

# CYKLOSERVIS

2010  
KATALOG KOL  
CYKLOSERVIS  
CYKLISTICKÝ ČTRNÁCTIDENÍK  
KATALOG KOL  
2010

VLOŽENO  
CD  
S NEJVĚTŠÍM  
KATALOGEM  
KOL

**2800 modelů kol**

s fotografiemi od 48 značek,  
rozdělených do 28 kategorií  
podle využití



## MALLORCA BIKOVÁ

## Za hvězdama na kole

S vědcem a cyklistou  
Jiřím Grygarem o Ebicyklu

Možná i vy patříte mezi ty, kteří před dvaceti lety, každý týden, netrpělivě čekali na pravidelný televizní pořad Okna vesmíru dokořán. Seriál, kterým provázel Jiří Grygar, úžasný propagátor vědy. Seriál, při kterém jsme mohli nahlédnout do podivuhodného světa kosmického záření, planet, černých děr, galaxií a dalších nám většinou nepochopitelných záležitostí.



Jiří Grygar je nejen vědec, ale patří mezi ty skvělé popularizátory vědy, kteří zajímavým a poutavým způsobem dokážou zatáhnout do světa vesmírných složitostí takřka každého. Ale Jiří Grygar není jen známým vědcem, on je i náruživým cyklistou, který každoročně spolkne na svém kole nějakou tu tisícovku kilometrů. Když s ním hovoříte, máte dojem, že cyklistiku ve svém životě staví na podobně stejnou úroveň jako vědu, kterou očividně miluje. I dnes, kdy mu je již 74 let, se dokáže na jízdním kole přepravovat z Prahy do astronomické observatoře v Ondřejově. Na obyčejném železném kole.

Jiří Grygar ale není obyčejný cyklista. Již více než 25 let je také hejmanem příjemného uskupení s názvem Ebicykl, kde se recese střídá s naprostou dokonalou naplánovaným prázdninovým putováním mezi hvězdárnami. Na první pohled se může zdát, že se jedná výhradně o jednoduché a příjemné vyjížďky mezi hvězdárnami. Opak je často pravdou.

Jízda má i stokilometrové denní etapy, které je potřeba absolvovat i proti větru nebo v dešti. Alespoň tehdy, pokud se chtějí účastníci vyspat na předem objednaném místě. Skromně, třeba na židličce ve spacáku. A náčelník spolku Grygar? Ten si ještě i po náročné etapě stoupne před desítky napjatých posluchačů a dlouho dokáže přednášet, co že to vůbec tam nahoře nad námi je. I jeho přednášky jsou pravidelnou součástí jízdy Ebicyklu.

Ale ponořme se s ním již do jeho světa vědy a především cyklistiky.

**Kdy vznikl Ebicykl, kdo ho založil a co ten název vůbec znamená?**

Ebicykl (Expedice na BICYKLech) vznikl v r. 1984 z iniciativy tehdejšího studenta gymnázia a astronomického nadšence Jaroslava Soumara, který mi poslal dopis, v němž navrhl, abychom spolu o prázdninách navštívili na kole některé naše hvězdárny.

► Pokračování na str. 10

**INSTINCT 29**

Akční cena  
**28.990,-**

**INSTINCT 29**

Doporučená cena: ~~33.990,-~~

www.author.eu

Středomořský ostrov Mallorca je na jaře známý hlavně jako ideální tréninkové místo pro najždění prvních objemů na silnici. My jsme však na tomto ostrově objevili v sedle horského kola zcela novou dimenzi ježdění.

Desítky kilometrů silniček na rozlehlých rovinách vybíží k jarnímu roztačení nohou před sezónou, horský hřeben, táhnoucí se v severní části ostrova, pak již roztroušeným jezdcům poskytne několikakilometrová stoupání až do výšek nad 1500 m n.m. Není divu, že na Mallorce trénují nejen silniční profesionálové v čele s Romanem Kreuzigerem, ale také biková špička.

Ta potřebuje kromě najždění kilometrů na silnici i bikový trénink v těžkém terénu. Jenže letošní zima byla v Čechách tuhá a nějaký ten terén abys pod nánosy sněhu pohledal. A tak jsme se rozhodli, že optimální tréninkové tratě pro horská kola si najdeme právě v teple Mallorky.

► Pokračování na str. 2 a 3

www.ktm-bikes.cz



– Dokončení ze str. 1

**Země každého**

Mallorca má však tu nevýhodu, že prakticky každý metr země někomu patří. Skoro všechny pozemky jsou tam oploceny, na většinu se sice dá brankou volně vejít, ale na některé se platí pár euro poplatků a jinde je vstup vyloženě zakázaný. Projíždět hory na „blind“ a hledat okruhy ve volné přírodě by bylo nejen zdlouhavé, ale hlavně bychom se mohli velmi snadno ocitnout na hraně skály, neboť mnohé lovecké chodníčky končí nad srázy. Značení stezek barvami tak, jak jej známe z domova, na Mallorce prakticky neexistuje. Teprve na ostrově bez sítě turistických tras si člověk uvědomí, jak báječně máme tu naši zemi proškopovanou značenými cestami (díky Klubu českých turistů).

Proto bylo jednodušší se spojit s místními bikery, kteří znají vhodné tratě. V jednom bikeshopu jsme dostali kontakt na místního znalce, který prý má Mallorcou proježděnou křížem krážem, takže ten nám jistě pomůže.

**Ruka zákona ve službách turismu**

První setkání s Pedrem bylo nezapomenutelné. Na snědém osmačtyřicetníkovi drobné postavy nejprve upoutají mohutná vyrysovaná lýtka. Hned bylo jasné, že osm vyjížděk s ním bude očištěc. Za pravdu nám dal už první výlet nad hlavní město Palma, kde Peré mimo chodem pracuje jako městský policista. Jméno Peré není překlep, Pedro si totiž nechal úředně změnit své španělské jméno na mallorské Peré, neboť místní obyvatelé se na Španěly dívají jako na okupanty a chtějí nezávislost. Jedním



ze znaků jejich národní příslušnosti je i jazyk katalánština, na nějž jsou pyšní a španělsky odmítají hovořit. Je to o to pikantnější, že ačkoliv Peré pracuje ve státní sféře, hrdě se hlásí k nacionalismu.

Od moře okamžitě stoupáme směrem k horám. Peré jede první a na jedinou červenou nezastavuje. Pětm se ho, zda policisté na Mallorce nemusí respektovat semafor, načež mávne rukou a pronese: „Semafor jsou jen taková pomůcka v orientaci, důležité je se pořádně rozhlédnout a používat hlavu“. Začínám tušit, že ačkoliv vyjíždky s ním budou pořádný záhub, nudit se asi nebudu.

**Křest peklem**

A nemýlím se. První den na kole po třech zimních měsících, kdy jsem navíc celé Vánoce a půlku ledna bojoval v posteli s tuhou angínou, se Peré rozhodl prověřit mou okamžitou zdatnost. Stoupáme na vyhlídku na hřebec Na Burguesa, nejprve po asfaltu. Celkem to jde, ale po zdolání prvního úseku odbočujeme do lesa na kamenitou pěšinu, která rozhodně neklesá. Peré na svém celopěru neřeší tlumič, má jej otevřený pořad, a ví proč. Rozbitá cesta se stále víc a víc zvedá, zatím-

co plochých kamenů spíše přibývá. Když stoupáme na nejlehčí převod, k plotnám se přidávají ještě volné kameny, takže výjezd je jedno velké kličkování. Peré mi díky své natrénovanosti a síle dává jasně najevo svou převahu a na kopci ve výšce 461 m n. m. (!) se se škodolibým úsměvem ptá, zda je všechno v pořádku. Odvětim, že nic moc, že to je pro našince na první den po zimě celkem peklo, a on, že takhle se na Mallorce prostě jezdí.

Sjezd je prakticky to samé – brutál. Volné kameny, hladké plotny pod nimi, zatáčky jak na Gardé a cesta dolů v hrozném kalupu. Držím se za ním a jedu co to jde, snaží se mi ukázat, že se nebojí. Jednu zatáčku však bere venkem. Mé v tu chvíli „rupne v kouli“ a říkám si, že mu musím po tom prvním výjezdu ukázat, jak se jezdí u nás. Podjíždím ho vnitřkem a rvu to kámen nekámen. Říditka mi drncají v rukách, celé kolo se třese tak, že mám rozmazané i vidění. Naštěstí se všechny volně ležící kameny odráží od mého předního kola a nějakým zázrakem cestu ustojím bez pádu. Peré přijíždí až po chvíli a číí se, že mu nemůžu takhle ujíždět, co kdyby tam byla odbočka. Mé ale těší, že jsem udržel jeho respekt na uzdě a od této chvíle už pro něj nejsem jen nezkušený turista z Čech.

To, co přichází vzápětí, je však neskutečná nádhra – panorama moře, kaktusy, pinie a volně se pasoucí ovečky, to vše tvoří kulisu tohoto nelehkého putování.

Cesta se po chvíli opět láme dolů a místy je na XC kole vyložené nesjízdná.

Obrovské vystouplé kameny v korytě neumožňují úsek projet tak, aniž by si jezdec neodfoukl buď nohu, či přehazovačku. Sedla máme zasunuta úplně dolů a před jednou zatáčkou v prudkém svahu nezbyvá než to dobrzdit na předním kole a otočit se s nohou na zemi, abychom ji vůbec vytočili.

Po zdolání sjezdu má Peré hlavu rozsemtať od ucha k uchu jako Muf Supermuť a na mě námitky, že tohle není trat pro XC, ale pro závod světového poháru ve sjezdu, jen suše opakuje: „Jsem ti říkal, takhle tady jezdíme a tohle je jen začátek“. Nekecá. Přichází další brutální stoupáky opět do výšky nad čtyři stametry nad mořem a další drsné sjezdy. V jednom točitém výjezdu se snaží to vyjet co nej dál, ale kameny jej sundávají a kolenem si kopne do řazení. Já raději tlačím, tohle se opravdu nedá ani vyská-



kat. V nohách už máme přes třicet kilometrů tímhle terénem a já v dalším, už asi tisících výjezdu na nejmenší převodník, pomalu odpadám. Poslední sjezd, který by se dal přirovnat k nejhorším pasážím „Sudet“, je na tomto okruhu tím nejjednodušším a zároveň i nejobtavnějším. Mazec. Po převýšení 1300 metrů a 40 kilometrů tím nejtěžším představitelným terénem se vracíme k hotelu. Vysvětluji Perému, že takhle to fakt nejde a že v příštích okruzích budeme muset na náročnosti dost ubrat, jinak se to našincům prostě nebude líbit. Tedy určitě ne první den na Mallorce po zimě.

**Normálka**

Po vydatné večeři a spánku v hotelu u moře nabírám síly na další den, kdy dáváme „jen“ 50 km z Palmy do Bunyoly spíš po rovinách ve vnitrozemí. Obdivuji místní starobylou architekturu, mlýny u letiště a panorama hor v dáli. Všude to voní rozkvetlými stromy, projíždíme nesčetnými sady olivovníků, na každém



www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

2010 carbotec  
▶ www.leaderfox.cz mtb

maxbike  
www.maxbike.cz



33.500,-



rám	AL 7005 SL		
vidlice	Suntour XCR LO		
vybavení	Shimano SLX/Truvativ		
doplnění	Zoom lite RED		
hmotnost		12,83 kg	
cena			17.900,-

LEADER FOX RECROSS

ARDEEN

2010 BOHEMIA BIKE a.s. / Vřenská 2290 / 370 01 České Budějovice / Česká Republika  
Tel.: +420 388 314 885 / Fax: +420 388 311 289 / E-mail: info@leaderfox.cz



rohu roste nějaká ta palma a pasou se oslíci a ovce. Ideální trať pro rozjetí. Peré to chápe a upravuje svůj další program.

**Panoramatický okruh**

Výlet číslo tři vede z Bunyoly směrem na Alaró, sedm kilometrů jedeme do kopce po prašné cestě a kocháme se výhledy do kraje. Jedním směrem vidíme asi 40 kilometrů dlouhou rovinu až k moři, na druhé straně hory se pak zvedají nejvyšší vrcholky Puig Tomir, Masanella a Puig Mallor. Tam někde v horách se právě trápí na silničkách naši kamarádi závodníci a my si užíváme pohodičku v teple. V nadmořské výšce nad 620 metry brázdíme rozbitým terémem fantasticky

šestikilometrový okruh. Jezdíme nahoru a dolů, Peré většinou vybírá stezky, které bych označil za střední obtížnost, místy vyžadující odpružené kolo. V jednom místě opět přichází superprudký sjezd, kde se Peré nechává zvěčnit a je šťasten, že právě odsud má fotku i video. Sjezd je tak prudký, že i na kameře, která většínou vždycky obtížnost zkruskuje, je vidět jeho sklon. Po objetí okruhu máme dvě možnosti – buď se vrátit prašnou cestou, což je nuda, nebo odbočit do svahu a jet hodně prudkým těžkým sjezdem. Samozřejmě musíme zkusit tu těžší variantu, a je to skutečně sjezd jak z Kanady, označil bych ho opět černou barvou pouze pro experty. Velké balvány v prudkých

zátáčkách, mezi nimiž se povalují haldy volných kamenů, prověří nejen brzdy a techniku, ale také psychickou zdatnost, protože mnohé zátáčky jsou na okraji srázu. Nicméně Peré si „chrochtá“ a výská a ochotně projíždí některé pasáže i vickrát na fotku. Místo aby reptal, užívá si svých patnáct minut slávy, protože prý vždycky tyto sjezdy co nejrychleji profrčí a žádné fotky z nich nemá.

