

CYKLOSERVIS

Budoucnost v řemenech?

Proč bychom měli pořád hlídat délku řetězu a často utrácet za nový, který se ale opět stejně rychle vytáhá, když existuje mnohem lepší, trvanlivější, lehčí a hlavně odolnější řešení? Auta a motorky i s těmi nejsilnějšími motory již dávno spoléhají na řemenový rozvod či přímo pohon, proč by tedy nemohla kola?



Foto: © Mathew Barlow

Mohou, dnes již ano. Americká značka Gates, která už od roku 1911 vyrábí motorové řemeny a mezi jejími zákazníky patří značky jako BMW, Harley Davidson či Bombardier, představila svou verzi řemenového pohonu pro jízdní kola, určenou primárně pro horská kola.

Systém je založen na řemenu Carbon Drive na bázi karbonových vláken, jenž je vyroben stejnou technologií, jako řemeny stopadesátikoňových motocyklů či motorů dragsterů. Na rozdíl od těch nejdolnějších klasických řetězů vydrží Carbon Drive minimálně třikrát déle. Řemen váží pouhých 80 gramů, což je

více než třikrát méně, než váží nejlepší bikové řetězy a celý systém má hmotnost 240 gramů. Převodník a pastorek mají mezi jednotlivými zuby otvory Mud Ports pro vytlačení bláta či sněhu z ozubení, takže systém je použitelný i v náročných podmínkách.

➔ Pokračování na str. 11

APACHE



Scalp A1+

Čtěte na str. 4

70 km jen z kopce!



Již několikrát jsme upozorňovali na francouzský bikový festival PassPortes du Soleil, určený hlavně těm lenivějším bikerům, kteří neradi šlapou do kopce.

Přestože se v okolí alpských městeček Avoriaz, Les Gets, Chatel a Champéry jede 70km dlouhý maraton, dá se přežít i bez tréninku, neboť se jezdí prakticky pouze z kop-

ce. Celá oblast Portes du Soleil je oblíbenou zimní lyžařskou destinací, a tak je prošípaná bezpočtem lanovek. A lidé z turistických center si již před lety uvědomili, že by byla škoda místní hory nevyužívat i v létě, zvláště když je síť lanovek tak propracovaná, že se dá dostat odkudkoli kamkoli. A tak byl na světě nápad navrhnout co nejdříve okruh pro kola, kdy by se jezdilo pouze z kopce a nahoru by se vždy vyjelo lanovkou.

My jsme se letos po třech letech opět na konci června vydali do Morzine, kde se nacházelo centrum festivalu se

stánky vystavovatelů, a odkud jsme započali naši cestu skrz Brány slunce, jak zní volný překlad jména oblasti.

➔ Pokračování na str. 3



BIKE EMOTION



CA7700

doporučená cena
119.990,- Kč

www.author.eu



Když se podíváme do závodního pelotonu, zjistíme, že mnozí slavní jezdci v čele s Michalem Prokopem či závodnickým týmem Multivan Merida používají k plné spokojenosti vidlice Manitou.



M y jsme si na začátku roku vyžádali nejvyšší maratonský model Minute MRD Absolute TA se 130mm zdvihem v hodnotě 14490 Kč a jali se jej pořádně proklepnout během celosezónního testování. Minute MRD přináší i v provedení na pevnou osu průměru 20mm fantastickou hmotnost 1,6kg, a to včetně osy, čímž se řadí mezi prakticky nejlehčí vidlice s pevnou osou a zdvihem 130mm.

Minute MRD Absolute TA 130mm

Tuto vidlici používají díky její nízké váze kromě maratonců hlavně fourcrossaři. Jestliže vydrží na celou sezónu jim (samozřejmě pokud ji nepohrbí jezdeckou chybou, nárazem či pádem), proč by nemohla sloužit i nám? A tak jsme

Manitou po sezóně



vidlici, která má duralové vnitřní nohy průměru 32mm a pruží na bázi vzduchu tlumeného olejem systému Absolute, osadili na karbonový rám se 140mm zdvihem a prošli jí všemi možnými terénními nástrahami, včetně freeridové tratě v Rokytině nad Jizerou. Kdo jí zná, ví, že tam vidlice dostala díky bezpočtu skoků, přičných kořenů a vystouplých kamenů hodně zabrat. Její chod byl velmi citlivý, což jsme ocenili právě během požíráni kořenů a kamenů, ovšem za vyššími terénními schody se díky linearitě chodu občas propadla hluboko do zdvíhu. To bylo třeba vyřešit buď vyšším tlakem vzduchu, nebo přitážením komprese páčkou systému Absolute, která vidlici ve čtyřech polohách přitvrzuje až do plného lockoutu. Nutno podotknout, že konkurenční vidlice Fox 32 RL se zdvihem 140mm, kterou jsme na stejné trati rovněž vyzkoušeli, si v otevřeném režimu při obdobném tlaku počínala díky odlišnému systému tlumení o něco lépe a nepouštěla řídítka tak hluboko do zdvíhu. Freeridové sekce však nejsou tou pravou doménou vidlice Minute, takže celkové hodnotíme citlivost i tuhost „minutky“ kladně.

Během jedné z vyjížděk v náročném krkonošském terénu mezi Spindlem a Pecí se nám však stalo, že se vidlice po projetí rozbité kamenité pasáže snížila do zdvíhu na asi 7-8cm chodu a nechtěla se vrátit na původní zdvih. To je klasický případ spojení obou vzduchových komor, kdy těsnění buď z nedostatku maziva či vívem jeho opotřebení, propustí vzduch do negativní komory, která pak vidlici stáhne do zdvíhu. V našem případě pomohlo nahuštění pozitivní komory na tlak, kterým se vyrovnal vysoký tlak v negativní komoře, ale vidlice tak byla bohužel mnohem tvrdší. Vyjíždku jsme tedy dokončili prakticky bez předního odpružení, nicméně oprava vidlice v servisu si vyžádala důkladnou výměnu onoho těsnění za nové a přízeň promazání. A to se



dostáváme k jádru věci. Některé asijské firmy totiž do nových vidlic dávají menší množství oleje, aby nedošlo k jeho úniku při manipulaci s krabicí během námořní přepravy. Těsnění tedy nebylo dostatečně promazáno, díky čemuž umožnilo unik vzduchu. U nové vidlice, kterou nekupujeme přímo od obchodníka, ale třeba po internetu, je tedy nutné skutečně důkladně pročíst manuál a vidlici dopřát pravidelnou údržbu, včetně kontroly stavu maziv. Například nedostatečná výška hladiny oleje se může projevit vůlí v zamýkání lockoutu. Naštěstí však středně zručný mechanik

vzládne výměnu oleje či jeho doplnění sám.

Stojí za to?

Jakmile vidlice dostala údržbu, kterou vyžaduje (servisní intervaly a návody k údržbě najdeme buď v přiloženém manuálu, nebo na stránkách dovozce www.progresscycle.cz), nedalo se její funkci prakticky nic vytknout. Chod byl sametový, citlivost velmi slušná a možnosti přitvrzení páčkou Absolute zcela ideální, neboť kromě tří poloh, zvyšujících kompresi, je tu i absolutní blokáce bez jakéhokoli propružování. Celkové můžeme potvrdit, že Minute MRD Absolute je vynikající zbraní pro maratony, allmountain i fourcross, která kombinuje velmi nízkou váhu se slušným a dobře ovladatelným zdvihem. A pokud vidlice dostane péči, která náleží každému odpruženému systému, bude fungovat dokonale. V příští sezóně pak bude možné vidlice R7 a Minute doplnit i dálkovým ovlada-

čem lockoutu z řídítka MiLo, takže jejich univerzalita se ještě zvýší. www.progresscycle.cz

(mig)

- + nízká váha, slušná tuhost, elegantní vzhled
- méně maziva u nové vidlice

Technická specifikace:

Pružení: Noble Air (vzduch)
Tlumení: Absolute Platform Damping (olejová patrona)
Vnitřní nohy: dural 32mm
Korunka: dural
Sloupek: dural 1 1/8
Regulace: nastavení odsoků, progresivita kompresního tlumení, tlak vzduchu
Možnost úplného zavření: ano
Hmotnost: 1550g (100mm)
 1630g (130mm)
Cena: 14 490 Kč

Gripy pro silničáře



B ýt zarytým vyznačem asfaltu a sem tam se projet na biku může znamenat občasné trápení při výběru gripů. Někteří silničáři, zvyklí na klasickou omotávkou, si ji proto namotávají na biková řídítka. Výhody v podobě lepší absorpce potu nebo v odlišném tlumení rázů či jen v prostě jiném pocitu z úchopu, to mohou být některé důvody pro toto počinání. Bohužel domácí „namotávkou“ příliš dlouho nevydrží, takže se objevuje stále více speciálních gripů s omotávkou a pojistnými objímkami.

Jedno z těchto provedení je i od značky Acor, která jej nabízí v červené nebo zelené kombinaci s duralovými koncovkami. Plastový základ gripu nese pro značku standardní podélné prořezání materiálu s pryžovými výčnělky pro lepší spojení s řídítky. Navíc tento plast je měkčí než u některé konkurence, takže grip není tak tvrdý. Duralové koncovky mají každá dvojici imbu-

sových červíků velikosti 2,5mm, pod kterými jsou plíšky, aby červík nepřišel do kontaktu s materiálem řídítek. Díky lepšímu rozložení tlaku tak lze gripy použít i na karbonová řídítka. Omotávkou je pečlivě navinuta a zakončena právě pod zmíněnými plíšky, aby nedošlo k jejímu povolání. Kousek omotávkou, který tedy trčí dovnitř gripu, není radno trhat, celý grip by se nám potom mohl rozmotat.

Gripy délky 130mm nabídnou od začátku hodně komfortní pocit z úchopu. Materiál je neklouzavý a dobře odvádí pot, což jsme

ocenili hlavně při jízdě bez rukavic, která je v tomto případě naprosto v pohodě. Gripy působí trochu silnějším dojemem, ale po pár kilometrech si jezdec zvykne. Pohodlný úchop doplňuje vysoká schopnost pohlcování vibrací. Gripy jsou tedy velmi pohodlné. Co se životnosti týče, je třeba je nasadit tak, abychom při záběru dlaní nepůsobili proti směru namotání pásky, pak komplet nabídnou dlouhou životnost. Odolnost proti natržení při pádu je samozřejmě nižší než u pryžové klasiky, nicméně díky duralovým koncovkám to není zase tak horké.

Hmotnost gripů 86 gramů a cena 299 korun jsou zajímavou alternativou pro ty, kdo chtějí něco odlišného. Pro sjezdáře a enduristy asi nebudou, ale maratonce nebo XC jezdecke nabízejí komfort potěší.

www.wheeler.cz

(už)

- + příjemný úchop, absorpce potu a vibrací
- odolnost proti natržení



TIOGA
FUTURISTIC Classic

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

WWW.KATMAR.CZ

FSA 386



Tři číslice, tedy 386, označují nový bikový standard od FSA, který je jasnou reakcí na sadu Sram XX. Oboje provedení mají díky použití pouhých dvou převodníků za úkol zúžit řetězovou linku, FSA 386 má ale oproti konkurenčnímu Sramu spolupracovat „pouze“ s devítikolem.

M y jsme měli možnost otestovat duté karbonové kliky K-Force Light 386 s dvojicí převodníků 42/27 zubů, v nabídce je ještě druhá verze s rozsahem 40/27. A jaké jsou naše dojmy?

