

CYKLISTICKÝ ČTRNÁCTIDENÍK – Informace, Technika, Sport, Inzerce, Zajímavosti

CYKLOSERVIS

5

2010
Ročník XVIII.
Cena 12 Kč

Více škody než užitku?

Aneb spinning na vlastní kůži



Oblíbenost spinningu je v posledních letech stále vyšší, jako doplňkovou sportovní aktivitu jej praktikují jak ryzí cyklisté, tak i absolutní necyklisté. Pokud však má mít z hlediska tréninku spinning nějaký smysl a nemáme se při něm jen a pouze fyzicky úplně zlikvidovat, je nezbytný správný přístup instruktora.

Čtěte na str. 3



 www.ktm-bikes.cz

SDG Ti-Fly

Nedávno jsme slibili, že přineseme test modelu Ti-Fly americké značky SDG, která ve své domovině patří mezi nejvýznamnější výrobce sedel. Kromě modelů pro cyklistiku (SDG dodávalo třeba sedla s americkou vlajkou pro národní olympijský tým do Pekingu 2008) se totiž zabývá i sedly pro motorky a čtyřkolky.

Testovaný model Ti-Fly s titanovými perý za 2290 Kč patří mezi nekompromisní závodní sedla pro „osezaná pozadí“. My jsme si jej nasadili na první jarní tréninkový kemp v teple po zimních měsících, strávených na lyžích. A musíme říct, že

sedět několik hodin denně na tomto sedle byl po první tři dny skoro očistec. Nicméně to není tolik vlivem tvrdosti sedla, jako spíše kvůli nutnosti vysezení sedacích partií. Jakmile si na něj pozadí zvyklo, stalo se k němu mnohem přátelštějším.

SDG Ti-Fly je s hmotností 185 g nejlehčím plně polstrovaným sedlem značky, která však nabízí i variantu Ti-Fly C s extra polstrovaním EVA pro zvýšený komfort (215 g). I přes minimalistický design můžeme po najetí několika set kilometrů prohlásit, že je toto sedlo na svou váhu dostatečně pohodlné. Nabízí totiž určitou flexibilitu boční při šlapání a díky propracovanému tvarování jez-

dec může během jízdy měnit pozici sezení podle potřeby. Vzadu jsou horní plochy vystouplé tak, aby se na nich dobře sedělo sedacími kostmi, uprostřed sedla a na špičce je pak číť polstrovaní a pružnost skeletu, takže ani při jízdě do kopce sedlo tolik netlačí. Samozřejmě je třeba to brát s rezervou a v intencích tvrdých závodních sedel. Kdo si potpří na trochu víc pohodlí, může sáhnout po modelu s mohutnějším polstrovaním.



Svrchní část sedla, které je dlouhé 260 mm a široké 127 mm, je z bíle obarvené syntetické kůže, černé bočnice pak sedlu dodávají na dynamičnosti vzhledu. Na bočích najdeme výšivky SDG, které mimo identifikace značky mají za úkol také sedlo chránit proti odření. Subjektivně jsme měli pocit, že sedlo přilne ke kalhotám a nedovolí jakýkoliv nechtěný skluz, pro posunutí na sedle je proto lepší se lehce nadzvednout. Středový kanálek je velmi nevýrazný, a tak ačkoliv pomůže lehce snížit tlak, při delším sezení v jedné poloze může u vodorovně nastaveného sedla docházet k odkrývání choulolistých partií. Nám pomohlo sklopení špičky o několik málo stupňů dolů.

Na celkovém pohodlí se částečně podílejí i titanové lžiny, které mají za úkol kromě úspory hmotnosti i pohlcovat drobné rázy od terénu. Při jejich dělce však nelze hovořit o nějakém odpružení.

Sedlo SDG Ti-Fly jistě svou hmotností i provedením potěší závodníky, jimž splní jejich požadavky na tvrdší závodní sedlo s částečnou dávkou komfortu. Pro zhyčkaná pozadí hobbiků však jistě není, pro ně značka SDG nabízí spoustu jiných modelů, v čele s nesmrtelným a velice pohodlným sedlem Bel Air.

www.katmar.cz

(mig)

-  nízká hmotnost, odolnost, tvar skeletu
-  mělký středový kanál



ROCK MACHINE

Tsunami

Model Tsunami je pro letošek sice zachován ve své duralové podobě, ovšem pro milovníky vyššího komfortu a ostřejšího nasazení je připraven i v nové verzi s karbonovým rámem, která prošla naším testem.

Nová vlna

Kdo by čekal nějakou výraznější podobnost s duralovým modelem, nedočká se. Karbonové provedení má výrazně jiné jízdní vlastnosti a v praxi jde o hodně vyzrálý kousek. Geometrie nabízí závodně natažený posed, ovšem s dostatkem pohodlí a s řídítky výše díky podložkám pod představcem. Kvůli nim jsme představec vozili v negativním sklonu, závodník si je potom nejspíš ubere.

► Pokračování na str. 4



SYNERGY

Akční cena: **29.990,-**

Doporučená cena: 33.990,-

www.author.eu

AUTHOR®



Vzhledem k faktu, že prestižní bikové sady Shimano budou od příštího roku využívat deseti pastorků, bylo nutné i spodní část nabídky upgradovat.

Osmíkovéčko, byť je podle našeho názoru pro sportovněturistickou jízdu zcela dostačující, muselo v případě výrazně inovované sady Alivio ustoupit devíti pastorkům. Jemnější odstupňování převodů je k uživateli o něco přátelštější, hlavní devizou nového alivia je však jeho design. Nutno přiznat, že levná sada ještě nikdy nevypadala tak dobře. Zvlášť ve srovnání se současnou generací design a celkové zpracování novinky maximálně vyniknou.

I přes výše zmíněné klady začneme v případě detailnějšího popisu kritikou. Ta se týká klik, které jsou sice tvarově zajímavé, ale jejich ostré hrany v případě kontaktu s kotníkem asi nebudou

ALIVIO pro příští rok



nem, tedy lehce po vzoru měničů Shadow. Je o 25 gramů lehčí, má utopené šrouby kladek a Double Servo-Panta technologii pro zmenšení řazení. Tvarem ramínka a zmenšenými kladkami s jednácti zuby vychází z dražších modelů. Přesmykač má snížený celý zadní mechanismus pro zlepšení průchodnosti zadního pláště a menší zanášení blátem. Páčky Rapidfire nově disponují technologií Two-Way Release s mož-

ností odřazování palcem i ukazovákem. Spodní řadič páčka je prodloužena pro lepší ergonomii.

V nabídce bude matně černá a stříbrná varianta sady Shimano Alivio. Na trhu by se novinka měla podle informací od výrobce objevit v letošním červnu. Stávající generace by však měla být i nadále souběžně v nabídce.

Vešle seznámení s novou základnější sadou japonského výrobce zde ale máme taky novinku pro řadiče. Pro příští sezónu chystá Shimano celkem

osm (!!!) barevných variant řadičů a brzdových bowdenů a k tomu černou a bílou verzi brzdových hadiček. Našími jasnými favority jsou limetkově zelené bowdeny, samozřejmě na červeném kole!

(kad)



tím nejrozumnějším. Navíc právě potenciální uživatelé sady Alivio jezdí buďto na klasických ohrádkových pedálech, nebo se teprve učí na nášlapném systému. V obou těchto případech budou hrany na klice spíš na obtíž. Středová osa využívá i nadále drázkované osazení Octalink, její integrace do pravé kliky po vzoru vyšších sad se tedy nekonala.

Jinak jsou ale naše dojmy z novinky veskrze pozitivní. Hodně pěkně vypadá jak přehazovačka, tak přesmykač a páčky Rapidfire. Tvarově se tyto díly tváří podstatně dražší a lehčí, než ve skutečnosti jsou. Díky hodně širokým čepům navíc měniče vypadají bytelně. Kvůli tomu je vedle běžných rekreačních cyklistů využijí nejspíš také jezdci, kteří mají větší spotřebu materiálů.

Přehazovačka má o pět milimetrů zužovaný profil pro lepší prostupnost teré-

Černá Díra

LUXUS

latské komponenty FRM patří celosvětově mezi jedny z nejlepších. Produkty této značky se specializují na nízkou hmotnost, exkluzivní vzhled a hlavně originalitu. Záběr firmy sahá od řídítek přes upínáky až po kliky, zapletená kola nebo odpružené vidlice. Vše samozřejmě v luxusním provedení a za odpovídající cenu. Nicméně v nabídce jsou i cenově dostupnější komponenty, srovnatelné s konkurencí.

My jsme záměrně vybrali bombónek, kterým je karbonový představec HS-R Black Hole se sklonem -8°.

Jde o celokarbonové monocoque provedení, které pro uchycení k vidlici a upevnění řídítek využívá nasazené duralové objímky na jeden imbus. Imbusy se stahují maximální silou 5 Nm, aby nedošlo k poškození materiálu. Jelikož má

představec otvor pro sloupek vidlice shora zakrytý materiálem, funguje zároveň i jako



mění. Hmotnostní omezení pro jezdce je 80 kg, takže příliš těžcí cyklisté mají z bezpečnostních důvodů smůlu.

Hmotnost tohoto delikátního kousku je 95 gramů v délce 110 mm, takže opravdu minimum. Cena je ovšem odpovídající, a to 9000 Kč. Když k tomu zvolíme odpovídající řídítka s průměrem 31,8, v šířce středové části minimálně 80 mm kvůli uchycení, například FRM Web Bar Carbon s hmotností 190 gramů (40 cm) a cenou 5500 Kč, máme opravdu krásný, minimum vážící a hodně drahý celek. Kdo dává raději přednost kombi, může zvolit nepatrně těžší verzi Black Hole Integral Road 345 g (110/420 mm).

V každém případě si můžete být jisti, že s tímhle luxusním představcem nebo komponenty nepotkáte na vyjízdce každého druhého.

(už)

DT SWISS
 Autorizované zastoupení -
 Servis centrum „Level A“
 velkoobchod, maloobchod, zášilkový prodej
BOTTICO s.r.o.
 Wolkrova 1273
 765 02 Otrokovice
 tel.: 577 119 271 fax: 577 119 274
 e-mail: bottico@bottico.cz
 www.bottico.cz

**Nejvíce informací
 o cyklistické technice
 a produktech na
 www.cykl.cz**

www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

pells
 nové technologie
 nové designy
 NOVÁ VÝZVA
 KOIFKCE 2010

SEVEN XX
 Rám: SEVENXX Full Carbon Medium Tail, Contrast Technology, B58, FCST, BB92 • Vidlice: Magura Durin Race • Měnič, řazení, kliky: SRAM XX • Kola: Fulcrum Red Metal Zero / Schwabe Rocket Ron • Brzdy: Magura Monto SL Magnis.
 • Velikosti: 17/19/21" • Hmotnost: 8,9 kg

bp Lumen
 VELKOBOCHOD CYKLO A SPORT
 Puškinova 546, 542 32 Úpice, tel.: 499 881 327, e-mail: info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

 a další cyklistické značky v našem sortimentu!
 Pres 6000 skladových položek od více jak 100 dodavatelů, denně aktualizovaná nabídka, zášilková služba do 24 hodin bez poplatků za přepravu a další výhody.
ON LINE SHOP
bike4.cz

Přestože rozhodně nepatřím mezi vyznavače této in-doorové aktivity, navštívil jsem během letošní zimy několik různých sportovních center, a měl jsem tak možnost porovnat úroveň a především profesionalitu „předjezdců“. A výsledek mého malého soukromého průzkumu? Asi takový, že samotná cena či prestiž daného sportovního centra zdaleka nejsou zárukou kvalitního spinningu, rozdíly v přístupu instruktorů byly bohužel značné.

Fakt, že na některé instruktory, respektive jejich hodiny, se pomalu stojí fronty a je nutné se hlásit celkem dost předem, bývá jasným znakem spokojenosti návštěvníků. Samotná přátelská komunikace mezi instruktorem a ostatními jezdci, schopnost vyburcovat dav k fyzickému výkonu nebo výběr vhodné skladby muziky však ještě nezaručují kvalitní spinning. Nejednou jsem měl bohužel pocit, že instruktoři v přiléhavých tiskách spíš přišli slečnám ukázat svá namakaná těla, než aby něco správně vysvětlili či dokonce naučili. A to přesto, že mnou navštívené hodiny spinningu patřily spíše k těm dražším, kde by se dostatečná kvalita vedení měla očekávat.

Pár zásadních faktů...

V případě spinningu platí všeobecné zásady, které jsou charakteristické i pro cyklisty

Více škody než užitku?

Aneb spinning na vlastní kůži

dějí upřednostní prodloužení „aktivní“ jízdy s vyšší zátěží, ve vyšších tepech. Takže jestliže natrefíme na neprofesionálně vedenou lekci spinningu, určitě bude vhodné se řídit podle vlastních pocitů a instruktora si příliš nevnímat. Dostatek času na rozjetí a vyjetí, tedy vytočení nohou, je skutečně zásadní.

