY Ritchey WCS

Konstruktér

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

WWW.APACHE-BIKE.CZ