Kliky K-Force Light jsou vynikající svou tuhostí i nízkou hmotností, což už dokázala řada testů. Oproti dosavadním modelům jsou ale u nové verze 386 použity pouze tři styčné body s převodníky, přičemž jednu packu tvoří samotná klika. Převodníky jsou kvůli tuhosti velice masivní a ten velký je vzadu z důvodu uložení váhy odřezován. Samozřejmostí jsou duralové šroubky převodníků či integrovaný stahovák levé kliky. Udávaná hmotnost klik je 650 gramů.

V porovnání s klikami Sram XX s převodníky 42/28 nám tuhost při záběru přišla na podobnou úroveň. Problém nebyl ani s malým převodníkem, který je o zub menší, než nabízí Sram. Při přehození z velkého převodníku na malý bylo také nutné vzadu odřadit o dva až tři pastorky. Rozdíl jednoho zubu malého převodníku je zde vykompenzován o něco méně jemným odstupňováním devítikové kazety.

Stejně jako v případě nové sady XX jsou i tyto kliky podle našeho názoru určeny především pro závodníky, čemuž ostatně odpovídá i vysoká cena okolo dvaceti tisíc korun. Závodníkovi „vyprošťovací“ převody chybět nebudou, mnoho hobby jezdců by je ale jistě přivítalo.

Systém 2x9 byl již v minulosti propagován, s příchodem standardu FSA 386 možná ale opět chytí svěží vítr do plachet. U verze Sram XX je zatím otázkou především životnost, tedy rychlost opotřebení řetězu, kazety i převodníků. Výraznější odstupňování, než je zažitých 42/32, ale každopádně vyžaduje zvyk. Nechme se tedy překvapit, co se v praxi opravdu ujme.

(kad)



70 km jen z kopce!



► Dokončení ze str. 1

Nutno podotknout, že maraton není závod, ale pouze organizovaná akce pro pohodáře, kdy jsou vycíleny tři trasy o délce třicet, padesát a sedmdesát kilometrů a je na každém jezdcí, jaký okruh si vybere a ve kterém ze sedmi městeček vystartuje. Skvělé však je to, že na trati je pro účastníky několik občerstvovaček a výborně vyznačené okruhy hlídají záchranáři na motorcích. Navíc start není hromadný, ale každý může vyjet kdekoli a kdykoli mezi 8. a 10. hodinou, takže trasy nejsou přeplněné bikery.

Na trati jsme potkávali velké množství anglicky hovořících jezdců, kteří to mají do Ženevy hodinu letu a odtud do oblasti pouhých 70 km, takže z Velké Británie pochází kolem 40% návštěvníků.

Po výjezdu lanovkou do Les Gets nás překvapilo, že starý bikopark na protějším kopci je zrušen, ale náštěti namísto něj vzniklo opodál mnohem více tratí s obřími překážkami a la Whistler.

Po vystoupení nad Morzine a sjezí sjezdové trati se šplháme dále do Avoriaz, odkud vede překrásná trať, kli-

katí se v klopenkách ze tří tisíc až do sedmi set metrů nad mořem. Fantazie. Na stezce jsou nakopány i různé odrazy ke skokům, ale ty větší mohou méně zdatní jezdci vždy objet, takže přílišné nebezpečí nehrozí, tedy pokud jezdec uposlechne doporučení organizátorů a oblékne si kompletní výstroj chráničů.

V Champéry, které již leží na švýcarské straně hranice, jsou tratě světového poháru XC i sjezdu, takže zde je možné potrénovat to, co se doma nedá, a porovnat úroveň tratí. Ve městečku Chatel pak najdeme výborný bika-

park, jenž se v mnohém přibližuje kanadskému Whistleru – je tam bezpočet kilometrů tratí všech možných úrovní obtížnosti, od lehkých klopenkových serpentín až po superprudké svahy se seskoky z dřevěných lávek, klád a pařezů, jako je tomu v kanadském North Shore. Zároveň v parku najdeme i cvičné skoky, hliněné dirty a lavice, prostě všehochoť pro jezdce různých úrovní. Nutno podotknout, že na Chatel je lepší si vyšetřit minimálně celý den, než vůbec všechny tratě projedíme.

Jezdci, kteří vlastní pevné kolo a přesto by si rádi užili alpské sjezdy,

si nemusí stýskat, protože v každém městečku je několik půjčovn, kde si obdobně jako v zimě můžeme vypůjčit odpovídající stroj i výstroj.

Bohužel, letos již trať Passportes projet nestihneme, lanovky jezdí po většinu pouze přes léto, do podzimu funguje jedině lanovka v Champéry. Nicméně na příští rok jistě stojí za to se do necelých 1000 km vzdálených Bran slunce vydat a přesvědčit se na vlastní kůži o tom, co slovy vypovědět nelze. Malou upoutávku tak můžete shlédnout na našich internetových stránkách www.cykl.cz. (mig)

oddi *The world leader in grip technology*

<p>ROGUE 650 Kč</p> 	<p>RUFFIAN MX 650 Kč</p> 	<p>RUFFIAN 650 Kč + černá, bílá barva</p> 	<p>CROSS TRAINER 650 Kč</p> 
<p>X-TREME 650 Kč + černá barva</p> 	<p>INTENSE 650 Kč</p> 	<p>ATTACK 290 Kč</p> 	<p>SUBLIMINAL 350 Kč</p> 
<p>„O“ 350 Kč</p> 	<p>LONGNECK ST 390 Kč + černá, oranžová, bílá, růžová barva</p> 	<p>CUSH 450 Kč</p> 	<p>P.O.W. 390 Kč</p> 

on-line prodej: **MONKEY SHOP.CZ**

bPLUMEN Oficiální zastoupení pro ČR:
Pavel Bárta – BP Lumen, Puškinova 546, Úpice 542 32, Tel.: 499 881 327, 499 882 793, info@bplumen.cz, www.bplumen.cz



APACHE Scalp A1 +



Pravděpodobně jediným malým minusem se může pro detailisty stát vedení bowdenů řazení a hadičky zadní brzdy. Díky masivnosti, a tedy i šířce některých partií rámu se bowdeny dostávají do kontaktu s lakem rámu. Sice to částečně řeší gumové navlékací chrániče od Jagwiru, ale přesto doporučujeme ohrožená místa vybavit ochrannou transparentní fólií.

Křivka pružení zadního kola tedy opisuje část kružnice většího poloměru a je relativně blízko optimální přímce.

Geometrie rámu usazuje jezce do sportovní polohy, kterou lehce zvednutá řídítka nijak nenarušují. **Menší sklon vidlice a kratší přední trojúhelník přináší velice rychlou odezvu na podnět od řídítek. Nepříliš vysoký předek nahrává dobrému rozložení těžstěží, a tedy i adhezi v prudších výjezdech.** Jednou z charakteristik kola je i živý projev, v rychlejších sjezdech se pak chování zklidňuje. Celkem dobře si bike dovedeme představit také s přední vidlicí o zdvih 120 mm, čímž by se stal ještě univerzálnějším a schopnějším v prudkých sjezdech. Sériová stavková Reba Race jej předurčuje především pro rychlejší tratě, stavovací pak přinesla větší hravost.

Prostě super

Jak jsme již psali v úvodu, jízdní vlastnosti jsou vynikající. Přepínání plně aktivního režimu tlumiče a modu Pro Pedal přináší jak takřka dokonalé žehlení nerovností, tak v případě aktivního propedalu vysokou imunitu vůči šlapání a stále ještě optimální schopnost pohlcování středně velké či větší nerovnosti. **Se scalpem si jezdec vychutná jak delší sjezd plný kamenů a kořenů, tak i rychlý okruh s dlouhými výjezdy. Bike výborně zrychluje a při jízdě působí dojem výrazně nižší hmotnosti, než je skutečných 12,8 kilogramu.**

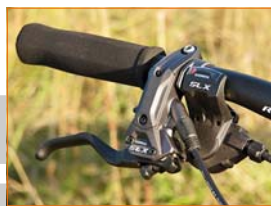
Virtuální čep přináší solidní imunitu pružení vůči záberu do pedálů a pouze minimální vliv zadní brzdy na funkci systému. **Využití propedalového tlumiče je maximálně výhodné, sešla se zde totiž skvělá kombinace systému odpružení a pružící jednotky.** Trajektorie osy zadního kola při pružení přibližně odpovídá jednočepu, a to s umístěním bodu otáčení na spodní trubce asi ve výšce zubů velkého převodníku.

Pokud shrneme všechny dojmy, pak se Apache Scalp A1+ nemusí bát výjezdů, sjezdů, rychlosti ani užších slalomových pasáží. Vše podtrhuje skvěle funkční osazení a vynikající pláště Schwalbe Rocket Ron. Pokud o této novince uvažujete, naše doporučení zní jasně, poříďte si ji. www.apache-bike.cz

Domácí značka Apache představila pro sezónu 2010 dvojici celoodpružených biků, a sice čtyřčepový model Scalp C1 s karbonovým rámem a neméně zajímavý typ Scalp A1 s virtuálním čepem a velice masivním provedením duralového rámu, obou vahadel i celé zadní stavby. A právě druhý jmenovaný prošel naším redakčním testem, konkrétně v luxnějších provedení s plusem v názvu.

Přestože neradi předbíháme výsledek samotného testu, v tomto případě uděláme výjimku. Apache Scalp A1+ je totiž mimořádně zdařilým kolem. Zvlášť vezmeme-li v úvahu, že kolekce 2010 je pro značku premiérovým vstupem do světa kompletního odpružení. V případě testovaného stroje se zdá být úplně zbytečné pátrat po nějakých „dětských nemocech“, z hlediska funkce systému a především tuhosti rámu by Scalp A1 mohl dávat lecke radě konkurenčních modelů dané kategorie. Prostor ke kroucení zde zkrátka není, to platí jak o provedení

čepů, tak i mohutných vahadel a celé zadní stavby. Když se k tomu připočte zdařilá čistě cross-countryová geometrie a vyvážený zdvih 100 mm na obou kolech, máme před sebou ideální bike pro maratonské závodní nasazení. Jeho vlastnosti jsou natolik přesvědčivé, že ani hmotnost 12,8 kilogramu v testované devatenáctce nebude překážkou pro skvělé sportovní výkony. V případě potřeby se zde navíc prostor pro odlehčování najde, aniž by to muselo zruinovat rodinný rozpočet. **Cena 54 990 korun se nezdá nijak přemrštěná, zvlášť přihlédneme-li k tlumiči Fox Float RP23 s možností široké regulace systému Pro Pedal a ke skvělé funkci vidlici Rock Shox Reba Race.**



s dokonale začištěnými svary a opticky dojem karbonu je proto dokonalý. Zde ale konstruktérům jistě nešlo prvotně o efekt, ale o maximální pevnost. Přesto se řešila i váha, o čemž vypovídá odfrézovaná čelní partie hlavové trubky. Profily jednotlivých trubek samy o sobě předpovídají tuhost rámu.