Další velice důležitý fakt se týká spalování tuků, které začíná výrazněji nabíhat teprve po zhruba čtyřiceti až šedesáti minutách jízdy v optimálních tepových podmínkách, samozřejmě v závislosti na konkrétní jedinci. Co z toho vyplývá? Především to, že řada účastníků se na hodinových lekcích týrá z důvodu snížení váhy zřejmě úplně zbytečně. Mnohem přínosnější je proto volba dvouhodinové lekce, která má již z hlediska spalování tuků určitě větší význam, opět ale pouze ze předpokladu jízdy v optimálním režimu. Ze dvou hodin lze navíc jednodušeji ukrojit dostatek času na výše zmíněvaná rozjetí a vyjetí se.

Na co dalšího si dát pozor?

Pokud má mít pro cyklisty spinning skutečně nějaký smysl, je rozhodně výhodou, když



na fakt, že po hodině jízdy naplno ve vysokých tepech pak dotyčná nejspíš přijde domů, vybilí celou lednici a místo zhubnutí ve finále s větší pravděpodobností přibere. Navíc takový jedinec ze spinningu navyký šlapat pouze ze sedla, a to značně silově a pomalu, při jarním vyjetí na kole v prvním větším kopci možná zkolabuje. Chybně vedené lekce spinningu mohou napáchat nemalé škody na cyklistově výkonnosti a návycích, na to je potřeba dát pozor.

Spinning ano, ale...

Podíváme se na spinning trochu zevrubně. Tato sportovní aktivita je především přes zimu cyklisty často vyhledávána. Přece jen možnosti k vyjetí na kole je podstatně méně než od jara do podzimu, stmívání již kolem čtvrté nebo páté hodiny a studený vzduch rozhodně nelákají k njetí nějakých kilometrů. Na spinning můžeme vyrazit klidně



Výraznější spalování tuků začíná nabíhat teprve po zhruba čtyřiceti až šedesáti minutách jízdy, hodinová lekce spinningu proto nemá pro hubnutí velký význam.

je i samotný předjezdce cyklisty. A tím cyklistou zde mám na mysli člověka, který se kolu věnuje již řadu let, a má tedy nezbytné zkušenosti. Jestliže cyklistou není, často se spinning změni v nepřetržitou jízdu ze sedla, leckdy ve zcela nevyhovující a klouby devastující kadenci, ať již přehnaně pomalu, nebo naopak rychle. Necyklistovi je také dost možná úplně jedno, jaký posed má který účastník jeho lekce nastaven, protože pro jízdu ze sedla je to vlastně úplně jedno...

Proto první známkou, že s přístupem předjezdce není něco v pořádku, bývá jeho nezájem si na začátku lekce překontrolovat, jaký posed má kdo nastaven. Skutečně jsem se setkal s instruktorem, kterému to bylo úplně fuk, a to dokonce ve vyhlášeném

pražském sportovním centru. Takže v případě, že se instruktor o své svěřence nezajímá, rozhodně bude lepší jít příště jinam.

Důkladnější instruktaž by měla přijít ve chvíli, když je někdo na spinningu poprvé. V případě takové nováčky by jej měl instruktor seznámit se základním ovládním spinneru, s nutností dostatečné hydratace nebo se správným dýcháním.

Na konci lekce nesmí chybět již výše probrané „vytočení nohou“, aby se ze svalů vyplavila kyselina mléčná a mohla začít regenerace organismu. K mému překvapení jsem se hned několikrát setkal s vytáčením nohou během pouhého snad dvouminutového intervalu, po němž následovalo opět velice krátké základní protažení svalů. Asi není nutné podotýkat, že dvě minuty jsou k „vytočení nohou“ zcela nedostatečné. Zásadní je zde také středně vysoká kadence s pouze minimální zátěží.

Pokud by měl brát člověk spinning opravdu zodpovědně, tak se neobejde bez měřiče srdečního tepu. S jeho pomocí, a samozřejmě s pomocí zkušeného (!!!) instruktora, se při jízdě bude moci pohybovat v konkrétním požadovaném režimu. Lekce, na které si lze oproti záložce půjčit sporttester, nejsou našťastí ničím výjimečným, určité je dobré se na tuto možnost informovat. Nicméně samotný měřič tepu je bez informací o jednotlivých tepových pásmech úplně k ničemu. Zde mají opět přijít ke slovu vědomosti a rady instruktora.

Touha po lepší fyzice a dokonalé postavě

Samotná instruktaž by se měla pokud možno zaměřit na jezdce konkrétně, tedy odlišit přístup k nim podle toho, kvůli čemu na spinning přišli. V jiném režimu se musí pohybovat člověk, který chce pomoci spinningu zvýšit svou výkonnost pro nadcházející cyklistickou sezónu, a jedinec, jenž by rád pouze shodil nějaké to kilo. Takže jednou ze základních informací by pro instruktora mělo být to, kvůli čemu na jeho hodinu lidé

přišli. Asi málokdo se bude dobrovolně pit jenom z důvodu, že chodit na spinning je prostě moderní.

Během lekce by se měla často střídát zátěž a poloha v sedle či ze sedla, přičemž táže ze sedla by rozhodně neměla výrazně převažovat. Stal jsem se svědkem toho, jak drtivá většina hodiny byla vedena nejen ze sedla, ale z velké části také při nadměrné zátěži při extrémně nízké kadenci. Takové silové dupání do pedálů vlastní vahou přispěje spíš k postupu odrovnání kolen a kyčlí, než aby se zlepšila fyzická či shodilo nějaké to kilo.

Pokud na spinning přijde slečna s nadváhou, s níž by ráda něco udělala, konečněcú za to i zaplatila, a rozhodla se kvůli tomu fyzicky „týrat“, tak v případě špatného instruktora nejenže nezhubne, ale může si navíc přivodit nějaké zdravotní potíže. Nelehké

po práci, za úplné tmy a ve dvacetistupňových mrazech, aniž by to ohrozilo naši bezpečnost nebo průdušky. Samozřejmě požitek z jízdy na spinneru v potem zatuchlé místnosti nemůže být nikdy takový, jako když se projedeme venku v přírodě, ale jako nouzové řešení tréninku přes zimu je spinning skutečně funkční. Navíc to může být také příležitost k pravidelnému setkávání s kamarády, takže jako určitá forma sportovní-sociálněcké události je spinning ideální. Na druhou stranu, zajiť po hodině šlapání do zakažené hospody, to má k optimální regeneraci hodně daleko. Ale pokud vám váš instruktor spinningu odrovnal klouby při nadměrné zátěži a nepřetříté jízdě ze sedla nebo třeba úpony extrémně vysokou kadencí šlapání, proč si nezničit i plíce a játra...

Jan Kadečka

VAŠE DOPISY

Dobrý den,

rád bych se s vámi poradil ohledně střešních nosičů, s nimiž máte určité osobní zkušenosti. Vyhlídl jsem si dvojici cenově příznivějších modelů Tour a Torino, které má u nás v nabídce celá řada firem. Preferuji spíš modely s uchycením za přední vidlici, protože mám karbonový rám na silnici i na horáku. Super zpracovaný nosič s tímle uchycením nabízí také Thule, jenže mi přijde, že to mají zbytečně drahé. Řeším, jestli zvolit typ Torino, který má podélnou nosnou lyžinu, nebo jestli stačí levnější Tour. Jaký je váš názor? Co byste mi doporučil?

Díky!

S pozdravem Honza Vrbický

V případě obou zmínovaných nosičů byste neměl při výběru sáhnout vedle. Nosič Torino je díky centrálnímu nosníku celkově bytelnější, ale z hlediska uchycení kola je stejně funkční a zdá se i stejně bezpečný jako jeho levnější alternativa. Absence podélného nosníku může být nevýhodou, pokud chcete, aby vám příčníky s nosiči tvořily klasickou zadržku. Praktičtější, a to především z hlediska skladnosti, je ale podle našeho názoru levnější model Tour. Dva samostatné příčníky se jednodušeji uloží třeba i do zavazadelníku auta. Asi jediné, co se nám po stránce celkového provedení až tak nelíbí, je zadní část nosiče Tour, tedy samostatný držák zadního kola. Ten však lze i zcela eliminovat v případě dokonalého, maximálně pevného uchycení zadního kola přímo k příčníku. Určitě zde platí, že čím pevněji je kolo uchyceno, tím lépe. Co nekválnější feminky by proto měly být samozřejmostí.

Skutečností, že jsou kola na střeše auta, je nutné přizpůsobit také jízdu. Na rozdíl od klasických nosičů, v nichž jsou kola většinou uchycena za spodní trubku, kladou oba výše zmíněné modely podstatně vyšší zatížení na konstrukci přední vidlice. S tím je nutné počítat. Stejně tak s faktem, že přední kola si budou muset najít místo v zavazadlovém prostoru vozu. (red)



Šlechtíme kola čisté rasy. Všechny modely 4EVER jsou osazeny komponenty odpovídající kategorie. www.4EVER.cz



ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)JADY





Dokončení ze str. 1

Těžší jezdec je rovnoměrně mezi sedlem a řídítky, šlape se tedy spíše před sebe. Hned od začátku nás mile překvapila perfektní akcelerace daná hlavně tuhostí zadní části rámu. Díky vyššímu profilu spodní rámové trubky u středového pouzdra a masivním řetězovým a sedlovým vzpěrám se rám v zadní partii nikam nekroutí.

Naproti tomu přední část rámu je od poloviny spodní trubky a ve skoro celé délce horní trubky proti zadku nepatrně poddajnější. Díky tomu je kolo dostatečně tuhé při šlapání, ale zároveň není nadměrně tvrdé a není třeba se s ním nijak prát. Střední tuhost přední části rámu celkově zklidňuje chování kola ve sjezdech, kdy je celkový projev hodně komfortní a v rámu se ztratí nemalá část otřesů. To platí hlavně pro jízdu ze sedla, naopak v sedle dostane jezdec i přes měkký model trochu pocítit tuhost zadní stavby. Je to dáno částečně i monostay napojením sedlových vzpěr.

Ovládání kola musíme jednoznačně označit jako lehké, precizní a jisté. Bike



velmi jasně reaguje na pokyny jezdce a není problém se s ním protáhnout technickými pasážemi nebo úzkými zatáčkami. Standardní úhel přední vidlice umožňuje okamžitou změnu směru, ale zároveň jisté vedení předního kola.

Díky ideální kombinaci hravosti v technických pasážích a stability ve vyšších rychlostech kolo uspokojí jak náročného jezdce, tak začátečníka. Není problém dostat kolo do vzduchu a tam s ním manévrovat, vše ochotně zvládne. Zároveň ale kratší zadní stavba trochu omezuje jezdce ve výjezdech, kde se kolo snáze stává na zadní.

Částečně tomu zabrání otočení představce nebo následně ubrání některé z podložek pod ním. Táhla stoupání nejsou problémem, v ostřejších stojkách to ale znát je.

Ve výjezdech pak jezdec určitě ocení lockout na vidlici, která je díky ocelové pružině a zdvihu 100 mm hodně citlivá a při zatížení jde výrazněji do zdvihu. Lockout sice nenabízí plynulou regulaci komprese, ale v uzamčeném stavu ponechá vidlici výrazný ochranný zdvih proti proražení.

Ve sjezdech je to o dobré ovladatelnosti, komfortním rámu a hlavně o vše pohlcujícím zdvihu vidlice Marzocchi 33.

Nové a osvědčené

Chování kola ovlivňuje hlavně rám, který je z karbonu s označením Modular Carbon Composite. Nevychází z modelů Team, ale jde o kombinaci spodní trubky čtvercového průřezu a horní trubky s kruhovým profilem, s vespod umístěnými lanky. Výrazná je partie kolem středového složení, řetězové vzpěry jsou za středem dost masivní, aby rychle

Rock Machine Tsunami



přešly na tenčí profil. Patky jsou šroubovým spojem napojeny na sedlové vzpěry s výraznou monostay. Nové tvary samozřejmě doplňuje nový nápadný design.

Vidlici Marzocchi 33 jsme již zmínili, snad jen to, že na ostřejší ježdění by se hodilo spíše vzduchové provedení se širším spektrem zatížení. Kola na vlastních nábojích jsou díky střednímu profilu ráfků dostatečně odolná, navíc v kombinaci s vhodným obutím.

Pláště Schwalbe Smart Sam patří mezi solidní univerzály, které dobře tlumí a nemají velký valivý odpor. Jezdce dokáží po držet na většině typů povrchu a ve vyšším náklonu jsou rozhodně jistotou.

Komponentům Sram X-9 nebylo ve funkci co vytknout, totéž platí pro brzdy Avid Juicy 3 s dostatečným výkonem pro XC i maraton.