**Až k moři**

Další výlet do hor nás z městečka Esporles vede přes hřebeny až k moři. Peré mi ukazuje několik svých oblíbených klikatých sjezdů s hliněnými klopenkami, pak jedeme dlouho po pobřeží kousek nad mořem, zdlouváme kamenné stezky, písčité duny a přetínáme několik potůčků, ústících do moře. Za panoramatickou vložku si Peré odnáší jedničku, daní za ni je však další osmikilometrový stoupák od moře skoro do osmi set metrů nad mořem. Sada 2x10 jen s dvěma převodníky by zde rozhodně byla za trest, neboť z mého nejméněšního převodníku se pomalu stává nejlepší kamarád. Poslední sjezd zpět do Esporles je však opět za odměnu, prašný singl nad silnicí se klikatí a umožňuje se na každém kameni odrazit ke skoku. To však Peré k mému úžasu absolutně nezvládá, vždycky všechno přejíždí a nechává kolo absorbovat všechny rázy. Když pak po něm chci, aby na jednu fotku nadhodil přední kolo, zjišťuji, že mu to dělá velký problém. Sjezdař, který všechny pasáže zdlouvá díky odpružení, to jsem ještě neviděl. Nicméně to funguje.

**VideoShooting**

Pátý den jedeme s majitelem společnosti Nacesty.cz točit záběry do propagačního videa, které by mělo vzniknout právě pro představení bikových stezek, které zde najdeme a zaznamenáváme do GPS.

V okolí přímořského města Soller projíždíme mezi plantážemi pomerančovníků a citroníků, které tvoří nádherné barevnou kulisu, dechberoucí panoramata pak vytváří záliv v přístavu s mohutným majákem či západ slunce nad mořem.

**Mallorské Trosky**

Jako hodně pěkný výlet označil panoramatický okruh v okolí městečka Alaró, nad nímž se tyčí dvě obří skály. Z dálky připomínající českoraké Trosky. Na nutně zlo v podobě výjezdu na nejlépejší převod si začínám zvykat, neboť už vím, že na konci kromě dech beroucích výhledů číká vždy nějaký ten zábavný sjezd. Nemýlím se. Poté, co sjíždíme do vyschlého kaňonu mezi skalami, stoupáme opět do 600 m n.m. na nejlépejší převod. A nejen to, projíždíme jednou farmou (místně se jí říká finca), kde je vstup za 3 eura. Tedy pokud máte tu smůlu, že na rozlehlém prostoru mezi olivovníky, mandlovníky a citrusovníky někoho potkáte. V jednom místě opět musíme tlačit do kopce, protože tak prudký krpál se vážně zdlouhat nedá. Odměnou je výhled na nejvyšší horu Massanella a ovčí rodinku s malými „ovechas“, jak se španělsky říká ovečkám. Sjezd vyslyším korytem řeky je ultranáročný na koordinaci pohybu a nadhazování předního kola na balvány, přičemž Peré mi sděluje, že je to poprvé, co to díky nové dovednosti projel celé bez šlápnutí na zem.



Na tachometru přibýlo dalších 40 km a já pomalu cítím, že forma leze nahoru. Ještě zdlouhat dva brody a ony zmíněné skály necháváme za zády.

**Okruh pro Kolo pro život?**

Na hotelu je s námi i organizátor seriálu Kolo pro život, který by příští rok mohl začínat právě na Mallorce. Sedmý den tedy projíždíme asi 45 km dlouhý okruh nedaleko hotelu, který vede terémem, podobným jako je v Českém ráji, s jedním mohutným výšlapem na kopec Randa. V tomto kopci dokonce ve výjezdu po silnici na horských kolech nakládáme i některým silničářům a ve srandě si utahujeme z toho, že jezdit takhle ještě dalších osm dní, budeme muset zavolat Armstrongovi, abychom měli vůbec s kým jezdit.

Sjezd z vrcholu mě už nepřekvapuje, opět zábavný, ale černý trail, plný vystouplých balvanů a klopének. Pro enduristu super, ale pro „kolo pro“ příliš těžký. To budou muset organizátoři ještě odladit, kudy závodníci z kopce pojedou dolů. Celkově je však okruh plně v regulích maratonu a jako první závod sezóny by to mohlo být pěkné.

**To nejlepší nakonec**

Poslední den přichází prakticky nejlepší okruh nad městem Palma, který máří tak, jako skoro všechny ostatní, čtyřicet kilometrů. Opět nás čeká táhlý výjezd do hor směrem na sever přes

Establiments, abychom se pak svezli náročnými singletracky po vrcholcích kopců a spustili se dolů tím nejzábavnějším traillem, co tu mají. Klopénky, skoky, skalky, jedna zátáčka za druhou, prudké hrany, nepřehledné množství překážek, uzpůsobených bikery pro co největší zábavu z jízdy. To je ta pravá jízda, tady si to každý, aspoň trochu zručný biker, zocelený předchozími sjezdy, musí neuvěřitelně užít. Jako tečka za tím našim mallorským putováním je to fantazie. Zpátky do Palmy se vracíme opět přes Esporles a Establiments a v hlavě se cestou po pobřeží promítají zážitky ze všech osmi cest.

**Jako droga**

Mallorská pohádka o horách, kde se dá najet nejen spousta kilometrů, ale hlavně zdokonalit techniku jízdy v těžkém terénu, ohlednout spoustu nádherných míst a ochutnat místní speciality, se rozplynula, když jsme se vrátili do ještě zasněžených českých hor. Ale chuť potu, který mi stékal z čela v nejtěžších výjezdech, mám stále v paměti a nejednu noc se ve snech vozím po Mallorských biko-tych stezkách, které nám přinesly tolik netušených zážitků. Už teď vím, kde příští rok začnu svou bikovou sezónu. A díky gps mapám, které jsme na Mallorce zaznamenali pro českého organizátora tréninkových pobytů nacesty.cz, můžete podobně sezónu začít i vy.

Dušan Mihalčok



4EVER

ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)JADY

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

Poté, co podzimní brněnský veletrh Sport Life během posledních uplynulých let zcela odrovnal cyklistickou část tradičního pražského Sport Pragu, je zde nová výstava For Bikes. V hlavním městě, v předjarním termínu, s ambicemi oslovit koncové zákazníky v době, kdy pomalu začínají přemýšlet nad vybavením pro novou cyklistickou sezónu.

První ročník máme za sebou. Zda budou následovat i další, to si zatím netroufáme tvrdit, nicméně úplně skeptičtí rozhodně nejsme. V úplných začátcích nelze logicky počítat se silnou účastí jak vystavovatelů, tak samotných návštěvníků, ovšem ani v jednom z těchto ohledů nebyl For Bikes propadákem, což mu bylo nejednou předpovídáno. Je tedy otázka dalšího vývoje a především dovednosti samotných organizátorů domácích veletrhů, jak se se svými úkoly poperou. Přece

# Cyklistické předjaří v Praze



## Aneb dojmy z výstavy For Bikes

Mike Kluge, bývalý špičkový MTB závodník a šoumen, byl hvězdou číslo jedna. Tedy vlastně jedinou hvězdou. Zastihli jsme jej na stánku Cyklosport Kern. Jeho špičaté boty se prostě nedaly přehlédnout.



Díky pokračujícímu trendu prezentace maloobchodních prodejen jsme vedle sebe mohli vidět hned několik zdánlivě nesourodých značek.



Domácí Remerx opět nelenil a vyvinul 375 gramů vážící diskový rák pro XC, a to pro bezdušový systém. Zatím se zvažuje jeho označení. Vedle nízké hmotnosti by mělo být předností i rovnoměrné usazení niplu.



U kola Ferrari jsme zastihli Františka Fialu, testovacího jezdce a moderátora oblíbeného televizního pořadu Autosalon. Zjevně si prohlížel, jestli se tato jednostopá vozítka výkonově vyrovnají plnokrevníkům z Maranelly. Ale Františku, tady se musí šlapat do pedálů, ne na plyn!



Prezentace AGangu byla v samostatné hale nazvané AGang freestyle arena, tedy hned vedle ramp, na nichž se předvedli naši nejlepší BMX jezdci. Kromě celoodpružených modelů předvedla nová domácí značka také kolekci XC strojů, krosů a dětských kol.

ku si také zaslouží obsluha elektrokol, již scházely imbusy a běžné nářadí pro nastavení odpovídajícího posedu. Ke zkoušeným kolům dále chyběly detailnější informace a celkový stav některých testovacích strojů byl bohužel dost žalostný. Řetěz jednoho z nich byl rezavý jak liška a z jiného jsme při jízdě skoro ztratili sedlo. Takže inspirace západními veletrhy v obsazení poloviny jedné haly dráhou pro elektrokola je sice fajn, ale dotažení této myšlenky už trochu pokulhávalo.

### Co nového ukázat?

Novinky pro letošní sezónu prezen-

jen již zajeť veletrh, jehož začátky před řadou let byly přitom také skromné, má jasnou výhodu nejen v tradici, ale třeba i v kvalitě samotného výstaviště. Sport Life letos vsadil na posunutí termínu na říjen, což by podle předpokladů mělo ocenit hlavně obchodníci. Na druhou stranu pro cyklistickou veřejnost je termín před začátkem jara určitě zajímavější a vystavovatelé ani návštěvníci letošního prvního ročníku „festivalu cyklistiky For Bikes“ snad nebyli zklamáni.

### Elektrokola číslem jedna!

Zájem o elektrický doplňkový pohon jízdních kol neustále roste a nabídka elektrokol byla vzhledem k výstavní ploše i celkovému počtu vystavovatelů celkem obsáhlá. Nechyběla testovací dráha, dokonce i s přemostěním. Na ní se ale někteří testéři z řad návštěvníků bohužel nedobrovolně poroučeli k zemi, protože stavitel dráhy umístil výjezd na mostek dost nešikovně za ostrou zatáčku s klouzajícím povrchem. Naši kriti-

Přesně tohle vytane na mysl každého, kdo spatří trochu nevšední gripy Acor ASG-2901 v designu dřeva. Na první pohled by člověk s jistotou tvrdil, že jde o dřevěné provedení určené nejspíše majitelům plážových cruiserů, kteří si na podobné libůstky potrpí.

Gripý vycházejí z klasického modelu s plastovou vnitřní trubicou s dvojitou duralových pojistných koncovek. Ty mají po dvou imbusových červících na klíč č. 2.5. Pod červíky je plechová podložka, která brání jejich zavrtání do materiálu řídítka, takže není problém nasadit tyhle gripy třeba i na karbonová řídítka. Dřevo na střední úchopové části ovšem není dřevo, ale speciální EVA

## Dřevo či pěna?

pěna v hodně věrohodném odstínu. Její tvrdost bychom hodnotili někde na hranici mezi tvrdšími pěnovými gripy a gumovým provedením. Vzhledem k menší tloušťce kvůli vnitřnímu plastovému jádru nemá

Velkou výhodou materiálu je jeho absorpční schopnost, takže do sebe saje pot z dlaní. Kdo nerad vozí rukavice a gumové gripy mu kloužou, tohle provedení má to ulehčí. Ovšem za deště je to nevýhoda pro vyznačovací účinky, protože materiál prostě trochu nasákne. Lehce hrubý povrch se dobře drží a drážky do prstů nijak nevadí. Díky délce 130mm jde o hodně komfortní gripy, průměr je standardní. Gripy o hmotnosti 80 gramů stojí 299 korun a svým designem i pohodlným materiálem určitě zaujmou. Navíc lze tento kousek mít i s červenou a modrou barvou koncovek.



pěna takovou výšku, aby tlumila jako klasické pěnové gripy. Nicméně skoro se zdálo, že je mnohem pohodlnější než gumový povrch na totožném základu.