Tím zásadním je ale uložení čepů vahadel. Horní nosník čepu představuje blok materiálů velkoplošně navázané do sedlové trubky. Spodní čep je zakomponován do mohutného pouzdra, v němž je uložena i středová osa. Zde je možnost kroucení opět nulová, což je evidentní i v případě krátkého, hodně masivního spodního vahadla. Horní vahadlo je sice o malinko subtilnější, ale jeho uchycení do jakési vidličky zadní stavby je rovněž vyřešeno ve jménu tuhosti. Zasazení vahadla do útrobu spojnice horních ramen a vertikální vzpěry zadní stavby je navíc zcela atypické, a tedy i atraktivní. Úchyt pístnice tlumiče je široký s maximálním odfrézováním vnitřní části. K zadní stavbě je úchyt přilepen a přišroubován čtveřicí šroubů, takže další úžasně vypadající detail. Všechny čepy jsou samozřejmě uloženy na ložiskách, nevšedně pak působí duralový středový díl horního čepu zadní stavby, jenž je vybaven vnitřním hvězdicovým osazením.

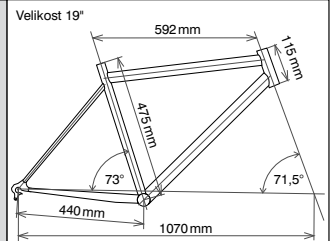
Pár slov o konstrukci...

Přední trojúhelník by se dal z hlediska tvaru nazvat klasikou, po ryze konstrukční stránce ale zaujme celá řada detailů. Tím asi nejvýraznějším je masivní spoj dolní, horní a hlavové trubky, kde je použit spojující plát duralu

PEARLIZUMI
www.pearlizumi.cz
Cyklistická a běžecká obuv
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě
LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, tel. 481 311 820

Technická specifikace:

Rám: Alloy M6 APR OIC 4.0
Tlumič: Fox Float RP23
Vidlice: Rock Shox Reba Race 100 mm
Kliky: Shimano SLX 22/32/44
Brzdy: Shimano SLX Disc
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano XTR
Přesmykac: Shimano SLX
Náboje: Shimano SLX
Ráfky: Mavic XM 317 Disc
Pláště: Schwalbe Rocket Ron 2.1
Řídítka: Ritchey Pro Rizer 620
Představec: Ritchey Pro
Sedlovka: Ritchey Pro
Sedlo: Ritchey Pro Marathon
Hmotnost: 12,8 kg (vel. 19")
Cena: 54 990 Kč



- + vysoká tuhost rámu, ovladatelnost, funkce pružení, univerzální obutí
- kontakt bowdenů s rámem

www.SHOCART.cz

Poznávejte ČESKO atlas & průvodce

Pro Vaše rodinné výlety a návštěvy turisticky zajímavých a atraktivních míst.

pro více informací navštivte www.AtlasCr.cz

ČESKO

- AQUAPARKY
- BOTANICKÉ ZAHRADY
- ZOO
- LANOVKY
- PLAVBY LODÍ
- HRADY
- ZÁMKY
- HVĚZDÁRNY
- MUZEA
- JESKYNĚ
- PŘÍRODNÍ ZAJÍMAVOSTI
- ROZHLEDNY
- SKANZENY

RETRO STÁLE LÁKÁ



Skoro jako by se svět zbláznil. Vývoj téměř všeho jde až neskutečně rychle kupředu a lidé si přitom čím dál více libují ve věcech, které již po konstrukční stránce patří dávné minulosti.

Nejde jen o módu, kde se řada stříhů či barev téměř s železnou pravidelností po letech vrací, spíše se jedná o vyložené zalíbení

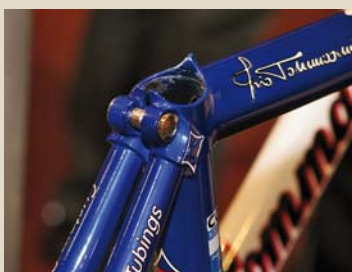


osobních automobilů především prémiových značek využívá k přilákání zájmu retro prvky, ať už v exteriéru nebo v interiéru. Většinou se jedná o zdůraznění historie značky, případně připomenutí některého dřívějšího slavného modelu. Na historii se opravdu dá po propagační stránce alespoň částečně stavět, i proto mnohé značky u svého loga vyzdvihují ono „Since XXXX“. Z prodejního hlediska je ale nutné se specializovat na moderní produkci, spoléhat na slavnou minulost se skutečně nedá.

Ne, silniční kola v retro provedení opravdu nejsou prodejním hitem.

v historických designech a předmětech. Evidentní je tento trend třeba u sběratelství, určitou módou je uložít značnou sumu například do automobilového veterána. Heslo: „Co je staré, to je pěkné“ se sice může zdát až příliš nostalgické, ale aspoň to nezavání přílišnou konzumností.

Retro trend je jasně patrný také u současných průmyslových designérů, například čím dál více



výrobci, na fotografiích můžete vidět skvosty značek jako Scapin, Cinelli, Eddy Merckx, Colnago, Bianchi, Tommasini, De Rosa, ale i čtveřici tvůrců několika taiwanských dílen. V kolekcích na příští rok je retro trend patrný více než v minulých letech.

A pokud má značka opravdu slavnou historii, je její zdůraznění zcela pochopitelné. Naopak vyložené úsměvné se to pak zdá u těch výrobců, kteří za sebou žádnou slavnou minulost nemají. Zkrátka je RETRO a retro... (kad)

Ovšem ozdobné rámové spojky, úzké elegantní trubky, chromování a další parádičky dokáží vzít za srdce cyklistického nadšence, který dříve na něčem podobném skutečně jezdil či přímo závodil. Takže nejen připomenou historii, ale i osloví případné zájemce o něco netradičního. Historicky vypadající silniční modely má z tohoto důvodu dnes celá řada

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen

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

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

VÝPRODEJ AUTHOR 2008
špičkové ceny, vše po 1 ks

Revolt vel. 19"	29.990 19.990	A-RH+ vel. M	45.990 29.990
Egoist vel. 19"	49.990 32.990	A5500 vel. 54	39.990 24.990
Master vel. 19"	59.990 35.990	A6600 vel. 54	69.990 31.990
Introvert vel. 19"	109.990 69.990	CA5500 vel. 54	55.990 33.990
Era+ vel. L	52.990 34.990	CA6600 vel. 54	69.990 39.990
A-Ray+ vel. L	57.990 38.990	CA7700 vel. 54	109.990 64.990
A-RH vel. M	29.990 19.990	CA8800 vel. 54	119.990 69.990

KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz

Centrální zastoupení americké značky WTB v naší republice už nějakou dobu funguje. A nejde jen o obchodní pobočku. Díky oblíbenosti všeho evropského v zámoří zde vznikají také nové modely sedel na příští rok, které jsou tak zčásti dílem českých hlav a částečně pak dílem amerického konstruktéra značky.

Čaroděj od WTB



První vlastňovkou z evropské dílny byl model **Vigo**. Jeho název je inspirován spíše stejnojmenným městem s bikovým závodistěm, než čarodějem ze seriálu Arabela. Tento model už je na trhu skoro dva roky a ve střední verzi Team prošel našim testem.

Základ sedla tvoří ližiny ze slitiny CrNi s nezvyklým pružným nálevkem, které jsou pod špičkou překryty plastovou imitací karbonu. Tento plastový díl zároveň kryje přetažením syntetického potahu na plastovou skořepinu. Stejný díl je v zadní části, kde je po obvodu jistěn pěticí šroubků. Jelikož jde o závodní model, sedlo nemá ve skořepině výrazné komfortní zóny jako levnější sportovní modely. Tvrdá skořepina se zpevňujícím středovým žebrem neumožňuje prohnout materiál, pouze od středu ke špičce je otvor ve skořepině zaplněn měkčím materiálem pro zvýšení komfortu. Vzadu je navíc plastový díl, umož-



ňující nacvaknutí brašničky Topeak, který lze odšroubovat.

Syntetický potah je vzadu na bocích doplněn o tkaninu, celkový tvar sedla se řadí mezi středně široké modely. Šířka zadní části 140mm a délka 285mm osloví spíše větší jezdce. Díky tvrdšímu polstrování není sedlo tak přizpůsobivé a jezdec si na něj chvíli zvyká. Kdo sedí více vzadu, bude mít vyšší komfort, kdo má raději středovou pozici, tomu střední část a poměrně tvrdá špička moc pohodlí nenabídnou. Středový kanálek zmírňující otoky je dostatečně

hluboký, takže v těchto partiích sedlo netlačí. Zatímco modely Rocket V nebo Speed V patří mezi pohodlné a celkem dobře padnoucí provedení, Vigo bude k jezdci spíše spartanštější. Vysoké polstrování tedy nemusí jasně znamenat vysoké pohodlí, ale díky tvrdosti materiálu jde jednoznačně o sportovní kousek.

Cena 2300 korun je standardem za kvalitní provedení. Hmotností 293 gramů se ale sedlo příliš chlubit nemůže. Vigo osloví spíše silničáře nebo XC jezdce, na maratony a delší jízdu bychom zvolili nějaký pohodlnější model z nabídky značky.

- www.wtb-bike.eu** (už)
- + zpracování, kanálek, držák brašničky
 - tvrdost skeletu, hmotnost

VYDEJTE se také na cestě!

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

NOVÉ PRÁVNÍKOVÉ KOLA

VÝPRODEJ KOL NEJRYCHLEJŠÍ UŠETŘÍ 25% !!!

SLEDUJTE www.sterba-kola.cz

Sezimova 10, Praha 4
 221 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

ŠTĚRBA
www.sterba-kola.cz

Jak to vidí profík?

Stále narážíme na zajímavé a originálně osazené stroje domácích či zahraničních závodníků, takže se s vámi i tentokrát podělíme o jejich poznatky a zkušenosti.

Věna Horných je známou postavou z domácích bikových kolbišť a jako maratonec či pořadatel české části etapového závodu MTB Challenge je v poslední době vidět hlavně na dlouhých tratích. Věna vystřídal, ojezdil a zlámal už kdeco, dokonce si doma postavil i karbonový rám, který jsme představili před třemi lety. Mimořádně rám dodnes jezdí a Věnuv bratr si vloni postavil jeho vylepšenou kopii. Po loňské sezóně na biku Specialized Epic, který Věnovi náramně seděl v rozbitém terénu, kde je jako doma, přeseďlal na velká kola.

Devětadvacitky hýbou světem a pro dlouhé náročné tratě jsou, díky své schopnosti přejít takřka všechno, hodně velkým přínosem jezdcovu pohodlí. Věna zvolil rám Superior Team 29, který je postaven z duralu SuperLite U6. Některé prvky, jako jsou miniaturní zadní patka s otvorem nebo dvojitý vnější průměr trubek u hlavy, patří mezi detaily, které jsou pro tuto značku charakteristické. Navíc Superior koketuje s velkými koly z domácích značek nejdříve, takže jistě zkušenosti jsou znát.

Ačkoliv si většina lidí myslí, že velká kola jsou jen pro vysoké lidi, jsou na omylu. Věna není zrovna čahoun a na jeho výšku do sto osmdesáti centimetrů je tohle kolo dle jeho slov naprosto bez problémů. Rám je dostatečně tuhý a hlavně na devětadvacitku slušně obratný, takže jej nijak neomezuje v technických pasážích. Příjemná je navíc i celková hmotnost, která se u kompletního kola s osazením Deore XT a vidlicí Manitou pohybuje pod jedenačtyř kilogramů.