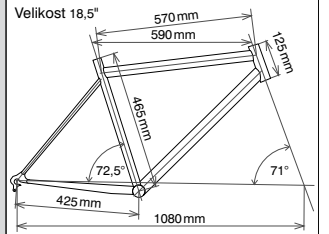
Pro hravé

Nové Tsunami je jednoznačně kolem pro sportovně laděného jezdce, který očekává vysoký výkon, dostatečný komfort a hlavně skvělou ovladatelnost pro delší jízdu v náročném terénu. Citlivá vidlice bude doma na rozbitém povrchu a kolo tak potěší spíše maratonce než vyznačče krátkých XC okruhů.

www.cyklomax.cz

Technická specifikace:

- Rám:** Modular Carbon Composite
- Vidlice:** Marzocchi 33 100 mm
- Klíky:** Truvativ Firex
- Pedály:** Ritchey V4 SPD
- Brzdy:** Avid Juicy 3
- Řazení:** Sram X.9 Trigger
- Přehazovačka:** Sram X.9
- Přesmykač:** Sram X.9
- Náboje:** Quando-Rock Machine
- Ráfky:** Mach 1 MX Disc
- Pláště:** Schwalbe Smart Sam 2,0"
- Sedlo:** WTB Rocket V
- Sedlovka:** Zoom
- Řídítka:** Rock Machine
- Představce:** Ritchey
- Hmotnost:** 12,6 kg
- Cena:** 39 990 Kč



- + komfort, výkon, ovladatelnost
- hmotnost

KENDA
TIRES AND TUBES

18.659km
vydrží více než by jste čekali...

Bezpečnostní Reflexní bok

KENDA KHAN K-935
700 x 35C
700 x 40C
700 x 45C
MOC od 349,- Kč

Kvalitní crossový plášť
K-SHIELD je vrstva složená z keramických a aramidových částí uložená pod jízdni plochou pláště, konstruována jako prevence proti průrazu pláště. Tento odolný materiál je u Kendy používán jako základní úroveň ochrany proti průrazu pláště.

www.CYKLOMAX.cz
Výhradní dovozce a distributor pro ČR: CYKLOMAX s.r.o. U Elektrárny 306, 530 02 Pardubice, Tel.: 466 944 023, fax: 466 944 022, Email: info@cyklomax.cz

GHOST
GHOST BIKES.CZ

NOVÉ ASX 2010
ASX 5100

HANDMADE
HANDASSEMBLED IN GERMANY

RÁM: 7005 T6 DB SCL **VÝBAVA:** SHIMANO XT/DEORE **BRZDY:** AVID JUICY 3 S 185 MM
VIDLICE: RST TITAN AIR REMOTE LO 120 MM **TLUMIČ:** X-FUSION O2 RRV **CENA:** 32 999,- Kč

„Jeho rám je dostatečně pevný, odpružení při šlapání příkladně stabilní a kola se snadno roztáčejí, takže zrychlování všude, kde je třeba, prakticky nic nebrání.“

VELO č. 2/2010 - nezávislý test

SEZNAM PRODEJŮ NA WWW.GHOST-BIKES.CZ



GIANT Anthem X 2



vlaštovek, které ještě zlepši již tak výbornou ovladatelnost v malých rychlostech. Nicméně příznivci tradičních rovných řídítek s rohy si je právě na anthemu jistě namontují, vždyť výměna řídítek není žádná zásadní ani náročná operace. Kolu sice uберou na ovladatelnosti, ale celkové chování se s menší pákou lehce zklidní. **Ve vysokých rychlostech se projeví zdatnost odpružení, kdy vidlice ani tlumič jezdce nijak neomezí v rozletu, i když v prudkých sjezdech je znát strmější úhel hlavy.** Tuhost kola ve velikosti M je díky přítomnosti dostatečně dimenzovaných čepů i použití zadní stavby v jednom kuse velice dobrá, takže energie jezdce vynaložená na rychlý sprint se nemá kde ztrácet. Jedinou výhradu jsme měli k tvrdému závodnímu sedlu Tundra, které sice nadchne nízkou hmotností, ale rozhodně nesedne každému. My by-

chom na anthemu raději viděli univerzálnější sedlo, jako je třeba Nisene.

Pro koho?

Giant Anthem X je nekompromisní závodní stroj, který za velice příznivou cenu nabízí funkční odpružení, skvělé osazení, zajímavou hmotnost a také pro mnohé lidový vzhled. Podle našeho názoru se jedná o jednoho z nejzajímavějších adeptů na nejoblíbenější full své kategorie.

Závodní rám pro cross country Giant Anthem X disponuje 100mm zdvihem zadní stavby a ve velikosti M váží v duralové verzi pouhých 2,3kg. To je velice příznivá hodnota na to, aby se na tomto rámu nechala postavit závodní raketa okolo deseti kil. Tuto hranici atakuje nejdražší model Anthem X 0, my jsme si však do testu vyzádali mnohem dostupnější model X 2, jenž bez pedálů váží příznivých 11,5kg. Tato hodnota sama o sobě není tolik výjimečná, dokud nezjistíme cenu kola. Anthem X 2 totiž stojí bez koruny padesát šest tisíc, a přitom je osazen vidlicí Fox F100 RL a tlumičem Fox RP2 či skoro kompletní sadou komponentů Shimano XT. Když si uvědomíme, že před pěti desítkami lety bychom za „padesát“ možná tak sehnali pevný rám na „iks-těčku“ s V-brzdami...



A to je přesně parketa systému Maestro. Při běžné jízdě lesem pohlcuje drobné terénní nerovnosti tak, že jízda je pohodlná. Rozdíl mezi přitvřeným a otevřeným režimem je hodně výrazný, protože otevřený tlumič výrazně zklidňuje jízdu a tím i oddává únavu jezdce. **Ve střední části zdvihu již narůstá komprese tlumiče, takže proti tahu řetězu je zadní stavba mnohem odolnější a nepohupuje se bez důvodu.** Tím důvodem jsou pouze rázy odspodu, či středně velké terénní nerovnosti, které aktivují systém dvou vahadel a umožní pružení odpovídající velikosti. Díky precizně nastavené poloze vahadel však právě tah řetězu nemá takový vliv na jejich rozhoupaní.

překážky, o něž by se zadní kolo hardtailu zasekávalo. Není divu, že tento bike funguje dobře, vždyť je dítkem předního amerického závodníka Adama Craiga, který v letošní sezóně pomohl na svět i karbonové verzi anthemu s přídomkem Advanced SL. Karbonový rám je ještě o 200 gramů lehčí, než duralový Anthem X, váží tedy rovných 2,1kg. Aškoliv by podle slov Adama mohl být ještě lehčí, tato hmotnost odpovídá ideální tuhosti kola.

Trocha teorie

Firma Giant již od roku 2005 vybavuje své rámy odpruženým systémem s virtuálním čepem Maestro, jenž je vyladen tak, že může fungovat na kolech s různým zdvihem od XC strojů po sjezdáky. Hlavní cíl je jasný – oddělit síly vznikající při šlapání od těch, které aktivují tlumič a zabránit tak nežádoucímu propružování při šlapání. Ale ruku na srdce, je to dnes v době propedálů, motion controlu či tvrdého lockoutu ještě třeba? Vždyť pro výjezd či silovou jízdu stačí tlumič přitvrdit a už není třeba řešit, zda systém propužuje vílvev tahu řetězu či nikoli. Mnohem důležitější je, aby odpružení kultivované pracovalo v jezdčův prospěch ve chvíli, kdy to skutečně potřebuje. Jedná se tedy především o pohyb v rozbitém terénu, at už směrem vzhůru či ve sjezdu.

To se právě hodí nejen ve sjezdu, ale hlavně ve výjezdu v rozbitém terénu s otevřeným tlumičem. Dokud totiž jezdec šlape po rovném povrchu, může mít tlumič přitvřen propedálem, ale jakmile vjede mezi kameny či na kořeny, může se spolehnout na daleko lepší přilnavost pláští k povrchu, která nedovolí zadnímu kolu nadsakovat. Zároveň může zůstat sedět a sousedit se pouze na šlapání, neboť zadní stavba mu energii neužirá, naopak mu pomáhá snáze se převálit přes

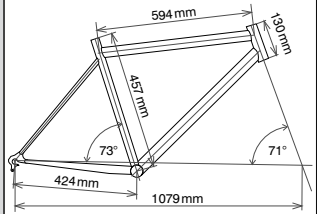
V terénu

Posed na kolech Anthem X je tedy ryze závodní se středně dlouhým předním trojúhelníkem a spíše kratší zadní stavbou. Také úhly hlavy a sedlovky jsou zcela tradičních 70° a 73°. Z výše zmíněných hodnot je tedy na první pohled patrné, že se jedná o velmi hbitý stroj s výbornou ovladatelností. Je dobře, že Giant montuje pod představec dostatek podložek, aby si každý jezdec mohl snížit řídítka podle svého gusta. Po přesunutí představe do nejnižší polohy se zlepšují vřchářské schopnosti stroje, aniž by se zvedalo přední kolo. Ve sjezdech se anthem chová s přehledem vlastním celoodpruženému závodnímu kolu, líbí se nám přítomnost

Technická specifikace:

- Rám: Anthem X AluX SL, zdvih 100 mm
- Vidlice: Fox F100 RL, 100 mm
- Tlumič: Fox Float RP2
- Řídítka: Giant Connect SL
- Představec: Giant Connect SL
- Sedlovka: Giant Connect SL
- Sedlo: fi:zi:k Tundra mg
- Řazení: Shimano XT Rapidfire
- Presmykač: Shimano SLX
- Přehazovačka: Shimano XT Shadow
- Brzdy: Shimano XT, 160 mm
- Kazeta: Shimano HG80 11-34
- Klíky: Shimano XT
- Řáfky: Mavic XM 317 Disc
- Náboje: Shimano SLX
- Dráty: Sapim Race
- Pláště: Maxxis Crossmark 2.1
- Hmotnost: 11,5 (bez pedálů)
- Cena: 55 999 Kč

Velikost M



- + funkce odpružení, hmotnost, osazení, design
- příliš tvrdé sedlo

RavX RaceX



- + žlábek a otvor, tvar sedací části
- tvrdší skořepina

Sportovní sedlo RaceX za 999 Kč patří do střední kategorie nabídky značky RavX. Jeho základem je plastová skořepina s výrazným středovým otvorem, gelovou výstelkou Sensory a syntetickým potahem. CrMo lížiny mají plastové překrytí vpředu za jistěné imbusem, stejně je tomu i v zadní části u plastového překrytí potahu na spodní části skořepiny.

Rozměry sedla jsou 280x135mm při hmotnosti 250 gramů. Asi nejvýraznějším prvkem je výrazný středový žlábek v zadní části sedla, který přechází v dlouhý otvor uprostřed.

Pocitově patří sedlo i přes střední tvrdost výstelky mezi tvrdší. Může za to jednak vyšší tuhost skořepiny, která dovolí propužit v řádu maximálně 10mm, a jednak plocha, na které jezdec sedí. Díky výraznému žlábkovi jezdec sedí vzadu na dvou vystouplých bodech. Chvilku trvá, než si najde ideální pozici. Středová partie je díky oblíknému přechodu polstrovaná v otvoru poměrně pohodlná, takže tam jsme žádný nežádoucí tlak nezaznamenali. Špička je dostatečně široká pro přesun ve stoupáních, ale i pro ni platí spíše sportovníjší tuhost, než extra komfortní pocit.

Dva nejvýraznější styčné body v zadní sedací partii si jezdec po chvíli „oseďí“, takže už mu kontakt s nimi nepřijde tak výrazný.

Celkové sedlo hodnotíme jako vhodné pro středně dlouhé tratě a ideální pro jezdce, kteří pod sebou potřebují cítit tvrdší sportovní kousek. Ovšem stále ještě s dostatečnou schopností absorbovat rázy. Jakmile si jezdec zvykne na tvarování a usadí se v zadní části, bude s celkovým tvarem sedla spokojen.

www.cyklomax.cz (už)

TRX-RACE ONE

- RÁM New Kinesium Light Hydroform
- VELIKOST 17", 19", 21"
- VIDLICE Suntour RAIDON-RLD air
- NÁBOJE Shimano 495 Disc
- PREVODNÍK Truvativ Fived CNC
- BRZDY Shimano Disc Hydraulic
- PŘESMYKAC Shimano XT
- MĚNIVC Shimano XT
- ŘAZENÍ Shimano SLX
- DOPLNKY Ritchey

22.890,-

www.acstar.cz

PAVLAČ

Vznik cyklostezek a speciálních koridorů pro cyklisty je stále více trnem v oku řady motoristů, pohybujících se svými vozy po našem hlavním městě. V jednom z posledních vydání časopisu Svět Motorů se jeho šéfredaktor zamýšlí nad úpravou pražské magistrály v Legerově ulici, kde byly původní čtyři pruhy dlouhodobě upraveny na pouhé tři s tím, že, citujeme: „Zde vznikne, jak jinak, cyklostezka.“ Hodnotit cyklostezku jako něco špatného, což z článku podle nás jasně vyplývá, nám nepřipadá zrovna šťastné. Přitom právě cyklostezka je tím, co by mohlo automobilové dopravě do budoucna v našich městech výrazně pomoci. V případě vhodných podmínek pro bezpečný provoz cyklistů by se podle našeho názoru mohlo najít o dost více těch, kteří při cestě do zaměstnání sednou namísto do auta na kolo. Nemí nutně řeší nesmyslné emise, které jsou v poslední době mediálně vyhořelé, ale pouhé místo na silnicích...

Češi převálcovali otevřací závody sezóny na Kypru. Hned první závod poháru Sunshine cup vyhrál, jak jsme informovali na našich stránkách www.cykl.cz, Jan Škarmitz (Dimp Giant).



Druhý třízávodový pohár Aftentia Cup pak ovládl Jaroslav Kulhavý, když vyhrál všechny tři závody, celkové vítězství v seriálu Sunshine Cup však vybojoval právě Jan Škarmitz, který si stabilními výsledky „pohlídal“ svůj oranžový dres leadera.