[www.wheeler.cz](http://www.wheeler.cz)

- + absorpce potu, uchycení
- vihnu v dešti

**DT SWISS**  
**Autorizované zastoupení - Servis centrum „Level A“**  
 velkoobchod, maloobchod, zásilkový prodej  
**BOTTICO s.r.o.**  
 Wolkerova 1273  
 765 02 Otrokovice  
 tel.: 577 119 271 fax: 577 119 274  
 e-mail: [bottico@bottico.cz](mailto:bottico@bottico.cz)  
[www.bottico.cz](http://www.bottico.cz)

**Prodávajte své domácí cyklistické přebytky v největším bazaru na [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz)**

**4in1**  
 D881SB odlehčený diskový konvertibilní náboj systém 4 in 1 32/36 dier 2 priemyselné ložiská hmotnosť: 201g/211g/198g/194g cena: 1.940,- Kč

**3in1**  
 D882SB odlehčený diskový konvertibilní náboj systém 3 in 1 32/36 dier 4 priemyselné ložiská Light Steel orech Shimano 8/9 hmotnosť: 404g/436g/399g cena: 2.810,- Kč

**XC/4X/All Mountain/Enduro/FR/DH conversion hub set**

**NOVATEC**



# TREK Top Fuel 9



uzpůsobená maximálnímu výkonu. Trek Top Fuel stále zůstává dobře ovladatelným kolem. A právě tento fakt považujeme za jeden z nejdůležitějších kladů, schopný přitáhnout celkem široké spektrum potenciálních uživatelů. Nechceme tvrdit, že tentýž, značně dlouhý bike je skvělý jak na rychlém okruhu, tak na vyložené technických tratích, takový univerzál neexistuje. **Trek Top Fuel 9 je ale závodním XC strojem, dovolujícím jezdcům vychutnat si terén plnými doušky, a to zdaleka nebyvá u podobných maratonských „raket“ pravidlem.**

téměř jakákoliv tendence odleptit treka od země se setká s úspěchem, na čemž má zásluhu hlavně nízká hmotnost. Sériově nastavenou výšku řídítek považujeme za zdařilý kompromis, v prudkých výjezdech proto není nutné výrazně tlačít předek k zemi a laborovat s rozložení těžiště. Vzhledem k celkové koncepci kola si řídítka skoro říkají o montáž rohů, které ve stoupání posunou těžiště ještě o něco více nad přední kolo.

Závodní celoodpružený bike, jehož hlavní předností vyniknou na rychlých tratích maratonů a závodů cross-country, taková je stručná charakteristika modelu Trek Top Fuel. Tomu samozřejmě odpovídá pro tuto kategorii klasický zdvih sto milimetrů vpředu i vzadu. Vedle karbonové verze, již v terénu sedlá i sedminásobný vítěz Tour de France Lance Armstrong, je v nabídce také varianta s duralovým rámem, a to ve dvou kvalitativních úrovních. Naším testem prošla ta luxusnější, s osazením Shimano Deore XT a s vidlicí Rock Shox Sid Race. Cena osmdesát tisíc korun sice není právě nízká, nicméně Top Fuel 9 během testu dokázal, že jeho schopnosti tuto částku vyváží.



čepu přímo do osy kola, čímž by se mělo zamezit nežádoucímu tuhnutí zadní stavby při brzdění. To však není jediná specialita, tou další je plovoucí uložení tlumiče, takzvaný Full Floater. Tento systém v praxi umožňuje nejen optimálnější využití celého zdvihu i jeho navýšení v poměru k pracovní dráze pistnice tlumiče, ale také zlepšuje citlivost na menší nerovnosti. Podobné prodloužení spodních ramen před hlavní

čep jsme již v minulosti byli zvyklí vidět třeba u KTM.

### Na letecký benzin

Jaké palivo Top Fuel upřednostňuje, člověk pozná krátce po usednutí. Tohle kolo je rychlé, hodné rychlé. Celková váha 11,8 kilogramu a nízká obvodová hmotnost zapletených kol Bontrager Race X Lite o sobě zkrátka musely dát vědět. Akcelerace od nás proto dostává za jedna. Přední trojúhelník nemá jakékoliv tendence ke kroucení. Určitou menší výtku máme pouze k průměrné tuhosti zadní stavby, která je zřetelná při hodně silném záběru. Při běžné jízdě ale tento jev není postřehnutelný.

Dalším z dojmů je celkové natežené posed v duchu závodního XC, což ostatně dává tušit již samotný pohled na rámu. Přestože je ale poloha jezdecké

### Příjemné svezení

Plovoucí tlumič systému skutečně dovoluje zahlazovat méně výrazné nerovnosti. Zdvih je plně využitelný, aniž by byl na obtíž z hlediska záběru a celkového výkonu. Tlumič Fox RP 23 se zdá být pro koncepci ABP jako dělaný. Trojice režimů systému Pro Pedal dokáže uspokojit zcela rozdílné skupiny jezdců, a to samozřejmě nejen vahově. Nejvyšší aktivita sice kvůli zvolené koncepci rámu pravděpodobně nenajde příliš využití, ale mody 2 a 3 představují v praxi vynikající schopnost zpracovávat rázy, aniž by bike jezdecke jakkoli obtěžoval nadměrným pohupováním. Plný lockout pak najde využití pouze při asfaltových přesunech a ani tam není nezbytný.

O celkové ovladatelnosti již byla řeč výše. Od kola s rovnými řídítky a s dlouhým předním trojúhelníkem nelze obecně očekávat přílišnou tuhost, nicméně právě z tohoto pohledu patří Trek Top Fuel ve své „chrtí“ kategorii k tomu lepšímu. Sériově umístění řídítek není zbytečně nízké a sympatická nám byla také nadstandardně dlouhá hlavní trubka. Díky tomu poskytnete kolo jistotu i v prudších sjezdech a nebude příliš odporovat v případě, že je jezdec bude chtít dostat na zadní. Ostatně

### Pár dalších postřehů...

Dvě vzduchové komory vidlice Rock Shox Sid jsou z hlediska využití zdvihu i počáteční citlivosti rozhodně výhodou, podobně jako plovoucí uložení tlumiče vzadu. Páčka lockoutu vidlice na řídítkách je v ideálním dosahu, v případě tlumiče je nutné se více ohnout.

Pro závodníky může být v případě defektu menším handicapem pomalejší vyjmutí zadního kola, kdy je nutné upínák nejen povolit, ale i vyšroubovat a následně úplně vytáhnout. Když si to ale jezdec nacvídí, je zdržení úplně minimální.

Z osazení bychom rádi vyzdvihnuli obutí Bontrager Jones. Jeho „papírová“ šifka 2,2 a 2,25 palce se sice zdá v rámci závodního XC trochu naddimenzovaná, ale v realu vypadají oba pláště jako klasické dvě jedničky. Přední špirovky a zadní záběrový dežén se předvedly v tom nejlepším světle, a to na sněhu i blátě.

Máme-li shrnout naše celkové dojmy, tak Trek Top Fuel 9 nabídně v praxi velice příjemné a zároveň rychlé svezení. Nabízený komfort je v dané třídě a hmotnostní kategorii nadprůměrný. [www.trek-bikes.cz](http://www.trek-bikes.cz)

Při stavbě kol pro závodní cross country není nutné vybírat jen mezi osvědčenou evropskou klasikou, třeba také americká značka Sun Rims nabízí superlehké a zároveň dostatečně odolné ráfky.

## Sun Rims UFO



Mý jsme si pro stavbu lehkých závodních kol vybrali model UFO, který váží pouhých 365 gramů. Spolu s náboji Tune King Kong a dráty DT Swiss se nám podařilo postavit kola o celkové hmotnosti lehce nad 1400 gramů.

Ačkoliv váha ráfků zavání obavami o jejich odolnost, celou loňskou sezónu jsme absolvovali bez jediné větší újmy, a to jsme stroj nijak nešetřili. Až letos na Mallorce se nám podařilo zadní ráfek v jednom místě vychýlit z přímé osy, a to při zdolávání extrémně náročného sjezdu, který bychom však na českých závodech nenašli. Naštěstí se však jednalo jen o rozcentrování a kola se po vystředění opět těšily plnému zdraví.

Ráfek UFO šíře 21 mm je vyroben z velmi tvrdého materiálu Al 6061, který zajišťuje právě vysokou odolnost. Dvoukomorový profil ráfku se svařovaným spojem má boky obrobene

na CNC strojích, takže ráfek je použitelný i pro rákové brzdy. Bočnice jsou vybaveny skrytými indikátory opotřebení, které se po obroušení bezpečného množství materiálu špaliky V-brzd objeví, a informují tak jezdce o nutnosti výměny ráfku. Pokud by jezdec varování ignoroval, obroušený ráfek se vlivem

tlaku v pneumatice rozevře a znemožní další jízdu.

Níply se vkládají do mosazných kuliček, které jednak znesnadňují vytržení drátů z ráfku, a jednak ulehčují centrování. I přes použití kuliček, které logicky zvyšují hmotnost ráfku, se podařilo dostat na již zmiňovaných 365 gramů. Cena jednoho ráfku 1190 korun tedy zcela odpovídá užité hodnotě. [www.vokolek-import.cz](http://www.vokolek-import.cz)

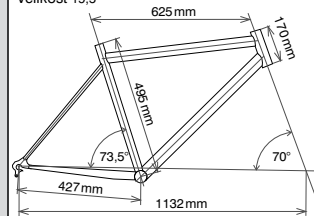
(mig)

- + hmotnost, odolnost
- nenalezli jsme

### Technická specifikace:

Rám: Alpha Red Aluminum, 100mm zdvih  
Tlumič: Fox RP 23  
Vidlice: Rock Shox Sid Race 100mm  
Kličky: Shimano Deore XT 22/32/44  
Brzdy: Shimano Deore XT  
Řazení: Shimano Deore XT  
Přehazovačka: Shimano Deore XT  
Přesmykač: Shimano Deore XT  
Kazeta: Sram PG-970 11-32  
Kola: Bontrager Race X Lite Disc  
Pláště: Bontrager Jones XR 2,2/2,25"  
Řídítka: Bontrager Race Lite  
Představec: Bontrager Race X Lite  
Sedlovka: Bontrager Race X Lite  
Sedlo: Bontrager Race Lite  
Pedály: Crank Brothers Candy C  
Hmotnost: 11,8 kg (vel. 19,5")  
Cena: 79 990 Kč

Velikost 19,5"



- + citlivost systému a využití zdvihu, akcelerace
- složitější vyjmutí zadního kola

Největší adresář maloobchodů naleznete na [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz)



## 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 čírá. Cena: 1490 Kč

BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



Více informací o produktech BBB najdete na [www.jmctrading.cz](http://www.jmctrading.cz) / [www.skprofibike.sk](http://www.skprofibike.sk)

World Champion Roel Paulissen - trainingcamp Altea Spain

# NAKUPUJEME

## Rukavice

Úloha cyklistických rukavic má několik podob. Od podzimu do jara je samozřejmě zásadní míra zateplení, v symbióze s ochranou proti profouknutí a promoknutí. Zcela nezastupitelnou funkci však rukavice plní v případě pádu, kdy ochrání dlaně před sešřením.

Celkem podstatným prvkem je také polstrování dlaně, které dokáže nejen vhodně roznést tlak mezi rukou a řídítky, ale navíc poskytne i určitou absorpci otřesů. Takže tato relativně levná část cyklistova šatníku by měla být co nejvyšší, aby poskytl svému uživateli nejen komfort, ale aby také něco vydržela. Přece jen rukavici „za kilo“ s tenkou koženou dlaní asi nebudou tím pravým. Na následujících řádcích najdete rady, na co se při výběru vhodného provedení zaměřit.

U rukavic je zásadní důkladné vyzkoušení. I když se už při první vyjízdce rukavice lehce přizpůsobí tvaru ruky, nelze počítat se záznaky. Jestliže rukavice naprovně nesedí ideálně nebo někde vyložené dře, třeba v oblasti mezi prsty, určitě bude lepší zvolit jinou velikost nebo rovnou odlišný model.

Zaměříme se ale na specifika jednotlivých provedení. Zimní rukavice již necháme stranou, ovšem i dlouhoprsté provedení pro teploty okolo deseti až patnácti stupňů by mělo nabídnout funkční ochranu proti profouknutí. Přítomnost protivětrné membrány je rozhodně výhodou. Výraznější míra zateplení může být v jarních měsících spíše na obtíž, ovšem v případě vrchních panelů z husté nylonové síťoviny již může být ochrana před proudícím vzduchem z kraje jara nedostatečná. Samozřejmě záleží na zimovlivnosti konkrétního jedince. Někteří jezdci budou jistě preferovat také výztuhy na kloubech prstů, pro lepší ochranu proti odření při jízdě v náročném terénu. Takové zpevnění většinou nijak negativně neovlivní pohyblivost prstů.

Na trhu je celá řada prstových rukavic pro použití i v letních teplotách. Tyto modely, které preferuje stále větší procento bikerů, jsou do jisté míry univerzální. Poskytnou alespoň základní ochranu proti chladu i prstům, pouze zápěstí u nich není často výrazněji chráněno. V případě dlouhoprstých rukavic bude praktická protiskluzová úprava na bríškách ukazováku a prostředníku, která umožní jistější kontakt s brzdovou pákou.

U běžných letních modelů, tedy těch bez prstů, je vždy výhodou maximálně prodyšný svrchní díl. Čisté silniční rukavice se většinou spokojí s tenkou lycrou,

modely určené pro horskou cyklistiku často kombinují různé materiály, vedle lycry to bývá také nylon a neopren. Pevnější panely zajistí kvalitnější usazení na ruce a stažení kolem zápěstí. Naopak samotná lycra zase poskytne ideální prodyšnost.

Pro co nejdélsí životnost a zároveň komfort uživatele je zásadní především provedení dlaněvé části. To se netýká jen použití výztuh v nejnamáhanějších partiích, ale hlavně co nejvyššího základního materiálu. Nejčastěji používaným je u kvalitnějších modelů syntetická kůže, která je na omak velice příjemná a výrazně tvarově poddajná. Oproti běžné kůži, používané většinou na nejlevnějších modelech rukavic, zpravidla vynikne podstatně délsí životností. Asi tou nejzásadnější výhodou syntetické kůže je fakt, že nemá tendenci po namočení při usychání tvrdnout a následně praskat.