Hmotnost Věna moc neřeší, naopak převody a odolnost komponentů ano. Díky vynikající technice jízdy a komfortu velkých kol putovala na stroj pevná karbonová vidlice Pell's, která je dle jeho slov dostatečná pro větší domácí trati (Věna na ni zdolal i trat Sudet). Navíc její délka odpovídá odpružené

vidlici, takže kolo na celkové geometrii nijak netratí. Na hodně rozbité tratě ale Věna občas použil ještě svého epica, který přece jen zvládne nějaký ten větší náraz lépe. Velká kola podle Věny skvěle zahladí rozbitý povrch a vyhladí jízdu, nebo poskytnou maximální oporu v zatáčkách, ale při dopadu ze skoku nebo v díře je odpružení o něco pohodlnější.

Originální kombinací je zcela určité použití brzd. Kotoučkovky jsou zde mechanické Avid BB7,



což je asi jediná mechanika schopná se výkonem přiblížit hydraulice. Když v terénu něco selže, lanko si dokáže každý vyměnit sám, takže jednoduchost je zde to hlavní. Kompozitové páky Sram už sice nejsou bůhvíco, ale v kombinaci s brzdami fungují.

Dalším originálem jsou převodníky, které Věna odjakživa vozí jen dva, menšími prostě nepotřebuje. Z biků je zvyklý jezdit hodně těžké převody, což u devětadvacitky s horší akcelerací sice není zrovna výhodou, ale na dlouhé

trati to zase tolik nevádí. Tak trochu neprofesionálně vypadá na kole vedení bowdenů, ovšem to je vlastní specialita. Superior má standardně vedení k přehazovačce a přesmykači spodem. Věna používá bowdeny v jednom kuse, takže přehazovačka i přesmykač vedou vrchem vcelku. Navíc použitý přesmykač má horní tah, takže bowden je ohnutý přes sedlové vzpěry a díky zajištění stahovací páskou tak doplňuje plastový smyk na středovém pouzdře. Uchycení bowdenů lepicí páskou a stahovačkami vypadá dost neprofesionálně, ale je to funkční. Stejně tak náhradní duše na předstávcích. Zámek na horní trubce už je ale tak trochu exotika, nicméně u domácích a polských luzích a hájích

zřejmě stále ještě nepostradatelná. Navíc když Věna jednou na závodech přišel o kolo, vedle kterého spal, nemůžeme se mu divit, že je teď opatrný.

Takhle tedy vidí profík devětadvacitky. Věna tvrdí, že kolo kvůli delší stopě doslova nelze utrhnout v zatáčce. Vzhledem k jeho slabosti pro těžké převody mu zmiňovaná slabší akcelerace

nevadí, zato si libuje, že na dlouhé trati má i přes absenci odpružení dostatek pohodlí a s pevnou vidlí má minimální ztráty díky pružování. A navíc ta jednoduchost daná absencí všech čepů, ložisek, olejového tlumění, trysek či hydraulických pístků, to také znamená méně starostí.

(už)

Pell's RX58 OV



Česká značka Pell's má v katalogu celou řadu předstávců, z nichž mnohé atakují nejnižší možné hmotnosti. Nový model RX58 OV je určen pro XC a silnici a díky značnému odlehčení váží v délce 100 mm pouhých 149 gramů. Tělo představuje je za studena vykováno z duralu Al 6061, přičemž objímka sloupku vidlice je elegantně odlehčena bočními otvory. Také přední odnímatelná část objímky řídket, která je v případě modelu RX58 v jednom kuse, je odlehčena třemi svislými otvory. Upevnění čtyřmi šrouby je pak zcela standardní. Představec RX58 se prodává v délkách 70-120 mm s úhlem sklonu ± 7°. Díky oboustrannému natištění log je možné jej použít v obou směrech.

Nejzajímavější je však u takto lehkého představce příznivá cena 497 Kč.

(mig)



www.bike-brno.cz



mezinárodní
CYKLISTICKÝ
veletrh



souběžně probíhá
SPORT Life
Mezinárodní sportovní veletrh

beat Brno
Mezinárodní výstava lodí
a vodních sportů

Caravanning Brno
Mezinárodní výstava karavanů
a obytných automobilů



Stylová prodejna

Pražská cyklistická prodejna SP Kolo vsadila na opravdu stylové zařízení interiéru. Stačí si trochu všimnout jejího vybavení a inspirace tvary komponentů jízdního kola vám jistě neunikne. Klasický pult, na němž je umístěn počítač a stojan s Cykloservisem, zde tvarově vychází z víceokolečka, kde jednotlivé pastorky tvoří samostatné políčky. Kabinka pro zkušební cyklistického textilu je pro změnu jakýmsi obřím článkem řetězu. Ovšem nenamazaným, takže obavy ze zašpinění jsou zbytečné! A nad tím vším je přímo pod stropem zavěšena obrovská ocelová kliša s převodníkem a rockringem, dokonce vybavená imbusovými šrouby. Když má někdo ke kolu opravdu vztah, je to na vybavení prodejny znát. A SP Kolo má prostě „kliku“...

(kad)



5. - 8. 11. 2009
BRNO - VÝSTAVIŠTĚ

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

BVV



Veletrhy
Brno

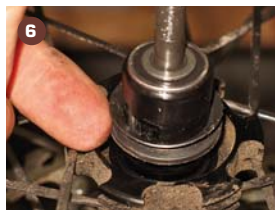
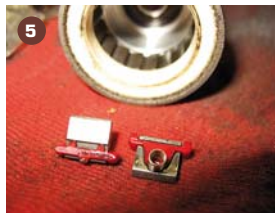
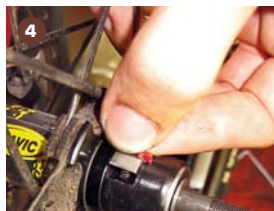
CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9-15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan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

Jak rozebrat volnoběžný ořech značky Shimano jsme si ukazovali už hodně dávno. Nicméně tahle hodinářská práce rozhodně není pro každého a vyžaduje dost trpělivosti. S rozmachem používání zapletených kol ovšem nesouvisí jen Shimano, ale spousta dalších značek. Ořech DT jsme probrali minule a nyní se podíváme na asi nejrozšířenějšího konkurenta, tím je francouzský Mavic.

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Francouzský oříšek



Zapletená kola Mavic mají kromě vlastního systému uchycení drátů do ráčku také další specialitu, a tou je právě ořech. Je totiž mnohem jednodušší než u Shimana. I přesto také on potřebuje čas od času vyčistit, aby chodil hladce a spolehlivě.

Mavic nabízí několik kvalitativních řad zapletených kol a ačkoliv se výrazně liší, ořech je v principu stejný. Pouze velikost použitých klíčů a způsob postupu jeho demontáže z náboje se může lišit. U nejvyšších typů stačí jen imbusové klíče, levnější provedení vyžadují i ploché klíče. Jako vzor nám posloužila kola Mavic CrossTrail, která patří k tomu cenově levnějšímu provedení.

V první řadě nabízí Mavic výhodu v tom, že při demontáži ořechu není třeba sundávat kazetu. V ose náboje je totiž imbusová hlava, takže stačí dva klíče a ořech je dole i s kazetou. To platí například pro modely CrossMax. Vzorové provedení to má složitější o to, že imbu-

sová hlava je na straně kazety, ovšem je zkombinovaná s plochou maticí na klíč č. 17. Podle typu kazety a její pojistné matice ji tedy budeme muset nejprve sundat, abychom se dostali klíčem k matici, nebo nám to půjde i s kazetou. Záleží na výšce dotažovací matice kazety a síle dotažení kontramatky na ose.

Vezmeme imbus č. 5 a nasadíme jej do osy a současně chytíme matici klíčem č. 17. Na ose je klasický pravý závit, takže otáčením imbusu po směru hodinových ručiček odšroubujeme kontramatku a sundáme ji z osy. Následuje stažení ořechu z osy, která je na průmyslových ložiscích a nemůžeme se nám nic vysypat. Ovšem pozor, uvnitř ořechu je dvojice praporků, které mají literní pružinky, jejichž ztráta by mohla znamenat nutnost pořídit nový ořech, takže sundávat velmi opatrně, nejlépe nad hadříkem. Stažený ořech vyčistíme uvnitř hadříkem a potom vytáhneme praporky z drážek ve vnitřní části

na ose. Praporky jsou do drážky nasunuté červeným dílem a jsou celkem hluboko. Jestliže nám nejsou vytáhnout rukou, poslouží pinzeta, nebo si lze pomoci jejich podebráním slabým šroubovákem. Stále pozor na pružinky, abychom je z praporků neztratili, osy opravdu miniaturní. Po očistě praporků ještě stáhneme z osy vnitřní gumovou manžetu, která je mezi ořechem a tělem náboje a zamezuje průniku nečistot za kazetu do ořechu. Dvojtyp břit manžety očistíme a ošetříme jemným silikonovým olejem, který ji nakonzervuje. Manžetu nasuneme zpět pod přírubu náboje a pokračujeme namazáním drážek pro praporky řídkým olejem. Olej ve spreji není vhodný, lepší je klasický olej, který se používal dříve na řetězy, nebo speciální olej Mavic určený přímo na ořech. Vazelinu nepoužíváme. Promažeme i vnitřní část ořechu, ale jen slabě, tam můžeme použít i olej ve spreji. Husté mazivo by mohlo znamenat ulepení praporků. Nyní můžeme nasadit praporky do drážek, ovšem pozor, pružinka musí zapadnout do kulatého otvoru, aby byla přesně na svém místě a praporek se pak mohl volně pohybovat v drážce nahoru a dolů. Jakmile máme praporky na místě, můžeme nasunout vnější plášť ořechu. Pozor na podložku na ose, která je tam volně, abychom ji neztratili. Pokud ořech nechce jít přes praporky, může-

me je oba lehce zatlačit prsty do drážek a ořech půjde hladce přes. Zkusíme jim otočit a jestliže vše funguje, můžeme našroubovat kontramatku na osu a lehce ji dotáhnout. Nedotahujeme výrazně na krev, není to potřeba. Jemný cvrkot praporků a hladký chod ořechu by měly být jasným signálem, že jsme postupovali správně.

(už)

X-RACE PELLESPRIT

RX57 DV: AL6061; 3D kovaný
 Délka: 70-140; Váha: od 128g
 Cena: od 497 Kč

Nejllepší český biker Jaroslav Kulhavý musel bohužel předčasně ukončit letošní závodní sezónu. Po zdařilém výkonu na mistrovství světa v Austrálii mu nevyšel závod Světového poháru ve švýcarském Champéry, kde doplatil na zrádně kluzkých kořánů tamější trati a po pádu skončil s pohmožděným ramenem a zlomeným žebrem. Finále Světového poháru ve Schladmingu se tedy bohužel již odehráje bez jeho účinkování.

Todd Barber, muž stojící za slavným freeridovým závodem Red Bull Rampage, opět přišel s něčím novým. Dirtovou trať totiž nechal postavit na lodí. Během pěti dnů vytvořil jezdec John Cowan bikepark na palubě lodi dlouhé 90 a široké 20 metrů. Celým bikeparkem o hmotnosti 2300 tun pohybovaly dva remorkéry. Jezdci se tak při show v zátoce u San Francisca mohli nechat foit jak před mostem Golden Gate, tak před pevností Alcatraz, stačilo jen přeparkovat loď. No a kdyby bylo špatné světlo, tak stačilo natočit loď jinak. Američané si prostě tenhle sport umějí užívat, nebo je to spíše díky sponzoringu od Red Bull?