V příštím vydání Cykloservisu vám přineseme krátkou reportáž z prvního ročníku veletrhu For Bikes, jenž se konal od páteho do sedmého března v pražských Letňanech. Vedle běžných vystavovatelů cyklistické techniky a doplňků se na výstavě prezentovaly také některé regiony.



což je v posledních letech dost výrazný trend. Liberecký kraj si dokonce přivezl zmenšeninu slavného hotelu na Ještědu. Tato „zmenšenina“ ale i tak sahala téměř ke stropu výstavní haly. Zkrátka hezky dotažený nápad.

Enduro závody jsou stále populárnější a navíc mohou být i prospěšné. Podnik Fabien Barel Invitational je závod pro několik vybraných světových jezdců, kteří během tři dnů závodí na exotickém místě ve většinou neznámém terénu. Loňský ročník proběhl v Keni, kde jezdci sjížděli nejstrmější vrcholky a zdovali náročná stoupání. Celá akce měla humanitární podtext, kdy se podařilo získat zhruba



deset tisíc Eur na budování vodovodního systému. Letošní ročník se právě jede v Nepálu, kde má jeden z jezdců, Francouz Sam Peridy, adoptivního syna. Peridy si navíc nechal do speciálního nepálského designu nastříkat svůj bike Scott Ransom, jehož horní trubku zdobí nepálský pozdrav Namaste. Výsledky závodu najdete na www.urgene.com.



lenosti ložiska od patky vystavena nadměrné zátěži, takže při jejím ohnutí či případném propružení může dojít ke škrtnutí praporků o ozubení v náboji. Přenos síly od jezdecke je rovněž vystaven krutu, protože kazeta zabírá už od vnějšího konce ořechu, kdežto praporky jsou na úplně opačném konci. Proti tomu ale hovoří fakt, že praporky působí silou přímo na tělo náboje a ještě navíc na ozubení velkého průměru, což určité ztráty vlivem kroucení kompenzuje.

American Classic

Jedny z nejlépeších nábojů mají několik vlastních systémů, které ovšem v principu kombinují podobné konkurenční mechanismy. Náboj má dvojici nalisovaných ložisek a duralovou oversize osu. Opět jde o provedení, kdy je ořech a vše unášeno pouze osou. Ložisko u kazety je v úrovni příruby pro dráty.



Plášť ořechu je nasunutý na osu a otáčí se na ní na dvojici vlastních ložisek. Vnitřní konec ořechu má krátké vnější ozubení, do něhož zapadá šestice praporků. Ty jsou ovšem usazené co nejlépe vnějšímu obvodu náboje, takže přenos síly je zde ze všech testovaných provedení po největším průměru. Bohužel ořech je pouze nasunut na osu, takže může docházet k nepatrnému kroucení vlivem záběru kazety na vnějším konci a praporků až na vnitřním. Průměr osy by to ale měl vykompenzovat.

Praporky jsou opřené o náboj a ještě jsou do jeho těla zajištěny kruhovými čepem. Aby byl jejich pohyb stejnomyerný, jsou propojeny kovovou podložkou s otvory, takže jakmile jde ořech do záběru, podložka okamžitě aktivuje všech šest praporků naráz. U ostatních ořechů sice také zabírají všechny praporky stejně, jenže jsou jen dva nebo tři, s výjimkou čelních rohatek DT Swiss.

Uskali může představovat opět velká vzdálenost ložiska osy od patky rámu. Díky velkému průměru je ale osa dostatečně dimenzovaná proti kroucení. U těchto nábojů je potřeba po čase částečně vymezit vůli osy v ložiscích, což lze provést kontramatkami na ose.

Shimano

Ořech japonského giganta je umístěn praporků v principu hodně podobný francouzskému konkurentovi. Náboj má dvojici konusových ložisek, která by oproti konkurenci měla lépe zvládat působení sil z boku.

U kazety je ovšem ložisko nikoliv součástí náboje, ale ořechu. Ten je asi nejslo-

Kvůli miniaturnímu provedení a několika jeho vnitřním dílů tvoří nakonec kompaktní celek, který je k náboji přišroubován silným imbusovým šroubem a sedí na tisícíhranu, který je pevnou součástí těla náboje. Skrz tento celek prochází osa s konusy.



žitéjší ze všech provedení a několik jeho vnitřních dílů tvoří nakonec kompaktní celek, který je k náboji přišroubován silným imbusovým šroubem a sedí na tisícíhranu, který je pevnou součástí těla náboje. Skrz tento celek prochází osa s konusy. Ořech má vnější plášť s vnitřním ozubením, do kterého zapadá dvojice praporků. Kvůli velkým silám jsou praporky částečně náchylné na poškození vlivem nepřesného dosednutí do ozubení, nebo občas nevýdrží jejich opěrné lůžko v těle ořechu a praskne. Zároveň je třeba tento

Jeden z ořechů s uchycením šroubem k náboji, ovšem oproti značce Shimano je zde závit v ořechu a šroub vede ven z těla náboje. Ořech je skoro stejný, pouze vnější konusová matice s dvojicí žlábků pro klíč má ploché dno pro usazení průmyslového ložiska namísto kuliček.



Dvojice čelních rohatek v detailním záběru zřetelně ukazuje ozubené plochy, kterými se do sebe zakousnou. Vnější ozubení praporků zapadne do pláště ořechu a náboje.

typ ořechu častěji čistit, protože se otáčí na dvou řadách kuliček.

Přenos síly z kazety na náboj je přes vnitřní díl ořechu s dvojicí praporků a následně přes tisícíhranu na náboj. Menší průměr tisícíhranu znamená sice působení větší síly, ale díky šroubu je spojení



jedním z nejistějších, bez závislosti na tuhosti osy.

Naopak osa je díky konuse velmi blízko patky vystavena mnohem menšímu kroucení než u konkurence. Kroucení je zde naopak vystaveno šroub spojující ořech s nábojem. Náboje Shimano je třeba servisovat jak proti vůli v ose, tak proti případnému těžšímu chodu ořechu nebo jeho zadržávání vlivem nečistot.

Tento systém inspiroval i řadu dalších výrobců, takže lze najít podobné upevnění ořechu k náboji šroubem, ale s použitím průmyslových ložisek v náboji. Opět to znamená plus pro menší náchylnost osy ke kroucení či k ohnutí.

Vlastních systémů ořechu a náboje je díky garážovým výrobcům či producentům ultralehkých komponentů mnohem víc, ale zmíněná provedení patří k nejoblíbenějším používaným. Samozřejmě v určitých obměnách podle daných sad a kvalitativní úrovně. (už)

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žitovská 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 Mihaláček, Jiří Uzdil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typstudio Pavel Amier • Spolupracovníci: Petra Tlamková, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštyovní přeprávkou 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 nůči nezert. • Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.



- Přílba pro street, BMX, Skate...
- ABS - tvrzená technologie
- Zoom systém pro pohodlné nastavení velikosti přílby
- Vyjímatelná vnitřní vložka
- Velikosti: M (53-57cm, 450g) L (58-61cm, 490g)

Scraper for adventure



www.abus.cz
ABUS CZECH

Kolo, jež jsme si vzali na paškál, nepatří jezdcí, ale jezdce. A dokonce zahraniční účastníci loňského etapáku MTB Challenge.

Irene Lachner jela spolu s kolegy na britský tým Podiumkiss a kromě vybavení koly Ellsworth pro ně bylo typické, že během celého závodu na přílbách vezly malou svítilnu, kterou



jejich tým propagoval. Její lahůdkový Ellsworth Truth nebyl na první pohled ničím výjimečný, šlo o bike pro tvrdší XC jízdu se zdvihem 100mm na obou kolech. Specifikem zadní stavby tohoto stroje je poskládání jednotlivých ramen v takovém vzájemném úhlu a délce, že by to mělo zabránit propružování. Pod záberem kolo fungovalo opravdu perfektně.

Co ale moc nechodilo, byl lockout vidlice Reba, jehož páčku někdo nastavil do pozice, kdy s ní kvůli opěrcu bowdenu na korunce nešlo dále otočit, a vidlice tak byla neustále zamčená. S tím jela tato závodnice dokonce jednu etapu, než navštívila náš servisní stánek, kde jsme lockout přehodili.

Jak to vidí profík

Nás zaujaly hlavně drobné detaily, které závodníci poskytly výrazný komfort a ušetřily jí tak během těch náročných etap. V první řadě to kromě kompletní sady XTR s řazením v dualtech byla karbonová řídítka USE, která pohltí část otřesů. Větší množství podložek pod představcem pak u ženy rozhodně

označující jeho šířku. Závodnice si totiž po změření vybrala sedlo přesně odpovídající jejím tělesným proporciím a vzdálenosti sedacích kostí. No a třetím detailem je nenápadný kousek neoprenu na přední vidlici. Ten totiž zakrývá volný prostor mezi korunkou a pláštěm, a brání tak odlétávání

bláta do obličeje. Že to funguje, jsme viděli skoro každý den, kdy se při mytí kola musela odstranit pořádná vrstva bláta právě ze zadní strany neoprenového chrániče. Jednoduchá montáž pomocí suchých zipů a celkem originální design tohoto praktického pomocníka si nás naprosto získaly.

Z komponentových špeků pak už zbyly jen lehké rátky ZTR Olympic, které během závodu snad ani nebylo třeba docentrovávat. Ačkoliv se kolo každý den vracelo do servisu, díky pravidelnému promazání nebylo třeba měnit během etap jedinou součástku, což nebylo zrovna časté. Snad jen vidlice Rock Shox Reba s výrazně



otřenou kluznou plochou byla po závodě jasně zralá na výměnu, ale to je věc zanedbaného servisu a ne vkusu jezdce, ten by v tomto kola naprosto v pořádku. Je vidět, že dobře zvolené komponenty úchopu a posedu mohou udržet člověka v sedle hodně dlouho. (už)

Pohled do historie

aneb vlašťovky obráceně...

Německá značka Corratec měla již v minulosti vždycky něco neobyčejného. Stačí si vzpomenout na nepřelíznutelné rámy Super Bow se zdvojenou, obloukou prohnutou horní trubkou či třeba na hladké terénní pláště Diamant Slick, které působily mezi hrubými vzorky u la Ritchey Z-Max z poloviny devadesátých let jako z jiného světa. Vedle toho Corratec udivoval a stále udivuje často troufalými barevnými kombinacemi a dalšími výstřednostmi. Mezi ty patřila již v první půlce devadesátých let minulého století také speciální řídítka Corratec Bull Bar, která značka montovala na řadu sériových modelů. Tyto de facto „obrácené vlašťovky“ do jisté míry kompenzovaly výrazný sloping rámu a relativně vysoko položený představec. A přestože se z dnešního pohledu může zdát taková konstrukce, která v sobě integrovala také rohy, zdat

trochu zvláštní, ve své době měla řadu nadšených příznivců. A Jan Erik Ostergaard, tehdejší hvězda značky Corratec a závodník trati světového poháru, byl jedním z nich. Na Bull Barech navíc jezdil nejen cross-country závody, ale dokonce i sjezd, což může v době krátkých představců a zvednutých řidítek působit skoro až neuvěřitelně. A jak je vidět z fotografie pocházející z Cyklobservisu číslo 7 z roku 1996, předlouhá těla pak kotoučových brzd Corratec se mu téměř střívala a skoro tak suplovala zpevňující hrazdičku. K tomu všemu tehdejší, všemi výsňnými průhledný Grip Shift 800 X-Ray, gumové návleky na celých řidítkách a rohách a vzduchová, olejem tlumená sjezdová vidlice Marzocchi DH3 s tehdy závratnými 80 milimetry zdvihu. Nebyly ty časy úchvatné?

(kad)

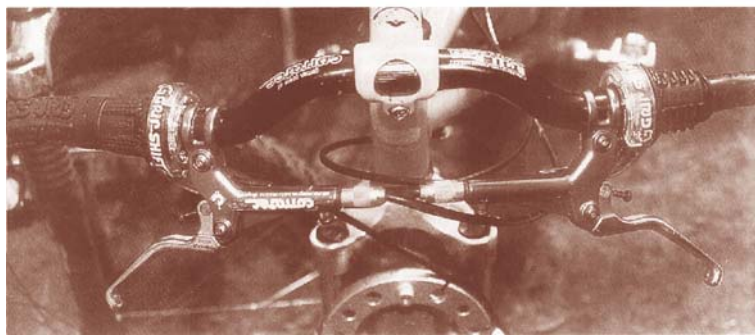


chvílíme. Gripy Ergon svou výraznou plochou částí přispěly k oddálení únavy, a hlavně díky nim netrpěla závodnice křečemi do dlaní. Integrované rohy sice nejsou z nejkomfortnějších, ale pro větší záber do stoupání jsou dostačující.

Druhým komfortním bodem je sedlo Specialized s Body Geometry anatomii a samozřejmě číslovkou na boku

JISTOTA JE JISTOTA

Jan Erik Ostergaard patří mezi sjezdači k velmi úspěšným závodníkům. Málokdo si však všimá jeho poctivé přípravy v tréninku i v dílně. Takhle důmyslné má například vyřešená řídítka svého sjezdového speciálu. Možná si říká: Kdyby něco...