Pro nejluxusnější modely rukavic používají někteří výrobci kůži Pittards, jež se vyznačuje nejen dlouhou životností, ale navíc nabízí i určitou prodyšnost. Další používané materiály mohou být založeny na klasické textilií doplněné pogumováním. Někdy se setkáváme také s perforací či s kombinací materiálů, výjimkou není ani pevná síťovina uprostřed dlaně, zlepšující ventilaci. V takových případech je ale nutné dobře vyzkoušet úchop, aby některý ze švů na dlaní nebyl na obtíž. Stejně tak nežádoucí je výraznější krabacení materiálu dlaně při jejím lehkém sevření.

V případě polstrování je dobré se při zkoušení více než na jeho množství zaměřit především na umístění jednotlivých pružných insertů. Jiné požadavky bude mít logicky biker a jiné silničář. Praxe často potvrdí, že menší vrstva polstrování může být ve finále lepší. To se týká výraznější výstelky na vnější straně dlaně, jejímž úkolem je zmírnění tlaku na nervová zakončení. Polstrování v těchto místech je určité výhodou, nesmí ho ale být příliš a především by mělo být tvarově maximálně poddajné.

A zapomenout by se samozřejmě nemělo ani na reflexní prvky. To je z rad ohledně výběru rukavic snad vše. Takže příjemný nákup.

(kad)



THE SKY IS THE LIMIT

RAM: UD CARBON T21 SCL VOUZE: FOX FORK 32MT-FL 120 MM TAPESED 15 QR  
VÝBAVA: SHIMANO XT TLMIC: FOX FLOAT RP23 120 MM BOOST VALVE

**NEW AMR**

Nový model AMR Lector 7700 je perfektním all mountain kolem připraveným pro výlety, maratony anebo náročné sjezdy. Náš kompletně inovovaný mistrovský kousek exceluje na jakékoliv trati díky jeho neuvěřitelně citlivé reakci. Inovativní jehlová ložiska spolu s nízkým převodovým poměrem vás uchvátí a každá jízda se změní v prvotřídní zážitek.

Pro více informací navštivte naši webovou stránku [www.ghost-bikes.cz](http://www.ghost-bikes.cz)

Have your own

**NOVINKA**  
LIMITOVANÁ EDICE

**SMART BL-111W-7LUX**  
Dop. MOC 270,- Kč

Info: [WWW.CYKLOMAX.CZ](http://WWW.CYKLOMAX.CZ) , [WWW.SMART-LIGHTS.CZ](http://WWW.SMART-LIGHTS.CZ)

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](mailto:info@cyklomax.cz)

**WORKER**

CENA OD 999,-Kč

CENA OD 490,-Kč

**ELEKTROKOLA PRO KAŽDÉHO**

CENA OD 11890,-Kč

Seven Sport s.r.o.  
objednavky@insportline.cz  
+420 556 300 970  
[www.insportline.cz](http://www.insportline.cz)

insPORTline s.r.o.  
objednavky@insportline.sk  
+421(0) 326 526 701  
[www.insportline.sk](http://www.insportline.sk)

[www.worker.cz](http://www.worker.cz)  
[www.worker.sk](http://www.worker.sk)



Mercedes mezi elektrokoly, tak nějak by se dal nejlépe charakterizovat stroj, jenž prošel v dámské verzi naším redakčním testem. Stroj, který loni v domovském Holandsku obdržel prestižní titul „Kolo roku“. Samotný elektropohon dnes není ničím výjimečným, ale v případě modelu Gazelle Chamonix je mu dokonale přizpůsobena celková koncepce kola a z uživatelského hlediska i po stránce pohodlí se proto jedná o skvěle dotazovaný produkt.

Přirovnání ke značce Mercedes-Benz rozhodně není náhodné. Typ Chamonix nabízí skvělou ergonomii, cestovní komfort a navíc vysokou dávku luxusu. Tento model nabízí celou řadu prvků a detailů, ve světě elektrokolů zcela výjimečných. Automatické spínání světel patří i dnes ke standardní výbavě spíše automobilů vyšší třídy, ale rovněž k sériové výbavě elektrokola Gazelle Chamonix. U aut se konstruktéři kola inspirovali také v případě luxusního sklopného klíčku, s jehož pomocí lze vyjmout akumulátor či kolo uzamknout bytelným integrovaným zámekem. Uneseni jsme byli ale i z maličkostí, jako je třeba podsvícený displej, zvonek ovládaný otočnou rukovětí, bez jakéhokoliv nářadí nastavitelná výška a sklon řídítek nebo esteticky dokonale vedení bowdenů a kabelů vnitřkem rámu. Nejen díky užité hodnotě, ale i všem vyjmenovaným detailům, je koncová cena 61 400 korun zcela opodstatněná. V současnosti je navíc typ Chamonix nabízen za akční cenu 56 900 korun.

#### Ideální koncepce

Konstruktéři značky se podařilo optimálně rozdělit hmotnost mezi přední a zadní část kola, stejně jako se o to samé snaží vývojáři automobilů. Elektromotor v předním náboji vhodně vyvažuje Lithium-Ion akumulátor

36V/7,0Ah, který je umístěn v bytelném zadním nosiči. Nejen díky tomu působí Chamonix při jízdě velice stabilně. Baterie je, zaslouhou precizního zasazení v kolejničkách, dobře chráněna proti nežádoucím otřesům i případným nenechávám.

Celková koncepce s bytelným duralovým rámem vychází z požadavků na co nejvyšší životnost a bezúdržbovost. Tomu odpovídá také kompletní zakrytí vnitřní řetězy či použití válečkových brzd, které jsou pro městské či cestovní kolo maximálně praktické.

Elektronický asistent se postará o absolutně plynulou jízdu s okamžitou reakcí na záběr, tedy bez nepříjemné prodlevy, známé z lacinějších elektrokolů. Řídící jednotka průběžně vyhodnocuje rychlost kola, sílu šlapání a aktuální převod, podle toho pak posílá točivý moment do předního kola. Uživatel si díky dvěma různým výkonovým modům může vybrat, jak moc sportovně chce svou jízdu pojímat. Nabízený výkon motoru je při zvolení slabšího modu Eco zcela adekvátní pro pohodlovou jízdu. Vyšší hmotnost, která je typická pro všechna elektrokola, je pak logicky trochu více cítit při jízdě do kopce. To ale jednoduše vyřeší přepnutí do režimu Boost, který přidává podstatně výraznější asistenci šlapání. Ani prudší kopce pak nejsou při dostatečné kapacitě baterie o nuceném silnějším záběru do pedálů, pouze je nutné počítat s pomalejší jízdou. Na rovině se podle evropské normy elektronická asistence odpojuje při dosažení rychlosti 25 km/h.

#### Chamonix v praxi

S tímto luxusním elektrokolem, které k sobě všude přitahovalo zraky kolemjdoucích, se uživatel okamžitě sžije. Asistence elektromotoru je návyková a jezdec si velice rychle a rád odvykne zabírat větší sílu. My jsme model Chamonix otestovali především při jízdě

po Praze, která je známá svým kopcovitějším profilem. V režimu Boost jsme bez větší námahy zdolali Vyšehrad i Petřín, při jízdě po náplavkách kolem Vltavy jsme si zase užívali rychlost, která byla při posedu „jako za stolem“ takřka opojná. Na dlažbě vynikla především celková robustnost kola a solidní funkce přední odpružené vidlice, již zdatně sekundovala teleskopická odpružená sedlovka. Celkový komfort jízdy navýšilo také bohatě polstrované sedlo a anatomicky tvarované gripy.

Sedmistupňové řazení v zadním náboji fungovalo dokonale přesně, pouze bylo nutné počítat s jeho trochu tužším chodem.

Pokud se zaměříme na výdrž akumulátoru, tak ta je v případě rovinatějšího profilu a použití ekonomického modu v rozmezí mezi padesáti až osmdesáti kilometry. V našem případě byla výdrž

ovlivněna zaprvé minusovými teplotami v době testu a zadruhé vysokým procentem kopců s nutností téměř nepřetržitě nastavení silnějšího režimu Boost. I tak ale Chamonix absolvoval více jak třicetkilometrovou, celkem náročnou trasu s úbytkem pouhých dvou třetin kapacity baterie, což považujeme za skvělý výsledek. Řídící jednotku lze navíc naprogramovat přesně podle potřeb konkrétního uživatele, je možné vybírat z celkem 99 možných nastavení pro oba mody. Nabíjí akumulátor je velice rychle a nabíječku můžeme díky jejím celkem malým rozměrům vozit pro dobrý pocit stále s sebou.

Odnímatelný ovládací panel s modře podsvíceným displejem uživatele informuje o nutnosti servisních prohlídek, o aktuální rychlosti a najetých kilometrech nebo o kapacitě baterie. Ostatně z řídící jednotky lze přesně vyčíst veškerá data, třeba i to, jak a kdy bylo kolo

používáno. Zdánilou drobností, avšak v praxi velice důležitou, je nutnost registrace sériového čísla kola i akumulátoru a prodej pouze přes autorizované prodejce. To zneškodní běžně používaní v případě kradeného stroje.

Elektrokolo Gazelle v testu do puntiku potvrdilo své skvělé renomé. Automatické rozsvícení vysoce účinného světla při vjetí do tunelu a plně vybavení včetně pumpičky a dalších drobností, to jsou pouze detaily, které dokreslují celkový bezchybný dojem z tohoto výjimečného elektrokola.

[www.gazelle-bikes.cz](http://www.gazelle-bikes.cz)

**+** plynulá jízda, okamžitý nástup elektronického asistentu, vysoký jízdní komfort, plná výbava

**-** nenalezli jsme

Slechte modely 4EVER jsou osazeny komponenty odpovídající kategorie. [www.4EVER.cz](http://www.4EVER.cz)

**ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)ADY**

4EVER

**CYKLO PRAG** vás zve do svých prodejen

nám, Jirho z Poděbrad Řípská 27, tel.: 222 522 490  
 Holešovičká tržnice Bubenská nábreží, tel.: 266 710 675

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

**VÝPRODEJ TEXTILU**

**GIORDANA -40%**

**SPECIALIZED -30%**

VEŠKERÉ INFORMACE NALEZNETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH  
[www.cykloprag.cz](http://www.cykloprag.cz)

Španělská značka Orbea je díky výkonům prakticky nejlepšího závodníka v Cross Country Julienu Absalona nepřehlédnutelná.

Olympijský vítěz i mnohonásobný pokařitel světového poháru sedlá podle charakteru trati buď pevný karbonový rám Alma, nebo celoodpružený rám Oiz se zdvihem 85mm. Pokud jede na technicky těžký závod typu Megavalanche, využívá služeb stroje Occam se zdvihem 115mm, jehož test jsme uveřejnili v čísle 4/2010 Cykloservisu. Všechny tři rámy se vyrábí ve Španělsku a Orbea na ně majiteli poskytuje záruku po celou dobu jejich užívání.

Vedle těchto nekompromisních strojů s karbonovými rámy Orbea produkuje i duralové modely pro XC Lanza a Sport a nechybí ani 29palcový 29er. V segmentu silničních kol pak najdeme čtyři modely – Orca, Opal, Onix a Aqua. Nejvyšší karbonové modely pro ultimátní závodění dostaly pro letošní sezónu zcela nové rámy, takže si je představíme podrobněji.

**Není karbon jako karbon**

Díky specifickým karbonových vláken a jejich možnostem skládání do různých vrstev nabízí Orbea tři varianty kompozitů – Carbon Gold, Silver

# ORBEA 2010

a Bronze. Rozdíly jsou důkladně popsány na českých stránkách značky [www.orbea.cz](http://www.orbea.cz), materiály se liší hlavně pružností a tuhostí. Nejpevnější a také nejtvrdší Carbon Gold je určen pro závodní nasazení, kdy je vyžadován stoprocentní přenos síly na dopředný pohyb při co nejmenší hmotnosti, a proto se používá v rámu Alma OMG. Carbon Silver obsahuje vyšší podíl pružnějších vláken, takže nabízí optimální kombinaci tuhosti pod zátěží a absorpce

nerovnosti (Alma OMS, Oiz a Occam). Carbon Bronze se vyznačuje vysokou úrovní komfortu i pohlcování otřesů při jízdě a používá se u silničních kol a přední vidlice.

**Patentovaný blatník**

Charakteristickým rysem kol Orbea je designově zajímavá vychytávka. Spodní rámová trubka horských rámu Alma, Oiz a Occam je netradičně prohnutá a rozšířena do tvaru jakéhosi blatníku,



Oiz

nicméně tento parabolicky rozšířený profil má za úkol maximalizovat tuhost předního rámového trojúhelníku.