Sestavy všech možných budíků na řídicí krosových, trekkingových a městských kol jsou například v severovýchodních zemích velice populární. Našincům však ony ukazatele zařazených převodů a všech dalších „nezbytných“ nutných funkcí připadají většinou spíše jako zrudnost. A do kategorie podobných šileností



si dovolíme zařadit i cyklistická rádia, která jsou také primárně určena pro montáž na řídicí. Stereo zvuk, velký displej, to je prostě cyklistické audio hi-technology. Jistě brzy některé konstruktéry napadne montovat podobná rádia na čím dál více se rozmáhající elektrokola. No jo, kam pak ale jezdec umístí mobil, navigaci a hlavně on nezbytné budíky, informující o zařazeném převodu...?

Náš paralympijský reprezentant Michal Stark si sice z letošního Mistrovství světa v silniční cyklistice, konaném v italském Bogognu, přivezl skvělé páté místo z časovky jednotlivců i z hromadného závodu, zároveň ale také jeden docela nepřijemný zážitek, i když s celkem dobrým koncem. Při dojezdu závodu s hromadným startem, kde byl Stark ještě pár set metrů před cílem největším favoritem na vítězství, jej v zatáčce ve vysoké rychlosti potkal defekt předního kola. K němu došlo pouhých 300 metrů před cílovou páskou. Starkovo jezdecké umění našťastí přešlo nebezpečnému pádu, i když drhnutí rukou a ramenem o železnou plůtku poděl trati rozhodně také nebylo ničím příjemným. Vzhledem k této příhodě je tedy páté místo rozhodně skvělým výsledkem.

Hoši z německého magazínu Mountainbike Rider chtějí být vždy styloví. Jejich karavan je totožný s těmi, které jsme byli zvyklí vidět za trabanty a wartburgy se znakem DDR při jejich nekonečném tažení



na Lipno v sedmdesátých a osmdesátých letech. Na tom by nebylo nic tak zvláštního, ovšem vyjma registrační značky obytného přívěsu. Stojí na ní RST 190. Že by nějaký nový model značky RST se zdvihl 190 milimetrů? Tento výrobce vidlic sice produkuje kvalitní modely, ale ještě stylovější by na značce jistě bylo třeba „XTR“.

ABUS
Security Tech Germany

ABUS
největší evropský výrobce
mechanického zabezpečení

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

Granit X-Plus 54

Bordo 6000

Urban-1

ST 3700 KF Bellamy

ABUS CZECH
s.r.o.

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

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

Flash Hi-Mod 2



CANNONDALE

Americká značka Cannondale značně otfásla doposud poklidným vývojem závodních horských kol. Poté, co jednotliví výrobci postupně snižují váhu svých závodních speciálů a z původně magických deseti kilogramů se krůček po krůčku přes devět přiblížili k osmi a půl kilogramům, „kanon“ všechno toto snažení o co nelehčí kolo převládalo svým strojem Flash. Ten totiž v týmovém provedení na nově desetikolové sadě Sram XX a s vidlicí Lefty Speed Carbon SL váží neuvěřitelných 7,54 kg!

Výjimečnost flashe však neleží v hmotnosti rámu 950 gramů (ve velikosti M), protože takto lehké rámy mají i další firmy, ale v celkovém pojetí kola. Hlavní důraz při vývoji, za nímž stojí specialista na karbon Peter Denk, byl totiž kladen na celek rám-vidlice-hlavová trubka-středové pouzdro-kličky-sedlovka, aby se podařilo postavit absolutně nelehčí sériové kolo. Proto se na každou část rámu pohlíželo zvlášť, aby nakonec jako součást celku přinesla maximální možnou pevnost při nejnižší hmotnosti. Zmíněné komponenty jsou dohromady o šest set gramů lehčí než nelehčí srovnatelné produkty konkurence. Třeba vidlice DT Swiss, zatímco kličky pro systém BB30 jsou o 150 g lehčí než například 780 gramů vážící kličky XTR.

Odhlečí, co můžeš

Hlavová trubka oversize průměru zvyšuje pevnost i tuhost spoje s horní a spodní rámovou trubkou a přispívá k výborné ovladatelnosti kola. Také sedlová trubka je nad středovým pouzdrům naddimenzovaná, aby zajistila maximální boční i torzní tuhost. Díky tomu je přenos síly na zadní kolo ideální. Přímé horní



vzpěry nesou duralový úchyt kotoučový typu PostMount, jenž je díky důkladné analýze konečných prvků lehčí než u ostatních karbonových rámu, a přitom si dokáže mnohem lépe poradit s odvodem tepla od brzdy. Malé kotouče průměru 140 mm se totiž velmi rychle přehřívají, takže kovový úchyt si s teplem poradí lépe než karbonový. Řetězové a horní vzpěry jsou navíc z boku podpořeny jednosměrně orientovanými vlákny, která zabráňují výkyvu zadní stavby do strany, zatímco vertikálně jsou vlákna skládána tak, aby vzpěry mohly pružit vzhůru.

Velkým pomocníkem pro jezdcův komfort je sedlovka SAVE, jejíž střední část je ztenčena pro možnost proružení, přičemž předozadní pohyb zámků sedlovky dosahuje údajně až tří centimetrů. Další úspory hmotnosti má na svědomí i úprava trubek pro vedení lanek a hadiček brzd spodem. Geometrie kola byla oproti „kanondejlovské“ klasice jen lehce upravena. Úhly hlavy a sedlovky se u každé velikosti mění, takže trubky S má například úhel hlavy 69,8° a sedlovky 73,9°, zatímco u největšího

XL je to 70,5° a 73°. Jak je vidět, délka kokpitu se s každou velikostí poměrně zvětšuje.

V terénu

My jsme jako jedno z prvních domácích periodik získali do testu stroj Flash Hi-Mod 2 za 105 999 Kč, osazený namísto sady XX u týmové verze komponenty Sram X.0 a brzdami Avid Elixir a tudíž s téměř o kilogram vyšší hmotností, než má nelehčí model. Flash jezdecke ihned ohromil svou extrémně sportovní geometrií, která si ovšem v terénu zachovává dostatečnou míru komfortu i jistoty. Díky pružící sedlovce se jízdá i na takto tuhém rámu dost příjemně. Už při prvním nasednutí se člověk nemůže ubránit předstávě, jakou by na takto lehkém kole měl při závodě nad soupeři převahu. Vždyť i proti těm nelehčím kolům soupeřů by měl jakoby o jeden bídou lehčí kolo. Charakter kola je ideálně vyvážen mezi dravostí a poslušností a díky vysoké tuhosti rámu a super nízké hmotnosti celého kola můžeme raketově vyplít kupředu.

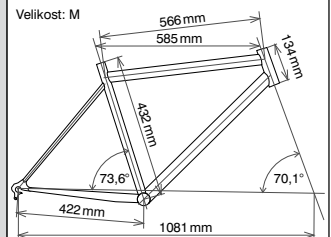
Na kole Cannondale Flash jsou rozhodně vynaložené peníze cítit, na tomto super-závodním speciálu nás totiž bavilo i normálně jezdit po lese a zkoušet zvládat prudké pasáže v obou směrech. Kolo je výkonné a zároveň i hravé, agresivní i klidné, záleží jen na tom, jak mu jezdec naloží a co z něj chce dostat. Flash se bleskově přizpůsobí a nabídne cokoliv. A nemusí se jen sprintovat pro vítězství. Sto deset milimetrů zdvihu vidlice Lefty má zavírání velmi blízko k řídítkům, nicméně lockout na řídítkách by byl u takto zaměřeného kola ještě lepší. Ale to už by kolo vážilo zase o pár desítek gramů více, takže v tom slabinu vidět nelze.

V čem je tedy háček?

Celé kolo je zcela fantastické, nenašli jsme na něm jakékoliv minus, jediný háček tak u nejvyššího, 7,54 kg vážícího Cannondale Flash Team lze spatřovat v absolutně nejvyšší cenové kategorii. Zájemci o tento superlehký závodní bike s omezenějším rozpočtem však mohou vybírat z celkem pěti karbonových modelů, přičemž nejvyšší modely jsou vyrobeny s využitím vláken vysokého modulu pevnosti, a kromě kompozitových je v nabídce i jeden duralový rám. Cena testovaného modelu Hi-Mod 2 je pak střízlivějších 105 999 Kč.

Technická specifikace:

Rám: Flash Hi-Mod S.A.V.E.
 Vidlice: Lefty Speed carbon DLR 110mm Solo Air
 Ráfky: DT Swiss XCR 1.4
 Nábý: DT Swiss XCR 1.4
 Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2.1" EVO
 Kličky: FSA Afterburner BB30 carbon
 Kazeta: SRAM PG-990 11-32t
 Přesmykačka: Shimano XT
 Řazení: SRAM X-0
 Řídítka: FSA SL-K
 Představec: Cannondale SI
 Brzdy: Avid Elixir CR
 Sedlo: Fizik Tundra Kium
 Sedlovka: USE Sumo SAVE
 Hmotnost: 8,5 kg
 Cena: 105 999 Kč



- + hmotnost, tuhost, obratnost
- tvrdé sedlo

JSME TRADIČNÍ PRODEJCE ZNAČKY **cannondale** Modely 2010 již brzy skladem!!!
 POSKYTUJEME ŠPIČKOVÝ SERVIS PŘED I PO PRODEJI Doprodej modelů 2009 se slevou 25%!!!
STERBA www.sterba.cz
 Sezimova 10, Praha 4
 tel.: 241 741 091, 241 741 961
 info smlátky: 800 159 235
 724 130 240
 e-mail: info@sterba - kola.cz
STERBA 0% SPLÁTKY BEZ NAVÝSĚNÍ

AUTHOR MARATON TOUR

od 25. 4. do 10. 10. 09

13. 6. 2009 Author Cyklo Maštale Proseč

20. 6. 2009 Author 50 Bezděz Bezděz

27. 6. 2009 Author Znovin Cup Satov (Znojmo)

29. 8. 2009 Author Král Šumavy ROAD Klatovy

25. 4. 2009 Author 50 Český ráj Branžez, Nová Ves

2. 5. 2009 Author Sela marathon hrad Helfštýn Lipník nad Bečvou

19. 9. 2009 Author Pražská padesátka Praha 6

3. 5. 2009 Dětský Author Sela marathon Přerov

30. 5. 2009 Author Král Šumavy MTB Klatovy

10. 10. 2009 Nova Author Cup Josefův Důl v Jizerských horách

LESYČR
 NUTREND
 BIRELL
 Adventure
 PHILIPS
 VYTRVALOŠ
 JIŽNĚNŠIN
 NERMA

foto hrad Helfštýn – Author Sela marathon www.author.eu

Kalas Colorado

Lehká dámská bunda Kalas Colorado je díky zateplenému materiálu vhodná pro nadcházející začátek podzimu, jako funkční mezivrstva může ale sloužit i při nízkých zimních teplotách, a to nejen na kole, ale třeba i na běžkách. Spíše než bunda, jak Colorado označuje výrobce, bychom ale použili výraz dres s dlouhým rukávem.

Anatomický střih odpovídá spíše sportovnější ženské postavě, boční černé panely ji ještě opticky zúžují. Vysoká elasticita materiálu (80% Polyamid micro, 20% Elasthan) však zaručuje nejen optimální tvarové přizpůsobení těla, ale i určitý velikostní rozsah. Takže ani dámy s pár kily navíc nemusí mít strach, že by byl dres Colorado určen jen cyklistkám s postavou modelky.