VELO HANÁK
KOLA, PŘILBY
OBLEČENÍ
Bezva slevy kolekce 2009
www.velohanak.cz
Křenová 56, Brno

Prodávajte
své domácí
cyklistické přebytky
v největším bazaru na
www.cykl.cz



Práská firma Cyclestar má v nabídce vedle celé řady vlastních elektrokol či tříkolek také motorizační sadu eZee Epac, určenou pro dodatečnou montáž na sériová kola. Naším testem prošel dostupný dámský MTB model Author Quanta, osazený právě touto elektrickou jednotkou s podporou šlapání. A nutno hned zdrazit, že svezení na kole s nadprůměrně výkonným motorem, umístěným v předním náboji, bylo velice příjemné. Cyclestar zajišťuje nejen dovoz sady eZee do české republiky, ale také její maloobchodní a samozřejmě velkoobchodní prodej. Vývoj této motorizační sady, která je na českém trhu od loňského roku, probíhal s ohledem na novou normu EPAC. Účrtvou zajímavostí může být, že firmu Cyclestar v Radotíně osobně navštívil prezident singapurské společnosti eZee, aby se seznámil s na-

bídou české značky a situaci na našem trhu, kde se elektrokola teprve pomalu začínají prosazovat.

Univerzalita výhodou

Sadou eZee Epac, jejíž cena činí 29 990 korun, je možné osadit prakticky jakékoli běžné sportovní či turistické kolo. Podmínkou jsou pouze běžné otevřené patky přední vidlice a montážní body pro uchycení nosiče. Plášť motoru je vybaven dokonce šesti závitky pro montáž brzdového kotouče, takže ani bike s kotoučovými nebude pro využití systému překážkou.

Elektromotor s automatickou diagnostikou a integrovanou planetovou převodkou nabízí vysoký točivý moment a výkon 250 W. Za srdce celého systému se však vedle samostatné řídicí jednotky s kódovanou indikací pro rychlou opravu dá považovat především lithium-fosfát-

Elektrojízda s Cyclestarem



vý akumulátor (LiFePO4 37V 9Ah). Ten se může pochlubit nejbezpečnějším provozem, jelikož na rozdíl od řady jiných lithiových baterií je dlouhodobě stabilní a nemůže začít samovolně hořet. Další předností je dlouhá životnost, zajištěná až dvěma tisíci dobíjecími cykly, což je dvojnásobná hodnota, než nabízí většina současných elektrokol. Prvních tisíc nabíjecích cyklů navíc nedochází k poklesu celkové kapacity. Hmotnost baterie 3,9 kilogramu je malým handicapem, který však více než plnohodnotně vyvažuje extrémně krátká doba dobíjení. Z nuly na sto procent kapacity se baterie dostane za pouhých 150 minut nabíjení, což je opět z uživatelského hlediska výhoda. Pomocí rychlonabíječky lze za pouhou hodinu dodat baterii kapacitu na minimálně dvacetikilometrový dojezd zcela bez šlapání, což je čtyřicet kilometrů s pedesátiprocentním podílem šlapání. V případě sportovního zaměření jezdce, který bude využívat výkon motoru jako doplňkový pohon třeba z pouhých dvaceti procent, lze počítat s výdrží ba-

terie téměř k jedné stovce kilometrů, samozřejmě za předpokladu ideálních podmínek.

Systém využívá magnetický aktivační snímač otáček, který je upevněný u levé kliky. Samotný podíl motorové asistence se reguluje pomocí otočné rukovjeti. V případě dostatečně nabitého akumulátoru lze tedy pomocí sady eZee jezdit jako na elektro-mopedu, pouze za příspění otáčení klikami, čímž se systém aktivuje.

eZee v praxi

Author Quanta je spolehlivým horským kolem, v designu 2010 navíc vylepšené libivým. V případě jeho osazení sadou eZee dostane uživatel skvěle funkční elektrokolo s nadprůměrným výkonem, s nejpokrokovější generací akumulátoru a především s uživatelským komfortem klasického sportovního turistického kola vybaveného osmiko-letkem a trojicí předvídoků. Spolu s přijatelnou celkovou hmotností kola 22,9 kilogramu se skutečně jedná o elektro-

kolo, které je schopné absolvovat delší vzdálenosti.

Co se týče samotného výkonu motoru, tak ten hodnotíme jako nadstandardní. Sada eZee, s jejíž pomocí změní radotínská firma váš bike či kros na plnohodnotné elektrokolo, je proto ideální také pro handicapované či starší cyklisty. Za velké plus považujeme klasickou kombinaci převodů, která umožní bezproblémový dojezd v případě vybitého akumulátoru. Samotná nabíječka sice není úplně nejmenší, nicméně její transport v brašně na nosiči neznamená výraznou přítěž.

Cyclestar poskytuje na svá elektrokola i motorizační sadu eZee dvoutletou záruku a pětiletou garanci servisu, běžně ale opravuje i elektrokola deset let stará. Radotínská firma jde cestou praktičnosti, což sice znamená například tažení kabelů po rámu, ale zároveň výrazně zjednodušuje v případě servisního zásahu. Motorizační sada eZee Epac je šita na míru českému trhu a dlouholetý vlastní vývoj je zde zárukou kvality. (kad)

POROVNEJTE SI! Nejdražší přilba neznamená zákonitě nejlehčí!

Srovnání podobných produktů jsme odstartovali top modely kotoučových brzd na domácím trhu. Tentokrát jsme se zaměřili na nelehčí přilby. Ovšem nelze říci, že by šlo ve všech případech o vylouženě nelehčí model. Některé z nich jsou prostě top modely dané značky a naopak jiné, i přes svůj post v hi-

erarchii těsně pod vrcholem, nabízejí tu nejnižší hmotnost.









Někdo sice při výběru přilby na silnici či XC hledí na hmotnost, ovšem jsou jezdci, kteří dávají raději přednost nějakému tomu gramu navíc při výraznějším zakrytí plochy hlavy materiálem. Díky speciálním technologiím, vnitřním kostrám

či karbonovým nebo duralovým výtuhám mohou být lehké přilby stejně pevné jako jejich masivnější kolegyně, nicméně náraz se musí někam vstřebat.

I proto je důležité vybírat přilbu podle toho, kde a jak jezdíme, abychom na silnici nevozili zbytečně přesahující materiál na bocích, nebo

naopak v terénu, kde je při pádu hrozbou kontakt s vystouplými kameny, onen chybějící materiál kvůli váhové úspoře s bolestí nepostrádá. Nechť je vám tedy následující přehled inspirací, jakou přilbu zvolit a také orientaci v tom, jak je to dnes u přilb s hmotnostmi.

(už)

<p>CASCO Ares</p>  <p>Model Ares má pro výraznou pevnost vnitřní karbonový rám, procházející skrz celou přilbu a navíc ještě duralovou vzperu. Je dodáván i v MTB provedení se štítkem. Velikosti jsou M (52–57 cm) a L (58–62 cm). Hmotnost: 275g Dodává: www.cyklo.cz Cena: 4320 Kč</p>	<p>CRATONI Terron</p>  <p>novovaná CARBO WING technologie a integrované karbonové díly zaručí dokonalou pevnost i při velmi nízké hmotnosti. Díky tomu bylo možné vytvořit co největší ventilační otvory. Velikosti jsou S/M, M/L a L/XL. Hmotnost: 210g (vel. M/L) Dodává: www.pells.cz Cena: 4400 Kč</p>	<p>GIRO Prolight</p>  <p>Přilba vítěze Tour 2009, Alberta Contadora, má díky ultralehké konstrukci jasné určení – kopce. Maximální ventilaci zajišťuje 25 otvorů a Wind TunnelIT. Velikosti jsou M (55–59 cm), L (59–63 cm), upínání Roc Loc SL. Hmotnost: 175g (vel. M) Dodává: www.progresscycle.cz Cena: 3990 Kč</p>	<p>KED Champion</p>  <p>Model Champion je vybaven rychloupínacím mechanismem Quicksafe® s integrovaným osvětlením a ochrannou sítkou proti hmyzu. Ventilaci zajišťuje 13 větracích otvorů. Přilba je vyrobena ve velikostech M (52–57 cm) a L (57–62 cm). Hmotnost: 250g (vel. M) Dodává: www.cyklomax.cz Cena: 1790 Kč</p>
<p>LIMAR PRO 104</p>  <p>V současné době jde o jednu z nelehčích přilb na světě. Vyrábí se buď v provedení se štítkem (verze MTB) nebo bez štítku. Má 22 ventilačních otvorů, vložky z materiálu Cool Max a je na výběr ve velikostech M (54–57 cm), L (56–61 cm). Hmotnost: 170g (vel. M) Dodává: www.bplumen.cz Cena: 2990 Kč</p>	<p>MET Kaos Ultimalite</p>  <p>Tato nejlepší biková přilba značky se dotýká povrchu hlavy jezdce na pětadesát procentech. Výstelky lze volit z materiálu CoolMax nebo gelové. Dodávané rozměry jsou M (54–57 cm) a L (58–61 cm). Hmotnost: 235g (vel. M) Dodává: www.ultrasport.cz Cena: 3990 Kč</p>	<p>S-WORKS TEAM</p>  <p>Nejlepší přilba od Specialized má vnitřní kostru Inner Matrix s kevlarovou výtuhou a čtyřrozměrný systém chlazení Cooling System s drážkami Mega. Materiál Dual Density EPS šetrí hmotnost a zvyšuje odolnost při nárazu. Hmotnost: 225g (vel. M) Dodává: www.specialized.com Cena: 4490 Kč</p>	<p>UVEX FP1</p>  <p>Přestože není top modelem, nízkou hmotností patří k nejlepším. Usazení zajišťuje systém IAS 3D a povrch skořepiny má matný odstín. Ventilaci má na starosti 22 otvorů. Velikosti jsou M (50–55 cm) a L (55–59 cm). Hmotnost: 205g (vel. M) Dodává: www.aspire.cz Cena: 2999 Kč</p>

APACHE
BICYCLES

ANDREA KAREŠOVÁ, 19 let

studentka, modelka

záliby: cyklistika, jízda na koni, modeling

a fotografování

DUCH VÍTĚZSTVÍ

SPIRIT OF THE VICTORY

— KOLEKCE 2010

Elektra jako blesk

Velikost 47 cm Lady · Váha 25,9 kg

Cena 31.990 Kč

RÁM Alloy 6061 T6 · VIDLICE JF-1 odpružení ve sloupku · ŘAZENÍ Shimano Nexave T300 / 7 sp. · MĚNIČ Shimano Nexave C 530 · BRZDY Tektro AL / V break · ZADNÍ NÁBOJ Elektromotor 24 V / 250 W stejnosměrný · RÁFKY Alexrims doublewall · SEDLOVKA Tranz-X suspension



Modelka

Mám spoustu koníčků a aktivit. Abych všechno zvládla, jezdím na apachečské Elektře. Stihnu být všude včas, ale ne každý stihá mě...

WWW.APACHE-BIKE.CZ





KTM Life Motion



Brzdy a řazení na jedničku

Po stránce osazení nemáme ke kolu větší výhrady. Snad jedině, co za zbytkem kola lehounce pokulháva, jsou kliky a středová osa se čtyřhranným. Vzhledem k dalším použitým dílům by se nám zde více líbil alespoň systém Octalink. Při silném záběru je přece jen znát pouze průměrná tuhost úzké osy a čtyřhranného spoje. Na druhou stranu musíme pochválit použití klik s celkem decentním plastovým krytem.

Komplet řazení fungoval bezchybně, a to i v případě levnějších ocelových převodníků. Za lehký nadstandard lze považovat přehazovačku SLX.

Jednoznačnou výhodou je použití hydraulických kotoučovek Tektro Auriga. Jejich zajetí k plnému výkonu sice potřebovalo trochu více času, ale pak brzdy nabývaly optimální funkci a citlivě dávkovaly. Kotouče o průměru 160 mm zajistí krosu bezpečně zastavení za všech podmínek.

Vzhledem k dané kategorii kola jsou plusem čtyřprsté brzdové páky s velice příjemným tvarem. Estétiť pak ocení bíle lakované trnky i těla pák.

O tom, že Rakušané myslí také na detaily, svědčí třeba stojánek, pro jeho uchycení je speciálně upravena levá zadní patka. Maximálně jsme ocenili anatomicky tvarované gripy s rozšířenou oporou dlaně. Nechyběl ani malý decentní zvonek.

Pláště Schwalbe Tyrago s jemným vzorkem jsou dobře použitelné i do lehkého terénu, přitom na asfaltu se výborně odvalují a umožňují svižnou jízdu. K jejich kladům patří také reflexní pruh na bocích. Mimořádně právě tento prvek bychom klidně zavedli pro výrobce cyklistických plášťů jako povinný, alespoň v podobě velice tenké obvodové linky či log na bocích, a to i v případě silničních nebo MTB modelů. Bezpečnost je prostě tím nejdůležitějším faktorem, což KTM plně respektuje.

www.ktmbikes.cz

Rakouské KTM vyrábí nejen špičková závodní kola, karbonové rámy či plně odpružené biky, v nabídce této značky se najdou také cenově dostupné modely, určené pro široký okruh rekreačních cyklistů. Přesně mezi taková kola patří i krosový typ nazvaný Life Motion, který je vedle testované pánské verze nabízen také s klasickým dámským rámem, a to ve velice decentní černo-modré barevné kombinaci.