**Alma**

Rám pevného závodního kola Alma se vyrábí ve dvou verzích Alma OMG (Orbea Monocoque Gold) a Alma OMS (Orbea Monocoque Silver). Na první pohled je zřetelný tvar rámu s ostřejšími rysy, kdy horní rámová trubka se před sedlovou lomí směrem dolů. Tento tvar má za úkol zajistit co nejvyšší tuhost a bezztrátovou přenos energie jezdce na kolo. Hmotnost nového rámu ve velikosti M je chlášena na 1,080kg. Nová je také bezbowdenová technologie vedení lanek DCR, využívající teflonových trubiček firmy Gore, vedoucích

XT pak přijde na 99 900 Kč. Orbea navíc u svých kol nabízí možnost upravit jak komponentovou skladbu, tak i barevné provedení podle přání zákazníka. O tom, že Orbea myslí na detaily, hovoří také technologie SSN, kdy pro každou velikost rámu je vypočítána geometrie tak, aby odpovídala nárokům na tuhost a vyšší tělesnou konstituci cyklisty. Nový rám Alma OMG jsme otestovali vloni na podzim, a to se skvělým výsledkem.

**Oiz**

Karbonový celoodpružený rám Oiz se zdvihem 85mm je vyroben jako monokok z Carbonu Silver, takže má za úkol jezdcovi zpříjemnit svých kvalitnějších pohlcováním otřesů, díky čemuž se na dlou-



Julien Absalon a jeho závodní Alma



Katerina Nash

**Nabito na první kilometry!**  
Dárek v hodnotě 400 Kč ke každému kolu modelové řady 2010  
Sportovní výživa Aminostar Xpower

**Superlite 10.300**  
Rám | Alloy 7005 T6 Superlite Exo Carbon Vidlice | Manitou R7 Super 100mm  
Razení | Shimano XT Měniče | Shimano XT/XT Brzdy | Shimano XT Disc  
Váha 10 300 g Cena 42 990 Kč

**AMULET Bicycles**

lanka podél rámu. Výhodou by měla být vyšší životnost systému. Nejvyšší model Alma OMG Team s kompletním osazením Sram XX přijde na 169 900 Kč a měl by vážit 9,2kg. O něco dostupnější Alma OMG 10 s komponenty Shimano

hých závodech alespoň částečně oddaluje tělesná únava. Zadní stavba U.F.O. využívá namísto hlavního čepu pružnosti karbonových řetězových vzpěr, takže se podaří dosáhnout hmotnosti rámu 1,95kg včetně tlumiče. Nejvyšší model Oiz Carbon Team se sadou Sram XX přijde na 179 900 Kč a měl by vážit 10,3kg. Oiz Carbon 02 s hmotností 11,1kg přijde na necelých 105 tisíc, o dvě stě gramů těžší Oiz Carbon 03 pak stojí 89 tisíc.



Podrobnosti o modelu Occam jsme přinesli v minulém čísle včetně jízdních vlastností. Jak je vidět, při výběru horského kola je rozhodně potřeba do okruhu možných adeptů zahrnout i kola Orbea, neboť snesou nejtvrdší požadavky na tuhost, hmotnost a přitom přinášejí navíc doživotní záruku na rám. Představení silniční produkce se budeme věnovat v některém z příštích čísel.  
[www.orbea.cz](http://www.orbea.cz)

(mig)



**ultrasport**  
[www.ultrasport.cz](http://www.ultrasport.cz)

Město Praha  
Svatava, Brno  
Město Praha  
Prague, Brno

**SVITAVY  
PRAHA  
BRNO**

## NEJVĚTŠÍ VÝBĚR HIGH-END KOL V ČR







# 4EVER

## Ultra Disc



V cenové hladině do třiceti tisíc korun patří k těm designově výraznějším strojům model Ultra české značky 4ever. Rám z dvojité zeslabovaných trubek z duralu řady 7005 vypadá na první pohled velmi podobně jako loňský model, neboť si zachoval všechny osvědčené prvky, které pomáhají k zajištění co nejlepšího poměru tuhosti – hmotnosti. U verze pro rok 2010 však přece jen došlo k jednomu vylepšení – vnitřní průměr sedlové trubky byl rozšířen z 27,2mm na 31,6mm, což přinese částečné zvýšení tuhosti v této partii.

vítě prohnuté horní vzpěry nesou druhou změnu oproti loňsku – postrádají čepy pro ráčkové brzdy. Spoj obou horních vzpěr se sedlovou trubkou je opět hladký a díky začleštění mohutnému svaru je i v této partii znát dostatek tuhosti.



ném módu poskytuje zhruba centimetr chodu. Pocitově je tak jízda ze sedla mnohem pohodlnější, než kdyby vidlice disponovala zcela tvrdým lockoutem. Tora také spoléhá na ochranu proti průrazu, takže při nečekaném rázu se otevře. K vidlici však máme výhrady, co se týká její hmotnosti 2220 g. V této cenové kategorii bychom již očekávali klidně až o půl kila lehčí

dají zdotat i dost prudké svahy, kde pomůže vyšší pozice řídítek. Ultra se díky střední délce zadní stavby snadno zvedá na zadní kolo a jezdecke ani neomezuje v přiblížení si smykem. Ke skoku jí není třeba dvakrát pobízet, i když je znát o něco těžší předek díky těžké vidlici. Ta se také podílí na celkové hmotnosti 12,2kg i s pedály.

dodávají i pláště Racing Ralph, které mají díky výbornému odvalování na svědomí hbitost kola a ochotu zrychlovat.

### Pro koho

4Ever Ultra je velmi povedeným strojem, jež ctí všechny moderní požadavky na odolné, tuhé, rychlé a lehké kolo, které jistě potěší nejen bikera vyletníka, ale i hobby závodníka, jenž na něm klidně může rovnou vyrazit na XC či maraton. Cena 29 999 je vzhledem k osazení, kvalitě zpracování rámu i dobrému renomé značky zcela odpovídající.

[www.4ever.cz](http://www.4ever.cz)

### Srdce stroje

Rudo-černo-bílý rám vypadá na první pohled luxusně, na čemž mají svůj podíl jeho ladné tvary. Spoj hlavové trubky s horní a spodní rámovou tvoří mohutný blok materiálu, vytvářející na první pohled dojem karbonu. Všechny svary jsou totiž začleštěny, takže spojení trubek působí esteticky ladně. Přítomnost zpevňujících odlehčených plátů pod spodní trubkou pak ještě umocňuje celkovou odolnost přední partie rámu.

Spodní trubka velkého průměru má u hlavy svisle orientovaný oválný průřez, který se směrem ke středovému složení mění na podélně zploštělý. Ukolem tohoto průřezu je snáze odolávat silám, vznikajícím při šlapání, a tím zvýšit boční tuhost středové partie. Zadní stavba klasické délky 425mm využívá služeb trojrozměrně profilovaných patek. Lehce eso-

### V terénu

Geometrie rámu je postavena pro co nejlepší ovladatelnost v terénu. Délka předního trojúhelníku patří u rámu v testované velikosti 17" spíš k těm středně dlouhým, což spolu s deseticentimetrovým představcem a tradiční délkou zadní stavby přináší mrštnou hbitost a snadné ovládnutí kola. Sportovní posed na kole je přesně vyvážen pro vysokou míru pohodlí a jezdecke umístí do ideální polohy pro svižnou jízdu. Pod představcem je dostatek podložek pro snížení řídítek, takže posed lze upravit do závodní polohy, kdy je možné se ve výjezdu lépe rozložit nad kolem. Nám však pro běžnou jízdu zcela vyhovovala výška nastavená z továrny.

Do silového výjezdu ze sedla je vhodné přitvrdit vidlici páčkou lockoutu, aby zbytečným propružováním nepohlcovala jezdcův výkon. Lockout vidlice Rock Shox Tora není úplně tvrdý, v zavře-

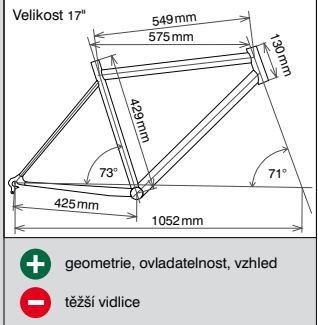
vidlici s duralovými vnitřními nohami, která by kolu výrazně ubrala na váze. Musíme však pochválit sametový chod vidlice, která ve sjezdu jezdecke poskytne maximální pohodlí a progresivní nástup ocelové pružiny s olejovým tlumením.

V pasážích, kde přijde ke slovu hrubá síla, se projeví vysoká tuhost rámu, která jezdecke dává maximální podporu pro rychlý nástup. Zadní stavba je regulérně tvrdá, ani přes přítomnost prohnutých horních vzpěr nečekáme, že by nám něco odpustila. Zjemnění jízdy by přinesla maximálně vhodná karbonová sedlovka.

V technickém sjezdu se nejvíce projeví hravost a výborná ovladatelnost ultru. Příjezd zatačky je zcela čitelný a kolo dává jezdecke najevo, že on je tu páněm a může si s ním dělat, co uzná za vhodné. Tělo za sedlo se přesouvá snadno, díky čemuž se

### Technická specifikace:

- Rám: Al 7005 Db
- Vidlice: Rock Shox Tora SL 100mm
- Přehazovačka: Shimano XT
- Přesmykač: Shimano Deore
- Řazení: Shimano Deore
- Kličky: Shimano Deore
- Kazeta: Shimano LX
- Brzdy: Shimano LX
- Náboje: Shimano SLX
- Ráfky: Mavic XM 317
- Pláště: Schwalbe Racing Ralph Evo
- Řídítka: FSA HB-XC 180
- Představec: FSA ST-XC-150XT
- Sedlovka: FSA SP-SL-280
- Sedlo: Prologo Kappa
- Pedály: Shimano PDM505
- Hmotnost: 12,2 kg (s pedály)
- Cena: 29 999 Kč



ADAM CRAIG  
ATHLON PRILBA  
CONVERT  
BRÝLE & XEN  
RUKAVICE

giro.cz

prilba Athlon 2 990 Kč | brýle Convert 990 Kč | rukavice Xen 899 Kč

skla brýlí  
**ZEISS**

Řada komponentů Ritchey Pro, kterou již řadu let charakterizuje kombinace velice nízké hmotnosti a dostupné ceny, prošla pro sezónu 2010 designovou modernizací. Její vzhled se hodně přiblížil prestižním dílům nejvyšší série WCS.

Vedle přepracování grafické podoby log, výměny dosavadní modré za nápadnější působící červenou barvu či změněné povrchové úpravy, je jistě největším lákadlem nová samostatná řada Pro Carbon. Ta využívá tožné technologie jako WCS, ovšem v cenově příznivějších relacích. Ritchey Pro tedy umožní výběr z nepřeberného množství variant řídítek, představců, sedlovek a dalších komponentů, a to bikových i silničních.

Zaměříme-li se například na silniční řídítka, s logy Pro

## RITCHEY PRO

### V duchu WCS

ant. Jednotlivé typy se od sebe odlišují jak úhlem natočení k jezdci, tak i zvednutím. Dvojici rovných verzí doplňují lehce zvednuté modely Rizer, v karbonovém i duralovém provedení. Enduro jezdce pak jistě uspokojí výrazněji zvednutá

Sedlovka Pro Carbon, jejíž cena je 1100 korun, využívá kombinaci karbonové trubky s vlepěným duralovým nosníkem zámku, což je jediný výraznější rozdíl oproti konstrukci WCS, která je jednodušší. I nadále v řadě Pro samozřejmě



a Pro Carbon jich Ritchey nabízí hned několik. Nejvyšší typ Pro Carbon Evo za 4290 korun je celokarbonový, model s přídomkem Matrix pak využívá kombinaci duralového základu s karbonovým opláštěním. Duralovou klasiku představuje již podstatně dostupnější varianta Pro Logic Road za 1490 korun, mělčí oblouka a jeho méně výrazné představení je pak typické pro typ Pro Logic II.

Ještě širší je řada bikových řídítek série Pro, čítající celkem šest různých vari-



řídítka Rizer 35mm.

Za jakýsi bikový „Biomax“ by se dal označit typ Pro Mountain Flat 10D za 790 korun s charakteristicky zahnutím směrem k jezdci.

V případě představců je novinkou verze Pro 4-Axis Matrix s příznivou cenou 1790 korun. Tento model je na pohled prakticky totožný s variantou WCS. Kombinace duralového základu a karbonového opláštění je na pohled hodně atraktivní, jejím hlavním přínosem je však navýšení torzní tuhosti při zachování velice nízké hmotnosti. Systém 4-Axis s menším rozestupem šroubů přední objímky je zde opět převzat z prestižní série značky.

zůstává duralová verze sedlovky.

Cenově díly Ritchey Pro Carbon příliš nepřevyšují běžnou řadu Pro, jsou tedy podstatně dostupnější než vrcholná série WCS. Nejen z tohoto důvodu se jistě stanou oblíbeným vybavením mnoha výkonnostních jezdců i závodníků. (kad)

**Nejvíce informací o cyklistické technice a produktech na [www.cykl.cz](http://www.cykl.cz)**

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



Cyclestar se specializuje nejen na elektropohon jízdních kol, jehož test jste mohli najít v minulém vydání Cykloservisu. V nabídce této české značky najdeme také řadu zajímavostí, jakou je například sportovní tříkolka Sun. Ta pochází od amerického výrobce Easy Racers, nicméně její konstrukce je přizpůsobena českému trhu. Ke speciálním tohoto provedení patří mimo jiné také podstatně mohutnější přední vidlice, která dovoluje instalaci pomocného elektromotoru. Vedle běžné testované verze, jejíž cena činí 24 500 korun, je tedy v nabídce také elektro-tříkolka. Další

zajímavostí je pak samostatně nabízená nástavba, s jejíž pomocí se tříkolka přestává na plnohodnotnou šlapací sportovní čtyřkolku.