Dostatečná délka trupové části a hodně dimenzovaná délka rukávů jsou přesně tím, co je zárukou spokojenosti. Přední díl je navíc lehce zkrácen, takže ani při výraznějším předklonu nedělá dres na břiše nevhledné faldy. Příjemná je také pružnost vyššího stojáčku. Spodní lem s velice tenkou gumou nemá za následek nežádoucí vykasávání. Ideálně je vyřešena rozměrná zadní kapsa se zapínáním na zip, jenž je překryt reflexním pruhem. Reflexní „pavučinky“ jsou také v podélných paspulkách rukávů a ve švech předního dílu.

Prodyšnost je na vysoké úrovni, takže odvod vlhka a přebytkénoho tepla je srovnatelný s běžnou dresovinou. Při teplotách pod patnáct stupňů ale jistě zvlášť kombinace dresu Colorado a vestičky s nefunkem na čelním panelu.

Cena „bundy“ Colorado je 1320 korun, vybírat je možné z červené a modré barvy.

www.kalas.cz



- + střih, elasticita materiálu, velká kapsa, reflexe
- nenalezili jsme

(kad)

Značka Point nabízí široké množství komponentů i cyklistických doplňků, mezi něž patří například i brýle.

Model **Key West** za 435 korun je svým tvarem tak trochu podobný starším modelům značky Oakley a kdo zná basketbalistu Dennise Rodmana, podobné brýle na něm určitě viděl. Pevný plastový rámeček má výraznější obroučky ve tvaru trojúhelníku a vyšší provedení nožiček. Zakončení nožiček má gumové vložky pro lepší kontakt s pokožkou. Také nosník je pro větší pohodlí vybaven dvojicí gumových výstupků. Skla jsou vsazena ve dvou třetinách obvodu do horní a spodní části obroučky, vnější konce jsou volné a kolem nich je mezera pro proudění vzduchu. Výměna skel je celkem jednoduchá a lze volit mezi kovuřovým, žlutým a čířým provedením. Trochu futuristický tvar nemusí slušet každému, obzvláště v provedení s tmavými skly,



na obličej. Spodem do nich sice výrazně netáhne, ve standardním předklonu ani vrchem, ovšem vyšší pozice na nose trochu omezuje jezdčův výhled tím, že při pohledu níž před sebe neustále vidí spodek obroučky. Může za to jejich větší tloušťka. Při jíždě to po chvíli až tak

nevadí, ale jezdec s tím musí počítat. Kouřové provedení skel je na střední úrovni zatmavení, lze je použít i při polojasném počasí. Žlutá jednoznačně za šera a bílá je prostě klasika. Provedení skel nijak nezkrusuje terénní vlny, takže hodnotíme kladně. Také jejich usazení v rámečku je pevné, nehrozí samovolné vypadnutí.

Celkové brýle disponují kvalitním provedením, ovšem vyhovovat budou jezdcům s nižším kořenem nosu, kterým tak dostatečně ochrání i spodní část výhledu a nebudou jim tolik vadit spodní obroučky.

www.mcsport.cz

- + usazení skel a jejich snadná výměna, zakřivení obroučky
- mohutnější spodní obrouba

(už)

Servis tlumičů

Švýcarský výrobce DT Swiss začínal původně s dráty, následovaly náboje a ráfky, aby nakonec nabídl i zadní odpružení vlastní produkce, k němuž posléze přidal vidlice převzaté od anglické značky Pace.

Tlumiče DT Swiss mají jak duralové provedení, tak například karbonový vnější plášť. Značka navíc vyvíjí tlumiče pro přední výrobce odpružených kol, jako například Scott a jeho tlumič Equalizer. DT Swiss také používají občas kulové čepy v okách tlumiče, takže předchází vzniku vůli živem nepatrných odchylených při pružení. Zkrátka švýcarská preciznost nabízí hodně, ale bez kvalitního servisu to ani tady nejde, takže jsme oslovili zástupce firmy Bottico, což je dovozce této značky na náš trh, aby nás informoval o tom, co všechno jejich tlumiče vyžadují.

Jaká je záruka na tlumiče DT Swiss?

Na tlumiče se vztahuje standardní záruka dva roky, samozřejmě je ale myšleno na vady materiálu. Podmínkou je ovšem provádět roční servis.

Poskytujete servis i na starší nebo jiné tlumiče, které pro značky dodává DT Swiss, nebo je třeba to řešit s jejich dovozcem?

Servis poskytujeme na všechny tlumiče DT, dále na tlumiče Scott Nude a Equalizer II. Značky jako např. Rottwild, Merida či Liteville, které mají naše tlumiče upraveny pro jejich rámy, servisujeme taky.

Kde lze nechat servisovat tlumiče DT Swiss?

Autorizované Servis centrum pro celou východní Evropu je u nás v Otrokovicích – Bottico s.r.o. Kontakt je na adrese www.bottico.cz, takže lze vše domluvit.

Jak často by měla být provedena výměna oleje?

Vše záleží na provozních podmínkách a zátěži tlumiče. Výměnu oleje s prohlídkou tlumiče doporučujeme po každé sezóně.

Co hrozí tlumičům v případě absence pravidelného servisu?

Krátkší životnost vzduchového těsnění, rychlejší opotřebení kluzných dílů s možným následkem úniku oleje atd.

Kolik stojí repase tlumiče DT Swiss?

Celková cena opravy tlumiče s výměnou oleje činí 980 Kč. Při opravě vzduchové části je cena nižší, a to 583 Kč. Co se týká tlumičů Scott, tam se cena servisu pohybuje od 1030 Kč (dle náročnosti).

Dodáváte veškeré náhradní díly k tlumičům, nebo se v případě poškození mění celý kus?

Naše Servis Centrum disponuje všemi náhradními díly jak pro současné, tak i pro starší tlumiče.

Máte náhradní redukční pouzdra pro montáž do rámu?

Máme všechny standardní rozměry. V případě atypického provedení máme pouzdra upravená.

Jaká je cena náhradních kulových ložisek?

Cena jednoho kulového ložiska do oka tlumiče činí 145 Kč. Pro rok 2010 jsou v nabídce čtyři modely tlumičů XM 180, EX 200, XR Carbon a nový M 210. Všechny je možno dodat i s blokáci z řídítek, která je také dodávána jako náhradní díl.

Václav Utíněk a (už)

NAKUPUJEME

Nový seriál o nakupování dílů na kolo či cyklistických doplňků „Nakupujeme“ by měl především začínajícím cyklistům přiblížit důležité aspekty správného výběru. Ono dosažení ideálního poměru mezi cenou a kvalitou nemusí být vždy jednoduché, a to jak pro výrobce, tak i pro samotného spotřebitele.

Přilby

vy různých uživatelů. Zásadní je, aby přilba nikdy netlačila, ale zároveň pevně seděla. Po lehkém dotážení zadního mechanismu pro seřízení velikosti je nutné s hlavou zaklepat v předozadním směru, což napodobí pohyb hlavy v terénním sjezdu. Klepání přilby o brýle na každé nerovnosti rozhodně není nic příjemného, v případě odkrytí čela a přesunutí přilby více na zátylek je zase výrazně snížen bezpečnostní účel přilby.

Po vybrání vhodného typu a velikosti je nutné seřídit stavitelné popruhy. Rozhodně je zde výhodou, pokud má přilba boční plastové jezdecké s aretací, aby bylo možné je po správném nastavení napevno ukotvit a zabránit jim tak v nežádoucím posunu. Vyložené levné přilby tento prvek většinou postrádají, tedy další důvod k tomu zvolit značkový produkt.

Plastová čelenka, již se seřizuje vnitřní obvod přilby, ve většině případů využívá buďto otočné kolečko nebo dvojici posuvných jezdců. Výhodou kolečka je snadné utažení jednou rukou, a to i během jízdy. Oba systémy jsou však funkční a osvědčené.

Dále je dobré věnovat pozornost odvětrání. Pokud máte v plánu trávit přes léto dlouhé hodiny v sedle či jezdit třeba bikemaratony, určitě je lepší zvolit více odvětrání, i když o něco dražší model. Vlasy letícímu hmyzu často zabrání v bodnutí či štípnutí, proto cyklistům s méně hustým porostem hlavy doporučíme typ se sítkou, instalovanou v čelních průduších.

Co se týče sítky, ten je téměř vždy odnímatelný, takže jej nelze doporučovat či naopak. Stále větší procento bikerů jej v následních letech z přílehu demontuje s tím, že jim překáží ve výhledu. Na druhou stranu v ostrém slunci či třeba dešti je jeho přítomnost docela příjemná.

A ještě jeden faktor doporučujeme nepodceňovat, a sice reflexní samolepky na zadní části přilby. Většina výrobců už je sériově instaluje, ale najdou se i přilby bez odrazek. V takovém případě je potřeba samolepící odrazky koupit a nalepit. Dá se s nimi třeba i doladit design přilby.

Přejeme příjemný nákup.

(kad)



V prvním dílu seriálu jsme se zaměřili na cyklistické prvky, tedy doplňky, jenž je bohužel stále mnohými podceňován, ale který je z hlediska bezpečnosti zcela zásadní. Zaprve doporučujeme vyhnout se „výhodným“ supermarketovým nabídkám a zvolit značkový produkt, u nějž je stoprocentní, že prošel důkladným testováním, než byl vpuštěn na trh. Kvalitní přilbu od renomovaného výrobce je dnes možné sehnat již okolo tisícovky, takže není důvod právě zde šetřit. Některé značky navíc nabízí výměnné programy, kdy v případě rozbití přilby po pádu z kola poskytují na novou přilbu slevu. Při samotném výběru je nutná trpělivost a doporučujeme vyzkoušet co nejvíce typů. Různé značky mají často vnitřek skeletu přilby trochu odlišně vytvářené s rozdílně umístěnými výstelkami, ještě větší rozdíl je pak samozřejmě ve tvaru hla-



Larger Platform for Maximum Pedaling Power and Efficiency!



At the forefront of clipless pedal innovation and advanced carbon technology for decades, LOOK now turns the off road world upside down with the Quartz line. Super-light LOOK Quartz pedals (120g Quartz Ti) promise you the ultimate in power-enhancing stability, butter-smooth efficiency, and bump-proof reliability.

Inventor of the clipless pedal, LOOK's «Savoie Fair» is now in MTB.

www.vokolek-import.cz

NAŠE KOPCE



Během našeho seriálu jsme již zavítali do většiny českých hor a pohoří, Novohradské hory však zůstávaly otiskem vzorku pláště Cykloservisu zatím nepoznamenaný. Až doposud.

Celkový reliéf Novohradských hor je cyklistice i cykloturistice vyloučeně nakloněn. Návštěvníka zde uvítá nejen krásná, misty až panenská příroda, ale především klid, který je například s nedalekou Šumavou absolutně neporovnatelný. Misty zde má člověk pocit, jakoby se zastavil čas. Vydejte se s námi na Kraví horu, ležící nepříliš daleko od města Nové Hradky, bezprostředně nad obcí Dobrá Voda.

Osady Hojná Voda a Dobrá Voda jsou ideálním východiskem většiny značených turistických cest a cyklotras. Dá se říci, že v blízkém okolí je to nejdůležitější z celých Novohradských hor. A přestože se zde od jara do podzimu setkáváme hlavně s cykloturisty na trekkingových či krosových kolech a zdejším úzké kroučící se asfaltky si jistě oblíbí nejezděcí silničáři, my to vezmeme terémem. Řada různých cest však znamená různost náročnosti výjezdu. Rozhodně doporučíme horské kolo. Sice jsou některé úseky cesty pozvolné a nenáročné, ale například dojezd k vrcholu Kraví hory je dost kamenitý.