Námi zkušební model v atraktivním bílo-stříbrném hávu se díky řadě propracovaných detailů tváří poměrně luxusně. Charakteristickými prvky rámu jsou například úchyty řadičích bowdenu zakomponované do hlavní trubky, můstek zadní stavby a patky s plastickým logem značky nebo výrazné přesazení napojení sedlových vzpěr nad horní trubku. KTM Life Motion dokazuje, že i kolo za necelých devatenáct tisíc korun může mít duši, což rozhodně v této cenové kategorii nebývá pravidlem.

Testovaný elegantní kros si hned po nasazení získal naše sympatie. **Použitá geometrie maximálně nahrává pohodlí, posed je celkově kratší a díky tomu spíše vzpřímenější. Ovšem stále jsou zachovány dostatečné pohotovost reakce, z nichž vyplývá slušná ovladatelnost.** I přes vyšší pozici jezdce, odpovídající spíše městskému či cestovnímu kolu, je zde jasně cítit optimální ode-



Ani při vyložené silové jízdě nemá rám jakékoli tendence ke kroucení. Použitá profílace hlavních rámových trubek sehrála kladnou roli. Velice tuhé rám zde navíc není jakoukoli překážkou celkovému pohodlí jízdy, což uživatel jistě uvítá.

Spolehlivý Suntour

Odpružená vidlice Suntour SF10 NEX s páčkovou lockoutu vpravo na korunce plní celkem spolehlivě svou úlohu. I když její chod není bůhvíjak jemný, se svými 63 milimetry zdvihu dokáže i při jízdě v lehkém terénu hospodářit velice rozumně. Předpětí pružiny nabízí celkem velký rozsah, těžší jezdcí si ale budou muset nechat vidlici s největší pravděpodobností ještě přitvrdit. Co musíme pochválit, je design suntouru. Čistě tvarované vnější nohy a bíle lakovaná korunka jsou rozhodně silnou zbraní této vidlice. Klasickým cykloturistům pak jistě přijdou vhod také závitky pro uchycení nosičů a vzpěr dlouhých blatníků.

I když některým potenciálním uživateli může na kole již od pohledu scházet odpružená sedlovka, my jsme ji rozhodně nepostrádali. Přestože samotný rám díky svému tvrdšímu projevu moc pohodlí nenabídne, použité sedlo to více než dostatečně kompenzuje. Jeho tvar a výraznější vrstva polstrování přitom nejsou překážkou ani pro sportovní déletrvajcí jízdu.

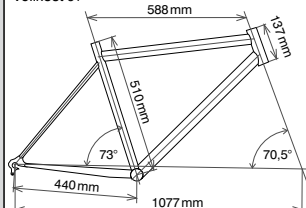
zva na sílu záběru. KTM Life Motion je rozhodně více sportovním kolem než klasickým „cestákem“, a to i přes celkovou jízdní stabilitu a nemalou hmotnost 14,3 kilogramu. Ostatně po ubrání podložek pod představcem nebo po jeho výměně za delší a méně vzpřímený sportovní nadání kola teprve více vynikne.

Celkový výrazně nadprůměrný komfort jízdy, který je vedle samotné standardně nastavené pozice jezdce zásluhou také hodně polstrovaného sedla a obstojně fungující přední odpružené vidlice, zde skvěle doplňuje vynikající tuhost rámu. Tu si v rámci kategorie krosových kol dovolíme označit za vysoce nadstandardní. **Celkovou robustnost rámu, vyrobeného z duralu třídy 6061, rozhodně ocení jezdcí s nějakým tím kilem navíc.**

Technická specifikace:

Rám: Alloy 6061
Vidlice: Suntour SF10 NEX 4610 MLO
Kliky: Shimano M361 28/38/48
Brzdy: Tektro Auriga SUB Disc
Řazení: Shimano Alivio Rapidfire
Přehazovačka: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano Alivio
Náboj: Shimano M475
Radička: Kateem Taurus 2000
Přístavec: Kateem D64 Lowrizer 590
Sedlovka: Kateem SP-614
Sedlo: KTM VL-3127
Pedály: Wellgo C127 (ohrádkové)
Hmotnost: 14,3 kg (vel. 51)
Cena: 18 990 Kč

Velikost 51



- + vysoká míra pohodlí, tuhost rámu, výkonné brzdy
- hmotnost, středová osa se čtyřhrannem



RECORDS WILL FALL



Nechvalně známé mistrovství světa v all mountain - opravdový test jezdce a stroje. V roce 2009 tovární jezdec Giant týmu Adam Craig vybojoval vítězství na kole Trance X se systémem odpružení Maestro. Prolomil všechny rekordy, jak v cross country, tak i ve sjezdových etapách, aby získal první místo v celkovém pořadí. To není špatné na jeho první výlet do Downville... Vyzkoušejte své nové kolo se systémem Maestro ještě před nákupem. Seznam prodejců a testovacích center najdete na giant-bicycles.cz

RIDE LIFE. RIDE GIANT.


KŘEST OHNĚM

Někdo by se možná mohl divit, jak můžeme tak rychle přinést test tlumiče DT Swiss, který jsme avizovali v čísle 3/2010, když všude leží haldy sněhu. Tento tlumič, jehož cena 4390 Kč nám ležce vyrazila dech, jsme však měli to štěstí prověřit v nejteplejších pasážích středomořské Mallorky, jejíž terény se s námi nijak nemazily.

Tlumič délky 165 mm váží bez dálkového ovládní 222 gramů, což je vzhledem k ceně výtečná hodnota. Zajímavá informace je ta, že tlumiče M210 jsou tak oblíbené, že i profesionální týmy jim nahrazují drahé karbonové tlumiče, neboť M210 nabízí v otevřeném režimu platform. Otevřený chod tedy není zcela měkký, ale díky z tovary nastavené kompresi je o něco odolnější proti proužování pod šlapáním, což se hodí pro závodní XC.

My jsme tlumičem DT Swiss nahradili původní model Fox RP23 s páčkou propedalu, který byl na našem testovacím kole nastaven na tvrdo a tedy v zavřeném režimu se choval prakticky jako pevný.

Montáž nového tlumiče proběhla velmi rychle a bezproblémově. Zajímavostí u tlumičů

DT je uložení vymezovacích pouzder do kulového ložiska, takže tlumič není v rámu uchycen napevno, ale může se pod rázy lehce protáčet do stran, což výrazně šetří jeho těsnění a prodlužuje životnost. Ložiska jsou navíc zblou utěsněna gumovými „O“ kroužky. Praktické a rozumné.

Po nastavení tlaku 120 PSI na 80 kg celkové hmotnosti jezdce se ve sjezdu v otevřeném režimu nedá hovořit o rozdílném projevu tlumiče proti RP23, zadní stavba vyzobává odpovídající překládky tak, jak má. Průběh tlumení je velmi progresivní, ani v nejtěžším sjezdu se



nám nepodařilo dostat gumový kroužek na konec pístnice, takže ochrana proti průrazu je příkladná. Při rychlé jízdě vsedě v hodně rozbitém terénu s plochými plotnami tlumič s rychlým nastavením odsokou stihal pobírat ostré hrany kamenů a všechny náročné pasáže jsme prošli bez jediného defektu, takže pohlcování bylo zcela dokonalé.

Při jízdě po rovinné nelze subjektivně rozpoznat rozdíl v pohupování pístnice v otevřeném režimu, oba tlumiče jsou obdobně citlivé. Rozdíl je však v lock-outu, možnost uzavřít tlumič páčkou z řídítek nám u Foxu vyloučen chybí, takže v tomto ohledu tlumič DT Swiss 210 jednoznačně vede. Navíc větší tlumič Fox RP23 má i ten nejtvrdší režim oproti lockoutu u tlumiče DT Swiss příliš měkký, takže ani zde XC jezdce nemá co řešit. Jiné to je pro enduristu, který bude vyžadovat propedal pro jízdu do kopce rozbitým terémem. Tam se ale bude jednat o zcela jiné použití kola, kde bude tlumič disponovat delší pístnicí a kolo vyšším zdvihem, což musíme ještě prověřit v průběhu sezóny. DT Swiss M210 totiž bude jistě díky své ceně, hmotnosti, nastavení i možnosti použít tlumič s dálkovým lock-outem z řídítek na spouště XC, allmountain i enduro kol.

www.bottico.cz

KED Stalker



Pokud bychom se zaměřili na design, patřila by přilba Ked Stalker k těm nejdřívejším provedením. Masivní design tak trochu připomínající styl Hvězdných válek. Pro vyznavače výrazné odlišnosti tedy to pravé.



Jádro přilby má skořepinu tradičně nalepenou, takže nejde o in-mold provedení. Větrací otvory jsou nedílnou součástí designu, takže mají výrazné výstupky, které lemují jinak průměrně velký otvor. Celkem je jich jedenačtí a jsou situovány hlavně na střední

části směrem od čela až na týl. Nechybí překrytí čelních otvorů sítkou nebo plastový štítek, uchycený čtveřicí čepů. Jeho délka je menší, takže ve výhledu nijak neomezuje.

Na hlavě drží přilbu celobvodová čelenka, která je uchycena na čele a nad spánky, vzadu je volně. Celý zadní díl lze demontovat. Jeho součástí je kolečko stahovacího mechanismu a dvojice červených blikaček po stranách. Blikačky lze stiskem zapnout poměrně snadno, kolečko stahovacího mechanismu je bohužel hůře přístupné i bez rukavic.

I přes objemnější design váží přilba 336 gramů, což je ještě přijatelná hmotnost. Cena je 1 650 korun. Velikost L (56–62 cm) bude i jezdcům s větší hlavou, ovšem pozor na zmíněnou menší hloubku. Co se týče ventilace, patří mezi středně výkonné modely, ale vzhledem k absenci průduchů na spánkách, a hlavně jejich výrazně hlubokému usazení, nebude v horkých dnech tím nejideálnějším společníkem. Naproti tomu masa materiálu nabídne hodně vysokou míru ochrany při pádu.

Díky polstrování přední poloviny a zadního dílu je čelenka poměrně měkká a pohodlná. Spíše menší hloubka přilby tak vyžaduje k jistému usazení na hlavě výraznější stažení. Po dotažení ale sedí celkem pohodlně. Kvůli menší

www.cyklomax.cz (už)

- + blikačka, polstrování čelenky
- přístupnost stahování

Cyklistika prochází žaludkem 3

Víte, co říkal jeden z největších a nejlepších světových cyklistů Jacques Anquetil, pětinasobný vítěz Tour de France? Říkal: „Každý den rybu“.

Ano, ryby jsou skvělé, zdravé a chutné. Pokud seženete čerstvé, což může být v našich krajích někdy problém, neboť někdy to je s kvalitou potravin v našich obchodech jako někde na odpadšti potravin. Když se tak dívám na některé rybí kousky v obchodech, určitě bych je nepožerl v jakémkoliv úpravě. Možná tak po ročním hladovění na gulagu. A myslíme si, že si koupíme rybu čerstvou.

Dáme si lososa. Někdo ho nemusí, ale pro většinu lidí je synonymem opravdu skvělé a chutné ryby. Jistě, vynikající je osmahnout lososi filet na másle a dát si k tomu čerstvý brambůrek, ale to by byl potom recept na tři řádky. O čem bych psal? Tak si to trochu zlehčíme. Řekneme si o celkem jednoduchém receptu, který můžete najít v některých kuchařkách i na internetu. Píece jen tu nejsme od toho, abychom recepty vy-

Jídlo zdravé tak na půl

mýšleli, ale abychom vám nabídli něco dobrého, vyzkoušeného a na co se budete po tréninku nebo vyjíždě těšit domů. Tam plácnete starou po zadku, řeknete jí: „Tak ukaž tu rybu mámo“, sednete ke stolu, zdlábnete porci a odporučíte se na gauč. I tak má vypadat cyklistika.

Ale již se odeberme k plotně. Připravíme si filety čerstvého lososa. Kolik? Kolik jich vy nebo i rodina sníte a na co vám stačí kapsa. Není totiž příliš levný. Pokapeme citronem a opepříme. Necháme asi deset minut odležet a potom ho na másle lehce osmahneme. Asi tak na polovinu toho, než kdybyste ho smažili ke konečné konzumaci. Mezi tím rozmrazíme listový špenát (nepředpokládáme, že použijete čerstvý). Na pánvičce osmahneme trochu cibule a česneku, vmícháme špenát. Pozor, at se vám česnek nepřipalí. Ted už jen zbývá rozválet listové těsto na tenko, připravit si z něj čtverce správné velikosti a lososa na ně položit. Navrch nanese mrstvou špenátu, který jsme si připravili. Nakonec posypeme sýrem Gorgonzola. Pokud ji nemáte, jistě že jde použít Niva.