#### Leho-tříkolka

Tříkolka Sun jsme otestovali v praxi. A nejenže všude, kam jsme s ní přijeli, jsme se stali středem pozornosti, ale i samotné svezení patřilo k velice příjemným zážitkům. Celková poloha jezdce je totiž v podstatě totožná se sportovním lehkolemem, tříkolka však nabízí nesrovnatelně lepší stabilitu a především mnohem snazší rozjíždění, což

## Tři kola u Cyclestaru



ocení hlavně lehocyklový začátečník.

Největší výhodou celkové konstrukce je její bytelnost. Čtyřhranné průřezy ocelových trubek rámu jsou dostatečně dimenzované, což platí i v případě přední vidlice z chrom-molybdenové oceli. Ani při silnějším záběru do pedálů není znatelné jakékoli vychýlení konstrukce. Rozchod pouhých 79 centimetrů zajišťuje, že jezdce na tříkolce nebudou překážkou ani v běžném provozu. Přitom stabilita je i při průjezdu zatáčkami zcela dostatečnou a menší rozchod zde částečně kompenzuje nakloněné poloosu, stavějící zadní kola vzájemně o písmene A.

## Rogelli Carpi

Pro jarní teploty, pohybuji se zhruba mezi deseti a patnácti stupni, připravila značka Rogelli dres Carpi s dlouhým rukávem. Jeho lehce zateplený materiál s označením Airilite+ nabízí optimální mix tepelné izolace a prodyšnosti, v kombinaci s vestou pak vynikne jeho univerzálností.

Celopropracování provedení s robustním zipem, který je podloženo pružnou látkou, je maximálně praktické. Totéž platí také o délkově vhodně dimenzovaných rukávech, u nichž nehrozí odhalení, zimou prokřehlé zápěstí. Střih je přes trup spíše delší, což je vzhledu rozhodně výhodou. Vpředu se pak materiál při předklonu trochu více křabí, to ale v praxi nijak neovlivňuje. Celkové provedení střihu bychom nazvali zlatým středem. Dres není ušitý primárně pro vyššího jedince a je tedy i po této stránce hodně univerzální. Skvěle sedí v ramenní, určitá elasticita materiálu zajišťuje vynikající přizpůsobení tělu. Spodní lem je sice vybaven klasickou šitou plochou gumou, ta ale nijak neškráá a dres se při jízdě nevyhmuje vzhůru. Maximální pochvalu od nás dostává provedení límečku. Otvor se stojáčkem je ideálně široký, garáž pro jezdce zipu nedovolí jeho kontakt s pokožkou.

Celkovému zpracování není co vytknout. To platí jak o samotném střihu, tak o skvěle provedených plochých švech v kontrastní stříbrné barvě. Efektivní je vyšší logo vpředu na prsou. Chválíme také dostatek reflexních prvků, které jsou v kombinaci s černým provedením dresu zvláště důležité. Odrazky jsou jak na rukávech a ramenech, tak



i na zádech. Reflexní úpravu má také zip rozměrné zadní kapsy. Zajímavostí dresu je malá kapsička pod levým ramenem, určená pro uložení telefonu či MP3 přehrávače. V jejím překrytí nechybí vývod pro sluchátka. V případě mobilu je zde výhoda, že jej jezdce uslyší zvonit, což se při uložení v zadní kapse či v batohu často říjí nedá. Takže po všech stránkách se v případě dresu Rogelli Carpi jedná o skvěle zpracovaný kus cyklistického textilu.

Cena dresu je 929 korun. Nabízené velikosti jsou S až 3XL. (kad)

[www.rogelli.cz](http://www.rogelli.cz)

- + zpracování, dostatek reflexe, délka rukávů
- krabčení na břiše

## Černý diamant

Jarní počasí je i přes iluzi tepla zrádné v tom, že ve stínu a v dlouhých sjezdech bývá stále ještě dost zima. Pokud se přidá ještě studený vítr, je na prostorytnutí zaděláno.

Před chladným větrem je vhodné se bránit speciálně navrženým oblečením, které chrání pouze přední část trupu, zatímco zadům nechává víc volnosti na odvětrávání a chlazení těla. Přesně tento úkol výborně plní vesta Dark Diamond českého výrobce Pell's. Přední část vesty spočívá na membráně No Wind, která znamená chrání trup a ramena jezdce proti vstupu studeného větru. Membrána je přitom dostatečně prodyšná, takže inkriminované části těla netrpí na zapáření.

O odvětrání se starají boční a zádové síťované panely. Díky minimálnímu objemu materiálu je vestu velmi snadné sbalit do přiloženého sáčku a vložit třeba do kapsy dresu, takže je kdykoli okamžitě k dispozici. Vestu se navíc dá díky své pružnosti navléknout i na druhou vrstvu, tedy dres s dlouhým rukávem či lehkou bundu. Mezi výhody testovaného provedení patří delší panel zad a vysoký límeček. Nechybí ani reflexní pruhy.

Vesta Dark Diamond se prodává ve velikostech od S až po 4XL v černém provedení s kostičkami za 1070 Kč. (mig)

[www.pells.cz](http://www.pells.cz)

- + skladnost, vysoký límeček, elasticita materiálu
- nenalezli jsme



[www.cyclestar.cz](http://www.cyclestar.cz) (kad)



# MAXBIKE

## Pirin



Nechybí navařená výztuha pod hlavou nebo netradičně před sedlovou trubkou, v podobě tenkého plátku duralu.

Výrazné esovitě prohnutá zadní stavby na řetězových a sedlových vzpěrách neubírá na tuhosti, spíše naopak. Celkový štíhlý design jen nepatrně narušuje vedení lanek po horní trubce a návarky na čepy rátkových brzd na zadní stavbě.

Vidlice Rock Shox Reba Race disponuje snad všemi možnostmi regulace. Dvěma komorami lze perfektně naladit její citlivost vůči nerovnostem a jezdec si může nastavit i sílu lockoutu, která je potřebná k odtržení do ochranného zdvihu. K její funkci nemáme absolutně žádné výhrady. Totéž lze říci o kompletu řazení Sram X.9, který nabídl přesnou funkci s jasnou odevzouvou, a to i na klikách Deore XT. Kotoučkový z této sady pak předvedl vysoký výkon a citlivě

dávkování s trošku pružnějším projevem na páce.

Pláště Z-Max Evolution jsou svým vzorkem osvědčenou klasikou, která v jarním bahně ukázala ostré zoubky a výborný záběr. Sice byly slabší v tlumení, ale na měkký podklad jsou výbornými pomocníky.

Celkově tedy nemáme ke kolu žádné výtky, spíše naopak, je to čistokrevný sportovec, který po rovinné a hlavně nahoru nabídné jezdci maximum.

[www.maxbike.cz](http://www.maxbike.cz)

**N**elepší bikový stroj domácí značky Maxbike jsme prověřili na čerstvě obnažených lesních stezkách, jakmile se po dlouhé zimě staly sjízdnými a rozhodně si nevedl špatně.

### Dlouhý závodník

V první řadě je kolo ve velikosti 19,5" posudově trochu delší, takže bude vyhovovat jezdcům s výškou 182–190 cm. Svůj díl na tom nese horní trubka a hlavně představec délky 130 mm. Posed je tedy vyloučeně závodní, ovšem nelze říci, že by jezdec byl natažen extrémně a nemohl kvůli tomu bikeru spolehlivě ovládat.

Šlapání více před sebe umožňuje výrazný záběr do pedálů, který se díky skloněné pozici jezdeck okamžitě přenesou na akceleraci. Biker opravdu skvěle a lehce zrychluje, svůj díl na tom má hlavně tuhá zadní stavba a slušná hmotnost. Zatímco zadní stavba patří do boku i vertikálně mezi tužší, přední rámový trojúhelník bychom zařadili spíše do středních pater tuhosti.

Přední partie kola je tak velice komfortní. Svůj díl na tom nese i citlivá vidlice Rock Shox Reba Race, jejichž 100 mm zdvihu perfektně vyžehli i ty nejmenší nerovnosti díky dvěma vzduchovým komorám. Tato vidlice je osazena nestandardně za příplatek oproti katalogovému modelu Recon.

Zatímco přední část je komfortní, zadní partie i přes středně pružné sedlo takové pohodlí nenabízí. Svůj podíl na tom mají i pláště Ritchey Z-Max, které i přes šířku 2,1" patří mezi méně objemné provedení.

Celkově delší geometrie nebrání kolu v perfektní akceleraci a hodně svižně jíždě. Mírná stoupání jsou doslova radosti, protože stačí jen sáhnout na rohy, zabrat a kolo nijak neztrácí. V ostrých stojkách je delší geometrie jednoznačně výhodou a snaha stavět se na zadní není nijak patrná, takže pro vrchaře jde o perfektní náčiní.

Na rozbitém podkladu kolo díky delší geometrii drží velmi dobře a ve stoupáních je to znát.

Ve sjezdech je kombinace měkčího předku a tužšího zadku znát pouze vsedě, ze sedla je to celkově vyvážený stroj. **Stabilita ve vysokých rychlostech je ukázková, ale ne na úkor ovladatelnosti. Kolo celkem ochotně mění směr a pouze v ostřejších zatáčkách je třeba trochu více jej naklopit. Tomu se ale díky rozumně položenému těžišti nebrání. Ovladatelnost a stabilita je tedy více než slušná.**

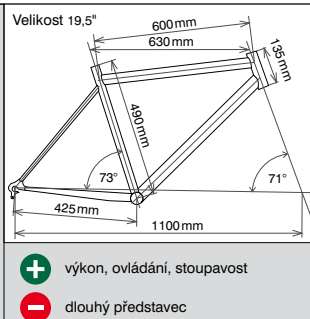
Asi jedinou slabinou bude technické dovedení, na které bike prostě nemá geometrii. Do vzduchu se sice odrazí, ale psi kusy si libit nenechá. Totéž platí pro vyloučené trialové pasáže, kde je ve sjezdech dlouhý představec znát a je třeba se trochu posunout vzhůru.

### Sladěný kabát

Rámový základ vyznává trochu nápadnější design na trubkách slabšího průřezu. Ty mají vpředu kapkovitý profil, aby postupně přešly do kruhového, s nepatrným zpožděním u spodní trubky směrem ke středovému pouzdru.

### Technická specifikace:

**Rám:** Al 7005 - SL  
**Vidlice:** Rock Shox Reba Race 100 mm  
**Kliky:** Shimano Deore XT  
**Brzdy:** Shimano Deore XT  
**Řazení:** Sram X.9 Trigger  
**Přehazovačka:** Sram X.9  
**Přesmyčka:** Sram X.9  
**Kola:** Mavic Crossride  
**Pláště:** Ritchey Z-Max Evolution 2,1"  
**Sedlo:** Velo  
**Sedlovka:** Ritchey Pro  
**Řídítka:** Ritchey Pro  
**Představec:** Ritchey Pro  
**Hmotnost:** 11,3 kg (s pedály SPD)  
**Cena:** 35 200 Kč (32 800 – Recon)



**CORRATEC**

**2CIRCLE SUSPENSION**

THE POWER OF 2CIRCLE

CARBON TCM-TECHNOLOGY

AIR TECH REVO

Neutral Position  
Neutral Position  
Neutral Position

Engagement Position  
Engagement Position  
Engagement Position

**SYNCROS**

Sedlo FL mod. 2010 - Tl/kůž 236g

LOOK

RITCHEY

HAYES

Jagwire

SUN Ringlé

syncros

**BBM**  
BOHEMIA BIKE MANAGEMENT  
s.r.o.

Prodejna:  
Nepomucká ulice 757/180  
326 00 Plzeň-Slovaný

E: info@kola-bbm.cz  
T: +420 377 457 405  
www.kola-bbm.cz

### AKČNÍ NABÍDKA

**Revolution Race LTD » akční cena 54 990,- (doporučená cena 64 990,-)**

(rám: TCM carbon monocoque, vidlice: Rock Shox Reba SL, výbava: Shimano XT, Mavic Crossride)

swissstop

NEEL  
CARBON ENGINEERING

SAB

Xtasy

**Žádejte u svého prodejce**

**WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ**

# NAŠE KOPCE

## „Řevničák“

Jsou kopce a kopce. Drtivá většina z těch, o nichž jsme zatím v této rubrice psali, byla spojená s nějakou horou, rozhlednou či alespoň vyhlídkou. Byly mezi nimi ale i takové, na něž jsme se vydali jen a pouze z důvodu jejich pokoření, kvůli co nejlepšímu času výjezdu a fyzické likvidaci, což je i tento případ.