Jinak je zde potřeba věnovat pozornost buďto turistickému značení, nebo mapě. Oboje dohromady si totiž v době naší návštěvy tak trochu protřečilo. Přibyla zde řada nových turistických značek, které zatím nejsou zakresleny v mapách. Okruh Kraví hora je v reálu značen zeleně, v mapách je zelená lecky nahrazena červenou. Zkrátka je třeba si dávat pozor, a pokud některá cesta k vrcholu nebude vypadat zrovna sjízdně, s největší pravděpodobností se někde stala chyba.

Kudy nahoru, nebo na horu?

Naším startem se stala vesnice Hojná voda, v níž je velké parkoviště a řada možností k občerstvení i k ubytování. Nejsjízdnější variantou je využití turistického okruhu Kraví hora. Ten má ovšem dvě možnosti stoupání a dát se cestou k vrcholu směrem vpravo by znamená-

Kraví hora (952 m n. m.)



Totalitní strážní hláska byla před osmi lety přestavěna na telekomunikační věž s rozhlednou. Kolo dole rozhodně doporučujeme k něčemu pevně zamknout.

lo sice zprvu snadnou jízdu po příjemném lesní asfaltce, ovšem následně vlečení kola na rameni v příkrém stoupání, plněm balvanů a vystouplých kořenů. My se proto z parkoviště vydáváme doleva, po silnici směrem k osadě Staré Hutě. Turistické značení ukazuje „Kraví hora 1,8 km.“ Po šesti stech metrech uhybáme na vrcholu pravouhlej doprava, po zelené a červené značce. Následuje klasická polní cesta a po dalších sto metrech, u přírodního parkoviště, kde bychom ale auto raději nenechávali, pokračuje zelená rovně a červená se odděluje vpravo. Cesta po červené sice zpočátku vypadá velice pohodlově, ale později přijde na řadu extrémní stoupání, kolmo na husté vrstevnice. Takže tudy ne!

Zelená pokračuje stále rovně, po celkem standardní lesní cestě, směrem na Kuní horu. Paradoxně se od vrcholu Kraví hory vzdalujeme. Po osmi stech metrech dorážíme k rozcestí Pod Kraví horou. Cesta doleva by nás dovedla na již zmiňovanou Kuní horu, my uhybá-

me ostře vpravo, stále po docela pohodlově lesní cestě bez ostřejšího stoupání. Následuje asi sedm set metrů cesty, částečně s povrchem tvořeným kameny, a jsme téměř u samotného vrcholu, v rozcestí Kraví hora, ve výšce 910 metrů. Odtud je to k vrcholu, na němž stojí rozhledna, už jen pouhých sto metrů. Zajímavé je, že jsme se dole u parkoviště dočteli údaj 1,8 km a zde v rozcestí je to do Hojně Vody podle směrůvek 1,9 km. Nám computer ukázal údaj 2,3 km. Budto tedy selhala elektronika na plně čáře, nebo selhal spojovací článek mezi řídky, sedlem a pedály, případně mohl být problém v již zmiňovaném nesouladu zdejšího značení a map. Klub českých turistů ovšem nemá se svým značením ve světě obdoby, před jeho prací smekáme a jsme si jisti, že oblast Novohradských hor bude brzy stejně dobře orientovatelná, jako například Šumava.

Co na vrcholu a v okolí?

V roce 1989, tedy těsně před pádem železné opony, zde byla postavena strážní hláska. Před osmi lety došlo k její přestavbě na třicet sedm metrů vysokou telekomunikační věž, která je zároveň i rozhlednou. Z té je údajně za příznivých podmínek vidět až do Alp, což se nám bohužel nepoštěstilo. V bližším okolí je na východě, těsně za hranici vidět kopec Mandlstein, na jihovýchodě, přesně naproti přes Hojnou Vodu, se vypíná hora Vysoká (1034 m n. m.). Na jihu pak vystupují další vrcholky Novohradských hor a za nimi na rakouské straně pak vrcholy Tischberg a Aichelberk, pod nimiž pramení řeka Lužnice. Při pohledu směrem na západ jsou dominantní nejvyšší šumavské vrcholy a vpravo od nich Klet, ležící nad Budějovicemi. Stejně tak dobře je vidět i Třeboňsko se svou řadou rybníků. Zkrátka je zde na co koukat.

K cestě zpět je možné zvolit buďto tutéž cestu, nebo si mohou technicky zdatní jedinci vychutnat kamenitý sjezd po zelené a červené značce, tedy dále po okruhu Kraví hora. Pro méně zkušene jezdců ale může být tato cesta nebezpečná, a především je zde vyloučené nutné jet pomaleji a ohleduplně, tato cesta totiž patří v první řadě pěším



Z ochozu věže jsou prý za ideálních podmínek vidět i Alpy. I za těch méně příznivých však návštěvníka potěší krásné panorama Šumavy a výhled na Třeboňsko a Budějovicko.

turistům a byla by škoda bikerům ještě zhoršovat již tak ne zcela dobrou pověst. Přimo od rozhledny sice vede přímo dolů červená značka, ta je ale téměř neschůdná, je plná skalisek a ležících kmenů, a na ní kolo rozhodně nepatří. Ono táhnout bike na rameni mnoho set metrů navíc není žádná radost.

Co se týče okolí Kraví hory a Hojně Vody, určitě doporučujeme navštívit vesnici Dobrá Voda, přes níž se do těchto míst asi budete tak jako tak dostávat. Je zde především krásný barokní kostel, pod jehož přístupovým schodištěm se nachází pramen údajně léčivé vody. Ať už jsou její účinky jakékoli, rozhodně chutná výborně. Během naší zastávky se u pramene vyměnilo několik aut, jejichž posádka naplnila dovezené kanystry vodou až po okraj, čemuž se ani nedivíme. Většina těchto aut ale měla německou registrační značku...

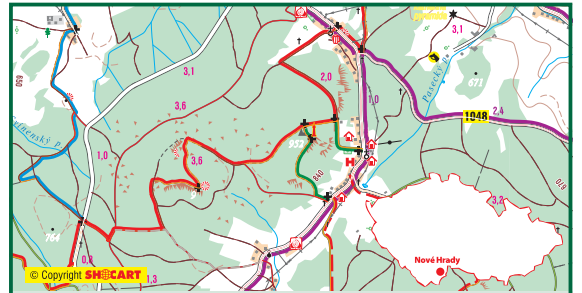
Budete-li pokračovat po silnici přes Staré Hutě, můžete pak po zelené odbočit k Zofinskému pralesu, jednomu z nejstarších chráněných území ve střední Evropě. Celá rezervace je sice oplocená a nepřístupná, přesto je možné vidět několik nádherných stoletých buků a jedlí.

Velice hezká je také modrá značka, vedoucí přes Šejby na Nové Hradky. V nich je nejen krásný hrad, ale také vstup do Terčína údolí. Jeho parkové cesty jsou sice určeny hlavně pro pěší, pohybují se zde ale i řada cyklistů. Nejznámějším lákadlem malebného údolí je umělý vodopád, napájený náhonem z říčky Stropnice. Nádherné jsou ale i zdejší cizokrajné dřeviny a pětisetletý dub.

Sedm kilometrů od Nových Hradů se západním směrem nachází malebná, původně gotická tvrz Zumberk, v níž je dnes expozice lidového malovaného nábytku.

Novohradské hory jsou i přes svou nevelkou rozlohu naplněny celou řadou míst, která se zkrátka nedají vynechat, ať už se jedná o pamětihodnosti či nádherné přírodní scenérie. A pokud potřebujete nějaký další argument, proč se právě sem vydat, tak na 26. září letošního roku je naplánován bikový výjezd na Kraví horu, a to o délce trati 78 kilometrů! Více informací o této akci se dozvíte na smidl-doprava@volny.cz. Ale pozor, akce je určena jen pro zdatné cyklisty!

(kad)



Základní údaje:

Délka výjezdu: cca 2,3 km – od parkoviště v Hojně Vodě, kombinace zelené turistické značky s červenou
Žádnou jinou variantu výjezdu nedoporučujeme!

Nejčastěji používané převody: velký a prostřední převodník + většina rozsohu kazety

Vhodné pro kola: MTB, kvalitní kros

Možnost občerstvení: řada restaurací v Hojně Vodě a na náměstí v Nových Hradech

Naše doporučení: nenacpat se těsně před výjezdem, zámek na kolo s sebou pro případ posezení v restauraci či výšlapu na rozhlednu, hodí se i dalekohled



BBB SLUNEČNÍ BRÝLE - IMPACT

■ Design brýlí Impact vznikl na základě požadavků profesionálních jezdců. ■ Plně zaoblený tvar skel zaručuje ochranu proti slunci, prachu a větru. ■ Pevné grilamidové obroučky s nastavitelnou gumovou opěrkou nosu a gumovými opěrkami uší ■ 100% UV-ochrana. ■ Uloženy ve vysoce kvalitním pouzdře. ■ Náhradní skla: žlutá a číř ■ Cena: 1490 Kč

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



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

Budoucnost v řemenech?



→ Dokončení ze str. 1

Navic není třeba jej jakkoliv mazat, takže zákazník dostane bezúdržbový systém, který funguje za všech podmínek. A hlavně – systém je zcela tichý. Takže co brání jeho masovému rozšíření?

Je to prozatím nemožnost přehazovat a změnu převodů je tak nutné řešit na úrovni převodovek integrovaných buď do zadního náboje, nebo do rámu. Ovšem převodovky dnes nabízejí 8–14 převodů, což se tradičním 27 převodům u systému 3×9 či 20 variacím u systému 2×10 nevyrovná. Takže zájemci o závodní nasazení při XC, kde je rozptyl používaných převodů obrovský, si zatím budou muset počkat, s čím vyvo-
jáří přijdou. Pro platformu singlespeed, městské použití či jízdu převážně z kopce však řemenový pohon stačí a není tedy třeba se již trápit se zastaralým řetězem.



Z výrobců rámu, kteří Carbon Drive používají, je naší zemi asi nejbližší německá značka Nicolai, která testuje použití řemenu nejen na městských kolech, ale i na freeridech s do rámu inte-

grovanou převodovkou. Ceny v eurech i další možnosti využití, výrobce a technické specifikace najdete na stránkách www.carbondrivesystems.com

(mig)

Bezpečný Everest

Přilba **BBB Everest** sází hlavně na bezpečnost a odolnost při výrazném odvětrání. Použití vnitřní plastové sítě pro zpevnění celé konstrukce, zakomponování netradičních duralových pásků na temeni nebo karbonu na čele, to jsou detaily, které naznačují vysokou míru bezpečnosti při pádu.

Provedení přilby in mold nabízí 23 ventilačních otvorů, které jsou celkem rozměrné, takže ani v parných dnech nebylo v přilbě příliš horko. Samozřejmostí jsou větrné tunely od předních otvorů k zadním, proudění uvnitř je tedy poměrně intenzivní. Tvar přilby působí kvůli trojici „bodů“ vzduchu trochu futuristicky. Celkový design ji směřuje spíše na silniční než do terénu, kam je určen odnímatelný štítek. Ten lze jednoduše demontovat a otvory zaslepit plastovými kuličky, nebo je možné nastavit jej na výšku a zajistit dvojitě samo-lepek proti pohybu. Zmíněný duralový pásek je na temeni situován do tvaru „V“ a sahá až nad spánky.