Ale použít Nivu je stejně, jako si na drahý italský silniční rám povést Shimano součástky místo Campagnolo sady, která na takový rám patří. I Shimano bude sice přehazovat, ale jak to bude vypadat... Zbývá již jen vše do těsta zabalit, potřít vajíčkem a nechat při 140 stupních přibližně 30 minut do zlatava zapéct. Můžete také ke konci zapékání zbytkem sýra bochánky posypat. A už zbývá jen tuto rybi lahůdku přendat na talíř a nekompromisně jí „sežrít“.

S listovým těstem jdou vůbec dělat zázraky. Pokud jste absolutní dietář, tak na něj zapomeňte, ale většina členů Cykloobchodu je jistě normálních a chtějí se najíst, tak jim nepohrdá. Místo lososa můžete použít nakrájenou šunku, smažené vajíčko, párek, osmažené kuřecí maso, případně použít pouze špenát. Do těsta jde strčit skoro vše. Zajímavé u těchto jídel je, že nejlépe chutná to, co je nejméně zdravé. Jestliže chcete jíst opravdu zdravě a dočteli jste až sem, tak to musíte použít zcela jiné recepty než z Cykloobchodu. Naše heslo totiž je: „Cykloobchod jí především dobře a hodně“.

Tak dobrou chuť!



SLEVY AŽ 30% KOL 2009

Při předložení této reklamy navíc záruka 5 let na rám!

www.marinbikes.cz

Topeak Alien KS
Výborné nářadí pro MTB
17 profesionálních nástrojů
Tvrzená ocel
Použití

Hubus - 2/2,5/3/4/5/6/8 mm
Torx - T25
Nýťovačka - Chromellhden
Montážky - Integrované
Šroubováky - křížová + klasika
Nůž - Nerazová ocel a dřevěná
Rozměr - 7,1x3,6x4,1 cm
Váha - 170 g

Topeak Aero Wedge Packs
Aerodynamická kapsička na náhradní díly, telefon a podobně
malé předimetry

Topeak Mini G
Ultralehké nářadí
6 kvalitních dílů z tvrzené oceli

Milady Horákové 46, 568 02 Svítava, info@ultrasport.cz www.ultrasport.cz

Black Jack Warm UP

Značka Black Jack je české cyklistické komunitě zatím méně známá, její původ hledáme u portugalského výrobce ráfků Rodi. Ten oddělil právě jménem Black Jack luxusnější část nabídky od té standardní, jež se prezentuje pod původním logem Rodi.

Náš testem prošel bikový model zapletených kol Warm Up STS Disc, u něj lze vybírat z bílého či černého provedení ráfku. Vedle testovaného typu, jehož cena činí 5 990 korun, je v nabídce i varianta pro klasické ráfkové brzdě, která je paradoxně o čtyři stovky dražší.

Svímy parametry spadají kola do stejné kategorie jako Mavic Cross Ride či Fulcrum Red Metal 10. Oproti oběma zmínovaným konkurentům, především pak proti tomu italskému, jsou ale testovaná kola Black Jack lehčí. Hmotnost páru 1 859 gramů (přední 803, zadní 1 056g) přesto není z nejnižších, což ovšem více než dostatečně ospravedlňuje pořizovací cena kol a také jejich celková robustnost. Tu zajišťuje velice pevný duralový ráfek se svařovaným spojem a výškou profilu 20,8mm.



+ tuhost, celková robustnost, provedení rychloupínáků

- nenalezli jsme



Uchycení drátů ještě zpevňuje instalace kalíšků.

Náboje na průmyslových ložiskách s klasickým šestizávitovým osazením pro kotoč využívají hvězdicové přírby, v nichž jsou zasazeny dráty s přímou hlavičkou. Vpředu je použito dvacet čtyř drátů s dvojnásobným křížením, vzadu pak osmadvacet trojitě křížených.

Z hlediska zpracování není nábojům co vytknout. Precizně provedené jsou koncové dosedací matice osy, stejně tak kvalitně vypadá i utěsnění ložisek. Jedničku od nás za svůj tvar dostávají rychloupínáky. Nejenže vypadají pěkně, ale i manipulace s nimi je jednoduchá.

Celkové zkušenosti s koly Black Jack Warm Up STS Disc jsou velice dobré. Jejich plusem je nejen robustnost a odolnost ráfku, ale i tuhost konstrukce. Vhodný počet drátů a provedení jejich zapletení i uchycení kol náboji poskytly kolům optimální jízdní vlastnosti. Konstrukce je dostatečně tuhá i při vyloučené silovém záběru, model Warm Up proto ocenil i těžší jezdcí, jejichž nároky na pevnost materiálu jsou logicky vyšší.

www.cyklovec.cz

(kad)

Hmotnost nula!

Pouhopouhých osmnáct gramů nám ukázal displej digitální váhy, když jsme na ni postavili dva gripy Author AGR-F750. Pokud tedy hníte každý gram, jsou pro vás právě tyto gripy tím pravým.

Základní a vlastně jediný materiál gripů je měkčená pěna Superlight, která zajišťuje nejen fantasticky nízkou hmotnost, ale také částečnou schopnost tlumit rázy od terénu. Délka 130 milimetrů je ideální i pro větší ruce, stejně tak velikost průřezu gripů považujeme za optimální. Tvar vychází z anatomie ruky, držení je proto velice



pohodlné. Zvýšení profilu pod vnější stranou dlaně nabízí další navýšení absorpce otřesů.

Pěnové gripy často nevynikají přílišnou životností, model Author AGR-F750 je ale v tomto ohledu výjimkou. Použitá pěna je velice hustá a nemá tendenci se drobit. Z vlastní zkušenosti můžeme potvrdit, že tento model vydrží několik sezón a mnoho tisíc kilometrů. Životnost testovaných gripů je dokonce vyšší než v případě celé řady klasických pryžových provedení. Za cenu od 130 korun si nelze přát výhodnější kombinaci.

www.author.cz

(kad)

+ nízká hmotnost, životnost, cena

- nenalezli jsme

Chraň si svoje vejce ...



CE

Naše ochranné výrobky jsou testovány a certifikovány dle evropských norem CE EN 1077, CE EN 1078, CE EN 1621, CE EN 14120. Více info na www.haven.cz.

Haven

Upeč si svou botu

Silniční závodní tretry Lake CX401 jsou určeny hlavně pro absolutní přenos záberu na pedál. Tvar tretry je totiž možné tepelně vytvarovat podle nohy jezdce, takže obuv zůstane pevně spojená s chodidlem. Jak na to, je dobře vidět v instruktážním videu na stránkách www.lakecycling.com. Stačí na to dobře troubat, ale je nutné dodržet přesně popsaný postup ve videu či v návodu u bot.

Cena treter CX401 činí 8 999 Kč, což odpovídá nejen této výmoženosti, ale i použití nejvyšších technologií značky. Svrchní část je ušita z klonání kůže K-Lite, jazyk a zadní část boty využívají tepelné regulační technologie Outlast, která udržuje stálo teplotu. Patentovaná karbonová podešev CFC obklopuje v zadní části patu, takže zlepšuje přenos síly na pedál a zároveň zlepšuje tuhost i pohodlí tretry.



Závodní karbonová podrážka má za úkol zajistit dokonalý přenos síly na pedály. O stahování tretry se stará osvědčený systém BOA, jenž díky rovnoměrnému stažení zamezí nepříjemným tlakům na nárt.

Hmotnost páru treter Lake CX401, které se prodávají v perlové bílé, stříbrné a černé barvě, je 230 gramů a jsou dostupné ve velikostech 39-48 v půlicích a pak ve velikostech 49 a 50. Kromě toho je možné si pořídit i širší variantu a verzi pro pedály Speedplay.

(mig)
www.bikecentrum.cz

SAMODOMO

V tomto díle domácí kutilské dílny si ukážeme, jak rafinovaně vyřešit problém s rovným seřiznutím sloupku vidlice. V dílně každého servisu by měli mít speciální přípravek, jenž díky dvěma plátům z kalené oceli nad sebou vytvoří po nasazení na sloupek vidlice jakousi vodící spáru pro list pilky,

pomocí starým představcem, který už dosloužil. Spodní hrana jeho objímky totiž po nasazení na sloupek přesně ukáže rovný řez a dá se tudíž použít jako vodítko pro pilku.

Je třeba si však uvědomit, že představce je z duralu a není tudíž odolný proti zoubkům pilky jako ocel, proto je



potřeba velmi pečlivě hlídat, zda nám představce stále ještě slouží jako vodítko, nebo zda už na druhé straně neležeme i do něj a řez tedy není zcela přesný.

takže řez je zcela přesný. Vlastnit takové zařízení však pro běžného cyklistu nemá smysl, vždyť kolikrát do roka si měníme vidlici?

Když už se vám ale stane extrémní situace, že si koupíte novou vidlici, odnesete si ji domů na naměření řezu, odnesete si ji domů na naměření řezu, ale v servisu mezitím zavrou a vy už třeba časné ráno odjízdit na dovolenou, dá se použít na její zkrácení jednoduchý figl. Pro určení přesného kolmé řezu kolem dokola sloupku si totiž můžeme

straně neležeme i do něj a řez tedy není zcela přesný. Z tohoto důvodu se nabízí o něco lepší varianta nasadit představce na sloupek dál směrem ke korunce a mezi něj a pilku vložit ještě jeden vymezovací kroužek. Vzhledem k tomu, že kroužek na sloupku nedrží tak těsně a při řezání se protáčí, dochází k jeho odření listem pilky, takže jej již z estetických důvodů nebude možné použít, nicméně svůj úkol splní.

(mig)

PEARLIZUM
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

[WWW.ROGELLI.CZ](http://www.ROGELLI.CZ)



♀ **MONTROSE**
1649 Kč

**ULTRALEHKÁ
CYKLISTICKÁ
PLÁŠTĚNKA
ROGELLI**

Ultralehký model pláštěnky s prodlouženým zádočným dílem je z materiálu s vodním sloupcem 3000 mm a průdyšností 3000 g/m²/24h s podsepenými švy. Nesmrtelný celopropanací zip s podložním a překrytím u krku, který zabraňuje poškrábání krku. Reflexní potisky na rukávech a zadním dílu. Bunda lze snadno sbalit do přiložené kapsičky. Velmi nízká váha a skladnost Vám dovolí mít bundu stále s sebou v záložce proti nečekanému větru a dešti. Rukávy a pas jsou ukončeny do velmi jemné gumy s nápisem ROGELLI PERFORMANCE. Váha pouhých 220 gramů.



♂ **MORRIS**
1649 Kč

WWW.ROGELLI.CZ

Už skoro půl roku se věnujeme problematice kotoučových brzd a konečně jsme se dopracovali k samotným kotoučům. Na první pohled nejde o nic převratného, jen o kus nerezové oceli, která má odpovídající průměr, tloušťku a tvar. Jenže v dnešní době může být výběr vhodného kotouče velkou alchymii, která může ovlivnit nejen hmotnost a celkový vzhled kola, ale i výkon brzd.

Kotouče bychom mohli rozdělit na jednoduché a dvoudílné a ty pak následně na pevné a plovoucí provedení. Jednoduché jsou tvořeny jedním druhem materiálu, tedy nerezovou ocelí (karbonem, titánem či duralum s keramickým povlakem). Jejich průměr

Záhady kolem disků 11



Firma Ceradure vyrábí pastorky a kotouče s duralovým základem potaženým keramickou vrstvou. Měla by tak být zajištěna odolnost a nízká hmotnost. Udáváná hmotnost kotouče průměru 160 mm je pouhých 68 gramů.



Dvojitý disk je spojením dvou kotoučů nerezovými plátky pájenými niklem za teploty kolem 1000 stupňů. Měl by lépe odvádět teplo, čímž zajistí stabilnější výkon.

ho rozšíření se u nich asi nedočkáme, většinou jde jen o prototypy.

Keramické kotouče jdou ruku v ruce s výrobou pastorků z kombinace duralu a keramických materiálů a měly by být skoro o polovinu lehčí než nerezové provedení. Titan je pak dalším materiálem, který už se začíná celkem zviditelňovat. Jde jak o celotitánové kotouče, které jsou v podstatě stejné jako jedno-

dílné nerezové provedení, tak o kombinace titanové brzdové plochy s duralovým nebo karbonovým našečem. Je tedy z čeho vybírat a vše je omezeno jen použitými typem náboje a uchyacení kotouče nebo stavem penězence. Nicméně stále platí, že nerezový kotouč je pro dlouhodobé používání a případný servis tou největší jistotou.

(už)



Karbonové kotouče jsou zatím jen ve fázi prototypů, nicméně karbon se používá třeba jako materiál našeče dvoudílných kotoučů.



Na dvoudílném kotouči je dobře vidět plovoucí uchyacení vnější brzdové plochy. Nity velkého průměru umožňují nepatrnou vzájemnou výchylku obou částí pro lepší přizpůsobení se třmenu.

Titánové kotouče sází na nízkou hmotnost a jednoduchost provedení. I u nich se objevuje kombinace s karbonem na postu našeče.



je standardně 140–225 mm a k náboji jsou uchyceny šestíci šrouby.

Ocelová klasika

Nerezový kotouč je dva milimetry silný a vypaluje se laserem z plechu na speciální stolici. Díky tomu je zajištěn přesný tvar. Do plechu tak lze vypálit takřka jakýkoliv motiv, takže kotouče mohou mít vnější okraj jak hladký, tak zvlhý nebo zubatý. Totéž se týká vnitřních odlehčovacích otvorů, které jsou od kulatých až po hranaté, nebo mohou mít vzory květin či logo výrobce.