Stačí vzpomenout na legendární Cunkov či třeba Žampach, které byly známé také zde konanými závody do vrchu. Porovnávat si při výjezdu svůj čas s časem závodníků je totiž skvělou motivací pro co nejrychlejší zdolání kopce a opravdu kvalitní trénink. Přesně to umožní i další z našich výjezdů, tentokrát z Řevnic u Prahy na brdský hřeben, směrem na Mníšek pod Brdy. Tento 5,5 kilometru dlouhý kopec, nazývaný „Řevničák“, se každoročně na sklonku léta stane dějištěm zápolení amatérských závodníků při tradiční časovce zařazené do seriálu UAC. Díky přesnému značení si tuto časovku s převýšením přes tři sta metrů můžete zajet prakticky kdykoli a ve výsledcích na internetu po výjezdu porovnat vlastní dosažený čas s těmi závodními. A pokud se čírou náhodou dostanete pod hodnotu 12 minut a 1,8 sekundy, můžete se sem při nejbližší časovce vydat rovnou pro pohár a medaili. Ale nutno podotknout, že rekord s tímto časem, jehož držitelem je Michal Koš ze Srbska u Berouna, nebyl již řadu let překonán a že pouhé přiblížení se jeho výslednému času bude stát i trénovaného borce hodně námahy, potu a bolesti.



sejzdu však představuje podstatně větší problém, než při jízdě nahoru.

### Start v Řevnicích

Začátek výjezdu, tedy start časovky v jasné označeném místě, je jen kousek od náměstí v Řevnicích, nad křižovatkou, u níž je cyklistická prodejna Kola Štorek. Orientačním bodem je samoobslužná Coop, před níž na asfaltu nechybí startovní čára. Zde tedy doporučujeme vynulovat computer, především čas jízdy, a pořádně se opřít do pedálů.

Zpočátku není stoupání nijak náročné, vede mezi domky po asfaltové silnici, na níž je především ve všední dny nutné počítat s určitým provozem. Přestože je okolí Řevnic a brdských lesů již rekreační oblastí, o víkendu je zde o něco klidněji.

Po půl kilometru minete na asfaltu první kilometrovník. Údaj „5km“ až na vrchol není zrovna povzbudivý, ale sil máte zatím určité na rozdávání a trénovaný jedinec, jedoucí na co nejlepší čas, si zatím může dovolit mít zařazený velký převodník. Po dalších tři sta metrech přichází konec obce a rovinka s nepřítli výrazným stoupáním. Na 1,2 kilometru přichází levá, lehce klopená 180° zatáčka a sklon se trochu zvětšuje. Po dalším kilometru následuje pravá vracečka. Tady nejsipší i nejtěžší borec, který si dovolí jet na „velkou pilu“ až sem, řadí na malý převodník. Výjezd ze zatáčky je hodně prudký a nepřijemným společníkem cyklistovi je zde místo dost rozbitý asfalt. Teprve na třetím kilometru začíná být výjezd zajímavější díky sérii zatáček a hezkému výhledu do krajiny, který zde kvůli průseku mezi stromy v nedávné době přibyl. Kdo ale jede na krev, asi pohled na brdskou pahorkatínu příliš neocení. Horší asfalt sice nekončí, při

Při celkem pohodové jízdě se dá tento pět a půl kilometru dlouhý výjezd zvládnout kolem dvaceti minut, přičemž čas okolo třinácti, čtrnácti minut už lze považovat za hodně dobrý.

### I na biku...

Zde pořádná silniční časovka měla v minulosti i svůj bikový protějšek, z Řevnic vede terénnem nejen zelená turistická značka, ale na brdský hřeben se dá vyjet také po modré. Zmiňovaná zelená od jisté míry kopíruje právě trať silničního výjezdu, modrá silnici sice dvakrát křížuje, ale poté se vzdaluje k Řitce, tedy více směrem na Prahu. Pro bikery je ale možná zajímavější výjezd z Letů, po trati závodu Trans Brdy, případně po žluté a následně zelené značce ze Zadní Třebaně do Kytína. Možnosti, jak od Berounky vyšplhat na Brdy, je zde celá řada. Většinou to ale chce horské kolo a alespoň základní dávku fyziky a jezdecké techniky.

Brdská hřebenovka je mezi středočeskými význavacími terény oblíbená, ideální je po ní pokračovat třeba na Stožec, známý svou pasáží plnou kořenů. Dále doporučujeme velice pěkný techničtější výjezd na Kuchynku i následně rychlý sejezd.

Stejně tak zajímavý je ale i směr k hlavnímu městu, hřebenovka tady



Jediný výhled během výjezdu se naskytne přibližně na třetím kilometru, a to díky nově vzniklému průseku lesa.

nabídně techničtější úseky především před Jilovištěm.

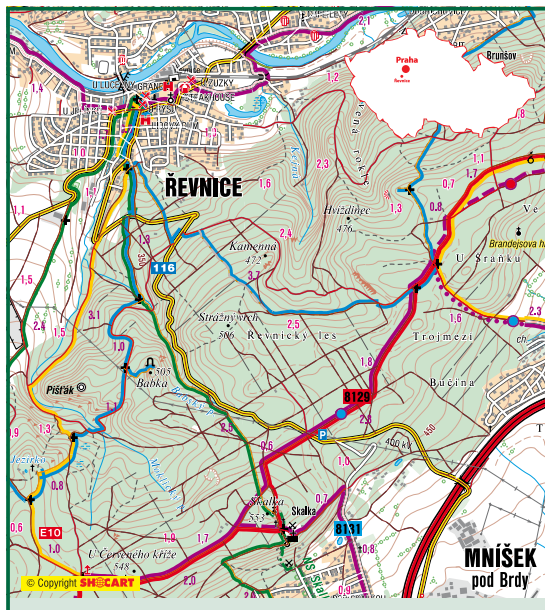
Silničáři mají variant další cesty také téměř neomezeně. Po sejezdu do Mníšku pod Brdy lze pokračovat po staré silnici třeba na Dobříš a Příbram, stejně tak stojí za to cesta na Nový Knín a následně směrem na Slapy.

### Co v okolí?

Možností, kam se v okolí „Řevničáku“ podívat, je celá řada. Za návštěvu určitě stojí postupně rekonstruovaný mníšecký zámek, na němž už našťastí není příliš patrný neblahý vliv dob komunismu. Zdejší návštěvník by neměl vynechat ani barokní areál Skalka, který leží nad městem nedaleko brdského hřebenu. Vrchem se k němu dostanou pouze bikeri a majitelé krosových kol. Silničáři budou muset spodem z Mníšku po úzké asfaltce, z níž uhybá ještě užší odbočka doleva, do příkřejší kopce. Na Skalce je k vidění kostelík sv. Maří Magdalény od Kryštofa Diezenhofera a průběžně rekonstruovaný klášter. Na samém vrcholu nad kapličkami křížové cesty je bývalá poustevna, která je údajně občasným sídlem kardinála Vlka.

Doporučíme i návštěvu zámku v nedaleké Dobříši, který je známý svým krásným parkem. Bikeri se k Dobříši dostanou po brdském hřebeni okolo Stožce. Silničáři musí po původní Strakonické silnici kolem dálnice, konkrétně místem zvaným Andělské Schody, typickým svým hodně zvlněným charakterem. Aby těch svatých nebylo málo, z Dobříše je možné pokračovat třeba na Svatoú horu nad Příbramí. Pokud ale uvidíte všechny svaté už při výjezdu „Řevničáku“, ani nebudete muset pokračovat dál...

(kad)



### Základní údaje:

**Délka výjezdu po silnici z Řevnic:** 5,5 km (po trati časovky)

**Nejčastěji používané převody:** zpočátku 53–19, ke konci budou měnit trénování možná rádi i za 39–23

**Vhodné pro kola:** všechna

**Vhodné pro jezdcy:** všechny výkonnosti i věkové kategorie

**Rekord tratě a jeho držitel:** 12:01,8, Michal Koš

**Možnost obcerstvení:** restaurace v Řevnicích na náměstí, v Mníšku, na Malé Svaté hoře nad Mníškem

**Nejbližší servis kol:** Jízdní kola – sport Martin Štorek, Řevnice

OD 24. 4. DO 9. 10.

**AUTOR**  
MARATHON TOUR

**29. 5. 2010**

Author Král Šumavy – MTB Klatovy

**12. 6. 2010**

Author Cyklo Maštale Proseč

**3. 7. 2010**

Author Znovín Cup Satov (Znojmo)

**24. 4. 2010**

Author 50 Český ráj Branžež – Nová Ves

**23. 5. 2010**

Author 50 Bezděz – Bezděz

**28. 8. 2010**

Author Král Šumavy – road Klatovy

**8. 5. 2010**

Author Sela marathon hrad Helfštýn – Lipník nad Bečvou

**9. 5. 2010**

Dětský Author Sela marathon hrad Helfštýn – Lipník nad Bečvou

**4. 9. 2010**

Velká cena vinných sklepů Lechovice

**18. 9. 2010**

Author Pražská 50 Praha 6

**9. 10. 2010**

Nova Author Cup Josefův Důl v Jizerských horách

foto hrad Helfštýn – Author Sela marathon

[www.author.eu](http://www.author.eu)

Reprezentační mechanik Jan Přistoupil, alias Dlouhán, nám už nějaký ten pátek předává své zkušenosti s výběrem a údržbou kol. V této části se podíváme na problematiku ráfků, které mohou v případě poškození jezdců nejen zcela znemožnit další jízdu, ale také klidně i zapříčinit zranění.

**P**roto je vhodné ráfky často kontrolovat, zvláště při použití čelistových brzd. Předme tedy slovo Dlouhánovi...

**Jaký nejzávažnější problém s ráfkami jsi na závodě řešil?**

„Rozstřeleniny“ jsem viděl různé, ale asi nejvíce ráfek rozmlátil Matouš Ulman, když musel těsně po startu na světáku v Madridu přeskóčit kanál. Už se nestačil vyhnout a dobře mířená rána zadním kolem na hranu kanálu rozdělila karbonový ráfek na tři kusy. Byla to ale taková rána, že by to nevydržel žádný ráfek. Největší problém pro mě ale byl, když závodníci nafsavali nové výpletu a díky měkkým pláštům pak v terénu ráfky třned pěkně „votýpavali“. To jsem je pak neměl rád (smích). Michal Maroš zase v Sieře Nevadě prorazil pneumatiku tím stylem, že tvar kamene otiskl přímo do ráfku. Vzpomínám si také, když Miguel Martínez v jedné z etap na Tour de France VTT dostal defekt několik kilometrů od cíle a jelikož už neměl nic na výměnu, musel dojet etapu na holém ráfku. Stačí ještě těsně vyhrát, ale ráfek ohobloval téměř až k niplům.

Mému kamarádovi se zase na dovolené v Itálii v jednom sjezdu zborotilo celé zadní kolo, protože nechtěl včas vyměnit „trefený“ ráfek, na který jsem ho upozorňoval. Skupina normálně sjížděla po asfaltu do vesnice, se zničehonic ozvala ohlušující rána a jak ráfek praskl, celý rám došel přehazovačkou a patkami na asfalt, což kamaráda vyhodilo z kola. Ještě že se to nestalo na předním kole a v terénu, to by mohly být následky hodně vážné. Tentokrát to našel odnesl „pouze“ silničním lišejem.

Poučením je, že opravovat má smysl jen to, co jde vycentrovat. Vylapávání a vyrovnávání ohnutých ráfků je k ničemu, protože je nikdy nevrátíš do původní polohy a vždycky některé dráty budou muset být přepnuté, aby udržely tvar kola. A když není výplet rovnoměrně napnutý, brzy se znovu

# Dlouhánova poradna

## Ráfky



Nejlehčí ráfky váží i pod 300 gramů



Kalíškování usnadňuje centrování



Vybroušené bočnice hrozí zborcením stěny ráfku



rozcentruje. Poškozený ráfek, který se v rychlosti v kole zborotí, není žádná sranda. Mnohem lepší než ráfky složitě rovnat je ráfek rovnou vyměnit, ušetříme si tím spoustu dalších starostí.

**Na co je třeba se dívat při výběru ráfku, jaké třeba zvolit ráfky na XC?**

Na trhu jsou různé varianty ráfků, obecně se na cross country používají ráfky šířky 21–23 mm, na enduro a sjezd a podobně pak samozřejmě širší. Každý jezdec si musí při výběru uvědomit, jaký je jeho jízdní styl a kolik taky třeba váží. Stokilový turista bez techniky jízdy bude zřejmě volit odolnější model než závodník, hledající především nízkou hmotnost. Samostatnou kategorií jsou karbonové ráfky, které většinou stojí od 10 tisíc korun výš. Výběr je opravdu široký.

V dnešní době se spíš prodávají celé výpletené sady kol, takže při jejich nákupu je třeba si kromě hmotnosti, odolnosti a tuhosti také zjistit dostupnost a cenu náhradních dílů. Třeba firma Remerx dává ke svým výpletům rovnou dráty a niplu „do toroty“.



Sériová produkce zapletených kol pro MTB však musí mít určitou hmotnost, aby na tom mohla jezdit široká veřejnost bez rizika. Všeobecně platí, že se produkce zapletených kol na MTB pod 1,5 kg za pár nedostává.

Gramhoničům se pak otevírá široké pole při výběru ráfků, nábojů i drátů, ale většinou už se jedná o konkrétní zakázkovou stavbu kol. Celková váha výpletu pro MTB se tak dá zlatičtí těsně nad jeden kilogram. Limitem pak zůstává pouze váha jezce a vyšší pořizovací cena.