Stahování na hlavě má na starosti plastová čelénka, uchycená na spánkách, s dvojitý přezek vzadu. Utažení oběma rukama je bez problémů, stejně tak povolání. Mechanismus je dobře přístupný, ale jednou rukou jde ovládat jen těžko. Vnitřní výstelka na temeni je



jednodlná a lze ji odepnout stejně jako výstelku na čelence. Obě jsou dostatečně polstrované a nabízí slušný komfort. Materiál je perforovaný a pocítově trochu hrubší, ale při delší jízdě nikde nedře.

Usazení přilby na hlavě je poměrně jisté, testovaná velikost L (58–62cm)

o hmotnosti 297 gramů bude vyhovovat jezdcům s hodně velkou hlavou. Hloubka přilby je spíše střední, takže na hlavě sedí trochu výš. Délka štítu ve výhledu neomezuje, ani když je nastaven více dolů. Plusem je dvojice reflexních samolepek vzadu. Pásky na klasickou přezku pod bradou jsou z jemnějšího materiálu.

Cena 2990 korun patří sice mezi vyšší, ovšem za dané konstrukční provedení a bezpečnostní prvky je odpovídající.

www.jmctrading.cz

(už)

konstrukce, reflexní prvky

nenalezi jsme

MALOOBCHODY

KERN

CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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



CYCLESTAR bicycles

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

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

CE CYKLO EMAP

www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452

mob. 721 414 810

Author, Merida, Rocky Mountain

Bianchi, NW, Craft, Moira,

Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

po – 10–18

út – 10–18

st – 10–18

čt – 12–20

pá – 10–18

so – 9–14

soboty od listopadu do února zavřené

Kola Štorek

Revnice

jízdní kola

■ příslušenství ■ náhradní díly

KOLA

- horská
- silniční
- trekingová
- dětská
- platební karty
- splátkový prodej bez navýšení

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

po-pá 8-18

čt 8-20

so 8-12

ne 14-17 (duben-srpen)

www.kolasport.cz

tel.: 257 721 313

Komenského 92, Revnice

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.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@kolanastatku.cz

www.rogelli.cz

www.rogelli.sk

www.rukavice-chiba.cz

www.chiba.sk

ROGELLI SPORTSWEAR

003.000
003.001

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

TORINO SOFTSHELL

Zimní ultralehká softshellová bunda se zadní kapsou – top kolekce „Golden Label“.

2 790 Kč

003.007

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

PAVIA SOFTSHELL

Ultralehký softshellový skelet s celoročním využitím.

2 290 Kč

WINDPROTECTION LINE

CHIBA

WWW.RUKAVICE-CHIBA.CZ



LADY WINTER

-5°C – +10°C

dámská membránová zimní rukavice

Lehká a elegantní dámská rukavice, respektující dámskou anatomii ruky. Rukavici tvoří 2 pláště – vnitřní hřejivá membránová rukavice, která zajišťuje paropropustnost při zachování větru- a voděodolnosti, a vnější plášť, který zapadne do zimního šatníku každé ženy se sportovním duchem.

799 Kč





Jestliže jsou pevná kola Ghost synonymem tuhosti a ovladatelnosti, pak pro celoodpružené stroje této značky platí totéž. A dokonce i pro ty cenově nejodstupněnější.

Dostupná raketa

Model ASX 4900 představuje v nabídce značky cenově nejodstupnější zadní odpružení. Zdvih 120 mm na obou osách jej předurčuje pro těžší terén, kam jej po testu můžeme jen doporučit.

Rám sází na kruhové profily trubek, jediná útlbba hydroformingu je v partii pod hlavou v podobě výztuhy. Aby byl celek ještě pevnější, je mezi horní a spodní trubkou v tomto místě navážen pojící klin, takže hlava působí při pohledu z boku opravdu masivním dojmem. Spodní trubka se u středového pouzdra lehce rozšiřuje pro navýšení tuhosti. Výrazný sloping horní trubky je doplněn výztuhou u sedlové trubky.

Mnohem zajímavější působí zadní stavba, která sází na čep Horst Link, umístěný mezi osou zadního kola a hlavním čepem spodní kyvky. Tvarově velmi výrazné patky jen dokreslují celkově zajímavý design. Horní můstek sedlových vzpěr je frézovaný a pojí se k vaha-dlu ze dvou dílů, které jsou kolem sedlové trubky výrazně prohnuté ven. Tlumič X-Fusion, uložený dorovnaně pod horní trubkou, disponuje sice jen laděním odsokku, nicméně po zkouše-



nostech s chováním kola za jízdy je jasné, že páčka lockoutu v tomto případě vůbec nemusí být přítomna.

Geometrie kola sází na poměrně vysoko položená řídítka a pohodlný posed. Délka rámu je na střední úrovni, takže jezdec se necítí příliš natažený, ale užívá si komfortu a může se dokonale soustředit na jízdu. Ačkoliv jde o kolo za 27 tisíc, jízda na něm je opravdu zážitková. Od prvního šlápnutí do pedálů má kolo tendenci raketově zrychlovat a ani nepatrně vyšší hmotnost jezdce v ničem neomezí. Tlumič se díky systému přepákování pod šlapáním téměř nehne a všechna energie jde do pohybu vpřed. Tento bike patří právem mezi nejužší celoodpružené stroje, které jsme kdy testovali, a tuhosti předčí i leckteré pevné stroje. Dupat na maximum do pedálů a užívat si leh-

kosti jízdy je prostě jezdcí na tomto kole přirozené. Rychlostí a hbitostí předčí i mnohem lehčí stroje, které jsou určeny na ostřejší XC.

K výborné akceleraci a velmi lehkému jízděmu projevu je třeba přičíst ještě skvělé ovládání. Bike naprosto hravě zatačí a více postavený úhel vidlice umožňuje okamžitě měnit směr. Proplétá se po úzkých pěšinách je doslova radost. Bike jezdcem ochotně poslouchá, takže v rychlejších sjezdech nepůsobí vrtkavým dojmem. Pouze prudší pasáže vyžadují trochu výraznější posun za sedlo, to je ale jen minimální daň za skvělou ovladatelnost. V hodné rozbitých pasážích bychom možná uvítali širší řídítka, ale to je spíše osobní dojem.

Chod odpružení jezdce nejprve trochu mate, protože snaha rozhoupit kolo do zdvihu neukáže jeho plnou kapacitu. Na rovině se kolo pod záberem nehoupe, takže na plný výkon pružení je třeba počkat do těžšího terénu. Tam se tlumič zanoří až vlivem rázu odsopda, ale opět nejde o žádnou houpačku. Pouze zklidní náraz a zahladí terénní nerovnosti. Nic víc, jen kultivovaný projev bez zbytečného omezování jezdce. Ani v prudkých stoupáních s vahou vzadu se tlumič zbytečně nenohá, ale pouze kopíruje, takže i přes levnější provedení tlumiče můžeme odpružení směle zařadit mezi ty sofistikovanější. Dopady ze skoků nebo rozbité pasáže ale

GHOST ASX 4900



umí prověřit celý zdvih, není třeba se obávat zbytečné tuhosti a imunity vůči terénu.

Se zadní jednotkou je vidlice RST Titan perfektně sehnaná, překvapila poměrně citlivým a jemným chodem. Pouze tlumení odsokku a trochu více přilázané, ale je to na hranici ideálního nastavení a pomalejšího módu, zklamání budou jen vyznavači „kopajících“ vidlic.

Co se týče ostatních komponentů, za danou cenu kolo takřka nemá slabinu. Nejlevnější hydraulické kotoučovky Shimano s kotouči 180 mm doslova dělají divy, takže postavít kolo na předek je hračkou a brzdný výkon je opravdu silný s dobrým dávkováním účinku. K dobrému spojení s terénem a k lehkosti jízdy přispívají i pláště Schwalbe Smart Sam, které s hustším

vzorkem na středu běhounu slušně odvalují, ale řidší vzorek na bocích umožňuje jezdcí udržet se i v ostřejším náklonu pevně v sedle. Sada Deore je rozumným kompromisem i přes použití klik s Octalink osou. Jedinou výtku máme k přehazovačce, která naráží přesně do čepu před zadní osou, zde by pomohli jen měnič Shadow či Sram nebo nalepení gumy.

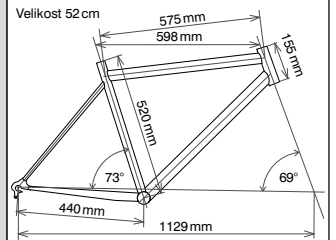
Za málo peněz...

Testovaný bike je skvělou ukázkou toho, že za rozumné peníze lze mít skvěle fungující kolo, které jezdcem doslova nadchne a nabídně mu skvělý výkon, výbornou ovladatelnost a funkčnost.

www.ghost-bikes.cz

Technická specifikace:

- Rám: Alu 7005 T6, 120 mm
- Tlumič: X-Fusion O2 PM
- Vidlice: RST Titan Air 120 mm
- Brzdy: Shimano M486, 180 mm
- Kliky: Shimano M442 Octalink
- Razení: Shimano Deore
- Přehazovačka: Shimano Deore
- Přesmykač: Shimano Deore
- Náboje: Shimano Deore
- Ráfky: Alex DP 17
- Pláště: Schwalbe Smart Sam 2,25
- Řídítka: GID
- Představec: GID
- Sedlovka: GID
- Sedlo: Ghost
- Hmotnost: 13,7 kg
- Cena: 26 999 Kč



- + tuhost, ovladatelnost, výkon, chod odpružení
- narážení přehazovačky



Michal Stark

- Kategorie LC3 nadkolenní amputace, klub Dukla Praha
- 1x Mistr světa
- 2x Mistr Evropy
- 2x Vítěz Evropského poháru
- 3x účastník LPH, Atény, Sydney (bronz), Atlanta
- 1x účastník ZPH, lyžování Lillehammer



Blackhawk černý jestřáb

Velikost 16,5 · 19 · 21,5" · Cena ~~21.990,-~~ 18.890,-

Od modelu Blackhawk používáme pro rámy duralovou slitinu 6061 s dvojitým zeslabením stěny trubek v méně namáhaných místech. Tento standardní postup přispívá kromě snížení hmotnosti také k nárůstu absorpčních schopností rámu, což jezdec ocení hlavně na delších a rozbitých tratích. Profily trubek jsou u hlavy oválné a směrem k sedlové trubce se výrazně zplošťují pro nárůst boční tuhosti při záběru. Zadní stavba nese krom uchytu na kotoučovou brzdou také čepy pro montáž ráfkových brzd. Vidlice Marzocchi 33 s lockoutem disponuje zdvihem 100 mm a u tohoto modelu má ocelový sloupek. Celková hmotnost se dostala na slušných 11,8 kg.

Apache® Bicycles — Duch vítězství

Apache Bicycles MTB-09

SLEVA - 3.100 Kč

Paralympionik

Značka Apache mě doprovází již osmý rok mé sportovní kariéry. Mám pocit, že i má výkonnost kopíruje úroveň apačů. Opět získávám medaile a dostal jsem se do absolutní světové špičky. Protože silniční rámy s předstihem i testuji mohu říci: „Za kvalitu této značky bych dal i zbývající nohu do ohně“.