Právě tyto otvory jsou tím, co určuje hmotnost kotouče, protože vnější průměr nelze výrazněji ošidit a základní ramena, vedoucí od náboje k vnějšímu okraji, také musí mít kvůli přenosu síly určitou tloušťku. To zda destička dosáhne na plný materiál nebo na otvory stědající se s plechem, není sice na první dojem při brzdění znát, ale ve výsledku to jezdec může poznat na rychlosti úbytku brzdového obložení. Čím více velkých otvorů v brzdě ploše kotouče je, tím vícekrát musí destička při rotaci přijít do kontaktu s jejich hranami. To má ve výsledku vliv na nepatrně rychlejší úbytek materiálu obložení. Není to ale zase tak markantní, takže gramová úspora se zde určitě vyplácí.

Odlehčovací otvory mnoho cyklistů považuje za větrací, a čím vyšší je jejich počet, tím větší by měla být účinnost brzdy. Bohužel právě teplo vznikající třením destiček se musí někam absorbovat a tím nejlepším pohlcovačem bude nikoliv vzduch, ale v první řadě materiál kotouče, který až následně odvede teplo do okolí.

Hodně zubaté kotouče mohou mít vliv na plynulost brzdného účinku, kdy bude v nižších rychlostech znát výraznější cukání v brzdě podle toho, zda je destička zrovna v místě, kde je více nebo méně materiálu. Kulaté nebo mírně zvlhý provedení je tedy z tohoto hlediska ideálem.

Tuhá dvojkombinace

Jestliže nerezový kotouč na šest šroubů byly první, pak hned po nich přišlo na řadu dvoudílné provedení. To kombinuje duralový našeč šestíci



Hope přišlo s novinkou v podobě uchyacení kotouče na třech šroubech, které mají stejný průměr jako šrouby do převodníků. Zda větší průměr bude znamenat stejnou jistotu jako šestice slabších šroubů, to ukáže až praxe.

ně u dvoudílných kotoučů lze duralový našeč eloxovat do různých odstínů. Eloxace se ale nevyhula ani ocelovým kotoučům, které jsou dnes k dostání v různých bar-

ách. Specialitou ocelových kotoučů je dvojitý disk od Hope, který má na svědomí český konstruktér žijící ve Švýcarsku Bob Šticha. Dvojitý disk tvoří dva nerezové kotouče spojené nerezovými pásky, které se letují niklem při teplotě kolem 1000 stupňů. Celý výrobní proces je velmi náročný, ovšem výsledkem je kotouč s dostatečnou hmotností pro odvod tepla a zároveň vysokou ventilační schopností. Díky větší síře ale musí mít více prostoru ve třmenu, který je tak výrazně širší.

Co se využití ventilace týče, Magura nabízí speciální kotouče Ventidisc s profilovaným duralovým našečem, který funguje díky vystupujícím ramenům tak trochu jako chladič větrák na třmen. Evoluce dvoudílných kotoučů směřuje nyní dále, kdy Shimano chystá na příští rok v nejvyšší sadě kombinaci duralový našeč a duralové jádro brzdové plochy, které bude z obou stran potaženo ocelovou brzdovou vrstvou. Výsledkem bude hmotnostní úspora a hlavně výrazně rychlejší odvod tepla díky duralovému jádru. Ovšem jak bude komplet odolný vůči poškození nebo jaká bude jeho životnost, to ukáže až čas.

Dalšími směry je použití zcela nových materiálů jako karbon či dural a keramika nebo titan. Karbonové brzdové kotouče se objevují ve světě F1 a pro biky je použil například konstruktér Storck. Stejně jako karbonové ráfky ale potřebují speciální materiál destiček a velké-

je standardně 140–225 mm a k náboji jsou uchyceny šestíci šrouby.

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 Štork
Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

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

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

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ
značková prodejna
servis kol
APACHE GIANT SUPERCA

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

Computer VDO X1

Nové computery řady X německého výrobce elektroniky pro automobily i cyklistiku VDO přináší několik novinek. Předně velkou radost jistě udělá vylepšená architektura displeje, kdy jsou v levém horním rohu neustále zobrazeny hodiny a v dolní části jsou ve dvou řádcích celé názvy jednotlivých veličin. Oproti základní řadě A je nová řada X vybavena systémem EMC, kdy se menu ovládá celkem čtyřmi tlačítky. Na přední straně jsou dvě listovací, na bocích pak tlačítka pro vstup do menu a pro potvrzení či návrat do podložky.

V katalogu byl computer X1 uveden jako velice jednoduchý a intuitivní, což se nám však na první pohled moc nezdálo. Systém ovládání čtyřmi tlačítky je totiž možné odhalit stylem pokus-omyl, ale vzít si k ruce manuál je mnohem jednodušší a také nervy šetřícím způsobem především pro jezdce, kteří mají zkušenosti s jinými computery. Poté zjistíme, že VDO se skutečně ovládá intuitivně a velmi snadno.

Dvě přední tlačítka jen přepínají mezi ujetou denní vzdáleností, časem jízdy, průměrnou a maximální rychlostí. Slovo More pod denní ujetou vzdáleností však jezdce informuje, že po stisknutí pravého bočního tlačítka se dostaneme do menu celkové vzdálenosti, kde můžeme přepínat mezi celkovou ujetou vzdáleností a celkovou vzdáleností s obvodem kola 1 a 2. Zpočátku jsme přemýšleli, proč jsme pro zobrazení těchto veličin klikat do podmenu a proč se nemůžeme zobrazovat společně s výše uvedenými informacemi. Důvod jsme pochopili až při jízdě – pro jezdce je lepší za jízdy listovat pouze mezi informacemi, týkajícími se konkrétní jízdy. Na celkovou ujetou vzdálenost ODO se přece jen díváme spíše při psaní tréninkového deníku než při jízdě. Zrychlení práce je vidět i v tom, že pokud mezi základními veličinami sledujeme pouze třeba čas jízdy a ujetou vzdálenost a průměrná ani maximální rychlost nás nezajímají, nemusíme jedním tlačítkem postupně prolisťovat všechny údaje v menu, ale druhým tlačítkem se vždy můžeme vrátit zpět na původní údaj.

Samozřejmostí je už porovnáni okamžité a průměrné rychlosti, které indikují malé šipky vedle menu.

Líbilo se nám i to, že kvůli nastavení jazyka, času, obvodu kol, výběru jízdního kola či vymazání dat se nemusí computer snímat



z řídítek a ostrým předmětem stiskávat jakási skrytá tlačítka, ale i k této funkci se dostaneme přímo z menu. Pro udání obvodu kola není potřeba měřit stopu či průměr pneumatiky, ale stačí si vybrat z přednastavené tabulky rozměrů plášťů, což také zrychlí nastavení. Během závodu se také hodí fakt, že bezdrátový přenos dat je u verze bez kabeláže digitálně kódovaný a ke všem bezdrátovým modelům je možné dokoupit kadenci.

Celkově musíme uznat, že computer VDO X1 je šikovný pomocník, který si vystačí se základními informacemi a jezdce neobtěžuje složitým listováním ani nastavováním. A k tomu všemu potěší i cenou 590 Kč.

Pokud si připlatíme stovku na model X2, dostaneme navíc ještě stopky a jistotu uchování dat při výměně hlavní baterie. Modely X1 a X2 mají také své varianty s bezdrátovým přenosem, označené DW. Ceny obou se pak oproti kabelovým verzím liší o šest set korun. (mg)

www.progresscycle.cz

➕ jednoduchost ovládání i nastavení

➖ nenalezi jsme

NAKUPUJEME Cyklocomputery

Na začátku 90. let byl ještě standardním computerem na kolo mechanický tachometr s bowdenem a lanek, podobný jako u malých motocyklů. Doba se našťastí změnila, technologie zlepšily a hlavně se vše neuvěřitelně zminiaturizovalo.

Při výběru computeru bychom měli v první řadě hledět na to, kolik toho hodláme najet a jak moc budeme kolo používat. Počet funkcí se dnes standardně pohybuje od pěti výše, takže si můžeme vybrat, co všechno budeme chtít vědět a co už jsou pro nás nezajímavé hodnoty, přes které budeme muset tlačítka přepínat, než se dostaneme k námi požadované veličině.

Vybírat bychom měli provedení od zavedené značky jako např. Cateye, Sigma, VDO, Echo či Blackburn nebo od cyklistických značek, které si svoje computery nechávají vyrábět u zavedených výrobců. Koupit si model s deseti funkcemi někde v supermarketu a čekat, že vydrží bez problémů fungovat více než rok, je nesmysl.

Většina značek má vlastní způsob uchycení k řídítkům či představi, takže pokud máme nestandardní tvar řídítek, je vždy dobré to vyzkoušet.

Dvojice plastových stahovacích pásků patří mezi nejuniverzálnější řešení. Důležitá je velikost computeru a hlavně displeje, aby na něm zobrazené údaje byly dobře čitelné. Víceřádkový displej sice zobrazuje několik funkcí najednou, ale většinou menšími písmeny, takže pozor.

Velikost tlačítek je dalším faktorem a rovněž i snadnost přepínání mezi funkcemi. Tlačítka, které jde stěží zmáčknout v klidu v obchodě, pak budeme v dlouhopských rukavicích na řídítkách přepínat jen stěží. Naopak computery s automatickým přepínáním mezi funkcemi nás mohou nemožností ovlivnit právě zobrazenou funkci trochu omezovat.

Co se týče kabeláže, zesílené provedení je na bike ideální, ale není nezbytnost. Mnohem důležitější je její správné navinutí kolem hadičky brzdy či bowdenu, abychom ji při prvním zatočení či protočení vidlice nepřetrhli. U computerů s měřičem kadence pak nastává ještě problém s kabeláží ke klikám, takže dvojitá opatrná instalace.

Tohle samozřejmě může vyřešit pořízení bezdrátového provedení. To má stejné tvary a velikost, pouze snímač na vidlici má výrazně větší, protože je v něm umístěna baterie a mechanismus vysílající signál do computeru na řídítkách. Nevýhodou bezdrátového provedení je menší životnost baterie proti klasice a také omezení vzdálenosti mezi snímačem na vidlici a samotným computerem na řídítkách. Ta bývá většinou do 60 cm, takže pozor. Například majitelé vidlice Cannondale Lefty, kdy musí být snímač na spodní pohyblivé části u náboje, musí toto řešit adaptéry či kabeláží.

Přenos signálu mezi snímačem na řídítkách a vysíláčem na vidlici by měl být kódovaný, aby nedocházelo k záměně dat u dvou kol jedoucích vedle sebe. Rizikem je u složitějších verzí také jízda pod vysokým napětím, kde občas může dojít ke ztrátě signálu. Záleží tedy, jakým způsobem je tento přenos signálu vyřešen.

Při výběru hledíme hlavně na základní funkce a také na ty složitější, jako jsou měření nadmořské výšky či teploty, nebo dokonce tepové frekvence.

Zmíněné funkce nabízejí jezdci nejen informace o aktuální nadmořské výšce, kterou měří většinou podle tlaku, ale také o celkovém převýšení a po vylíže umí data zakreslit v počítači do grafu. Kdo tedy raději než krásy okolní krajiny sleduje data a křivky, má možnost namísto tréninkového deníku zapisovat převýšení a profil trati.

Měření tepové frekvence vyžaduje nošení hrudního pásu, který přenáší frekvenci srdečních tepů do computeru, a ten už je vyhodnocuje a zobrazuje. Většinou ale jezdci kombinují klasický computer se sportsterem (hodinkami), který mají na ruce nebo na řídítkách zvlášť. Manipulace s obojím je pak jednodušší a hlavně se dá sportster používat samostatně.

Při výběru computeru tedy hledme na to, aby měl záznamy okamžité, maximální a průměrné rychlosti, času jízdy, denní a celkové vzdálenosti a hodiny. Pokud máme dvě kola a computer používáme pro obě, musí mít ještě paměť na dva obvody kol, případně pro několik okruhů. V každém případě počítejme s tím, že složitější provedení vyžaduje vždy dlouhý studovaný návod, než člověk využije všechny funkce.

Takže příjemný nákup.

(už)



JESTLI JSI STÁLE POMALÝ, KOLEM TO NEBUDE.

2010 GT MARATHON. Nejlehčí plně odpružené celokarbonové kolo v historii GT. A to už něco znamená, když je vyrábíme tak dlouho. Prostě špička pro maraton a cross-country, která posune hranice tvých možností. Ptáš se proč? Přece díky nepřekonatelným technologiím. Například patentovaný systém zadního odpružení GT Independent Drivetrain ti pomůže zvýšit efektivitu šlapání na maximum. Teď si můžeš být jist, že se hravě vypořádáš se všemi nástrahami trati. Včetně soupeřů.

INDEPENDENT DRIVETRAIN ZAJIŠTUJE DOKONALÝ PŘENOS ENERGIE UDRŽOVÁNÍM KONSTANTNÍ VZDÁLENOSTI MEZI SEDLEM A PEDÁLY. >>



VÍCE INFORMACÍ NA BIKECENTRUM.CZ



©2010 GT Bicycles