**Ráfky se liší nejen profilem, ale také použitím kalíšků v otvorech pro niplu. Třeba nejlehčí duralové ráfky je kvůli hmotnosti nemají. Nesnižuje to jejich životnost?**

Kalíšky jsou samozřejmě dobře pro snažit centrování, protože se v nich nipl lépe otáčí. Pokud má ráfek dvojitý kalíšky, jsou jimi překryty i otvory do vnitřní komory ráfku, takže se zabrání zapadnutí niplů dovnitř ráfku. Ty nejlehčí ráfky ovšem kalíšky z důvodu snížení hmotnosti nemají. Použití materiál je ovšem dostatečně tvrdý, takže se zaplétáním ani s vytrháváním drátů problémy nejsou.

**Některá zapletená kola využívají montáže drátů přímo do závitů v ráfku. Viděl jsi už nějaké dráty vytržené?**

Smysl šrbování niplu přímo do závitů v ráfku



je v tom, že vnitřní stěna pak zůstává plná (protože se nemusí nipl prostřikovat ráfkem), což nachází uplatnění především u bezdušových systémů. Co se týče vytržení ze závitů, ještě jsem se s tím nesešel, spíš se přetřhne drát, než by se vyrvál závit.

**Některé značky laborovaly s umístěním niplů u těla náboje, což logicky ušetří odvodovou hmotnost kola přesunutím váhy blízko k jeho středu. Jaké má zkušenosti s tímto systémem?**

Takové řešení má samozřejmě smysl. Jediný problém je horší centrování. Navíc u ráfků s malým počtem drátů, jako např. u starších výpletů XTR, se jeho tuhost musí dohnat pevnějším materiálem ráfku, čímž narůstá jeho hmotnost. Jak jsem řekl již několikrát, nejlepší je vždycky nejjednodušší řešení. Klasický výplet je stále klasický výplet.

**Takže ty bys radil klasický výplet?**

Jasně, trojitý křížený výplet z ocelových drátů bude vždycky lepší, co se udržby a centrování týče, než jakýkoli jiný speciální systém. A i 32drátový výplet uděláš s plochými dráty vždycky lehčí, než výplet s duralovými dráty. Záleží samozřejmě na použitém náboji a ráfku.

Nehleď na to, že na klasický výplet snáze seženeš dráty kdekoli v servisu. U kol z duralových drátů navíc většinou potřebuješ speciální kli-



če na centrování. Na druhou stranu je pravda, že drát z duralu je pevnější, než drát ocelový. Každé řešení má svoje výhody a nevýhody.

**Ráfky pro čelistové brzdy jsou vybaveny dvěma systémy indikace obroušení, která jezdecke informuje o míře úbytku materiálu na bočnicích. Který ti přijde lepší?**

No buď je na ráfku drážka nebo malý důlek, který obroušením zmizí, případně je indikace skrytá a po obroušení duralu se objeví. Osobně nejsem příznivcem ráfků s drážkou, protože většinou díky tlaku v plášti prasknou dráty, než by se tomu stalo u ráfků normálních. Nejhorší je to u silničních ráfků, kde je tlak v pláštích daleko vyšší.

**O tom, že nachází nová vlna galusek i pro horská kola, není pochyb. Vitás přichod tohoto systému?**

Rozhodně. Galusky na MTB mají velkou budoucnost. Myslim si, že galusky jsou dalším směrem jak odehčít kolo a zvýšit komfort jízdy, protože galuska se díky tomu, že je to vlastně trubka, chová mnohem lépe než plášť. A také si myslím, že by lidi měli galusky začít brát opravu vážně, protože stále více výrobců pro ně začíná vyrábět ráfky. Namátkou je to FRM, Ritchey, Geax, ale i český Remerx, italský WheelsBike či americký Edge. Na to, že jsou ve světě zatím teprve tři výrobci galusek pro horská kola, je to pozoruhodný nárůst a podle mě se to za chvíli rozhoupe. My jsme třeba viděli na světovém poháru prototypy galusek od Schwalbe a je jen otázkou času, kdy se jejich produkce naplno rozjede, nebo se objeví další firmy. (mig)

**MARIN**  
BIKES CALIFORNIA

**SLEVY AŽ 30% KOL 2009**

**Při předložení této reklamy navíc záruka 5 let na rám!**

[www.marinbikes.cz](http://www.marinbikes.cz)

**2F** = dvojnásobná funkce  
= dvojnásobně fit

**se značkou 2F vám dopřejeme radost z oblékání**

funkční prádlo  
termoprádlo  
cyklokalhoty  
cykloresy  
cyklovesty  
cyklobundy

vyrábí a dodává BoBo s. r. o.  
Šífařská 1/3, 147 00 Praha 4, [www.2f.cz](http://www.2f.cz)

**LE Orbea TEAM**

Limitovaná edice horských kol u vybraných prodejců pouze v ČR. Špičkový závodní karbonový rám ALMA, který používal i olympijský vítěz Julien Absalon ještě nikdy nebyl tak dostupný! Osazený vybranými komponenty v limitované edici ALMA 78CZ Beige nyní za týmovou cenu!

**Orbea Carbon Mono ALMA 78CZ**

**LIMITOVANÁ EDICE 49.900 Kč**

**Orbea Sport SATELLITE TEAM**

**LIMITOVANÁ EDICE 20.990 Kč**

**\*life time warranty | [www.orbea.cz](http://www.orbea.cz)**

# Zvonky stokrát jinak



Zvonek, pro závodníky a sportovně zaměřené jezdce zdánlivá zbytečnost, pro městské cyklisty mnohdy nutnost. Takový zvonek však vedle svého základního účelu, tedy zvonění, může nabídnout daleko více. Asijské motocykly jsou v tomto ohledu nevyzpytatelné a fantazii se meze nekladou, o čemž svědčí následující fotografie. Skoro by se zdálo, že úloha zvonků zvonit je v některých případech až druhořadá. Mnohem důležitější je přece efekt!

Nutno přiznat, že některé designové kreace jsou skutečně roztomilé. Fanda fotbalu si může koupit zvonek ve tvaru míče, s kopačkou místo obvyklého kladívka, zkrátka nepříjde ani vyznačovat baseball. Přítomnost kompasu asi už nikoho neudiví, nejspíš se již vyvíjí i verze s vodotryskem. Hitem jsou údajně berušky s roztahovacím křídly a příští sezónu mají být v módě malinici zajičci a medvídkovi usazení v otočených zvoncích. Ještě více fantazie pak tvůrcům poskytují gumové houkačky. Je možné vybírat ze spousty provedení od různých oblud, přes dokonale vyvedený hamburger, kulečnickovou kouli, až po zavalitého zápasníka sumo, který jistě zabere celou polovinu řídítka. Jen doufejme, že vývoj zvonků nenabere podobný spád jako v posledním desetiletí... evuce kompletního odpružení a kotoučových brzd. To bychom se měli na co těšit...

(kad)



# Neviditelný košík

Superlehké karbonové i duralové košíky všech možných tvarů, průhybů i barev, to už tady bylo. Ale průhledný košík?

Přesně takovou zajímavost přináší firma Topeak, která na trh uvedla zpracovaný plastový košík Mono Cage CX. Hmotnost 48 gramů je i přes optickou robustnost košíku zcela v normě, cenu 135 Kč pak hodnotíme jako velmi příznivou. Košík je nejen esteticky výjimečný, ale co není vidět na první pohled, je možnost posunutí pružnou horní částí do druhé polohy, kdy se prostor pro lahev zvětší a v košíku je tak možné převážet i pet lahve většího průměru. Výběrem.

Držení lahve je znamenité, neboť se nám ani jednou nepodařilo bídou ztratit, což se na závodech stává běžně. Plast je dostatečně pevný a na lahev objemu 0,7 litru v první poloze s přehledem stačí.

V nabídce jsou také modré, zlaté, kovuové a červeně zbarvená transparentní provedení, nechybí však ani klasická neprůhledná černá a bílá barva.

www.ultrasport.cz

(mig)

- + držení lahve, nastavení průměru
- nenalezli jsme

# Author Exquisite



Exquisite je nejvýše postaveným modelem příblybky značky Author. Za cenu 1490 korun nabídnou špičkové parametry, jež si nezadají ani s dvojnásobně dražšími konkurenčními modely. Vedle maximálně účinného odvětrání a příznivé hmotnosti 285 gramů

vorem. Celkové menší hloubka skeletu nijak nebrání jistému usazení na hlavě, které je zvláště především nastavitelného mechanismu DeTox na zátylek. Pro seřízení vnitřního obvodu zde slouží dvojice plastových jezdců, s nimiž se poměrně snadno manipuluje i při jízdě. Vhodně rozmištně jsou vnitřní výstelky, které se podílejí na optimálním rozložení tlaku. Široká čelní výstelka účinně zabraňuje stékání potu do očí.

Lehce nestandardní tvar je výhodou, že si příblybku Exquisite nikdo nespolete s jinou, nicméně názory na její design se různí, a to i u nás v redakci.

Na druhou stranu je nám rozhodně sympatické, že domácí výrobce nesáhá po nějakém univerzálním modelu, na nějž by pouze umístil svá loga. Celkové provedení nahrává spíš silničnímu využití, ovšem lehce protažená přední část může lehce suplovat šiték, takže si tento model mohou ve finále vybrat i bikeri.

www.author.cz

(kad)

- + odvětrání, usazení na hlavě, karbonová vnitřní výztuha, cena
- kontroverzní design



jsou jeho chloubou především vnitřní karbonové výztuhy. Ty jsou dobře vidět na přičkách mezi jednotlivými průduchy, kterých na příblybku napočítáme celkem devětnáct. Kombinace barevné skořepiny a šedé polystyrenové hmoty vypadá efektně, pochvalu zasluhuje precizní zpracování a provedení In-mold technologie.

Tvar skeletu je lehce atypický, vpředu výrazně zploštělý s horizontálně orientovaným širokým čelním ventilačním ot-

# Tišeitel brzd



Švýcarská firma Swisstop se zabývá výrobou brzdových špalíků, destiček a dalších doplňků s brzděním spojených. Maximální výkon brzd je jedna věc, ovšem jejich kultivovaný projev je věc druhá. Kvilující špalíky ráfkových brzd stačí nastavit do šípu a je po vrškotu. Jenže co s kotoučovkami?

V motokrosu se používá speciální mosazná pasta, která se nanese mezi špalíky a destičku, takže částečně tlumí případnou rezonanci a tak komplet utiší. Ale komu by se chtělo nanášet opatrně pastu na špalíky. Otestovali jsme proto novinku Swisstop Disc Brake Silence, která by měla s pískáním brzd zatočit. Jde o speciální roztok na kovové bázi, kterým se jednoduše ošetří destičky. Obsahuje i biologicky odbouratelnou složku, která by měla redukovat usazování materiálu vzniklého třením destiček o kotouče.

Stačí destičky vyjmout z třmene, důkladně je očistit nějakým odmašťovačem a osušit hadříkem. Následně nastříkáme jen jednu tenkou vrstvu silenceru a necháme lehce zavahout. Při aplikaci pozor, tekutina je dost tmavá a lepka, takže velmi dobře přilne a znečiští vše kolem. Proto se nedoporučuje aplikovat ji na destičky přímo ve třmenu, protože by ulepla vše okolo.

Jakmile je roztok na brzdě ploše destiček zavádí, můžeme destičky namontovat zpět do třmenu.

My jsme hned na začátku dali výrobci za pravdu, že několik prvních zabrzdění nebude moc výkonných. Kotouče se po destičkách tak trochu klouže, než začne lehce zabírat. S jedovatým výkonem před aplikací to nemělo nic společného. Ovšem ticho od kotouče bylo maximální. Tření destiček se postupně během tří kilometrů zvyšovalo a brzdový účinek tak nabýval na síle. Sice stále nešlo o jedovatost s lehkým stiskem páčky jedním prstem, nicméně nárust brzděného účinku byl plynulý a nakonec poměrně silný.

Do normálu se výkon vrátil asi po sedmi kilometrech, kdy došlo k výrazně citlivějšímu projevu brzdy, ovšem stále s plynulým účinkem bez okamžitého "kousnutí" kotouče. Kvílení brzdy se už nekonalo a jedinou daní za něj tak byla ztráta extrémní jedovatosti při silnějších stisků, výkonem trochu podobná jakémusi ABS.

Disc Brake Silence tedy opravdu funguje a ačkoliv jsme se zprvu při aplikaci báli, že nám destičky spíše promaže a bude po brzdění, nakonec se ukázalo, že vše funguje jak má. Během dvaceti kilometrů nedošlo k opětovnému



kvílení a „impregnace“ destiček prostě vydržela.

Cena balení 50ml je 319 korun, což sice není málo, ale jde o vysoce funkční výrobek, který opravdu splní, co slibuje. Navíc pro aplikaci na jednu brzdu je potřeba opravdu minimum roztoku.

www.kola-bbm.cz

(už)

- + účinnost, aplikace, trvanlivost účinku
- ztráta jedovatosti brzdy

# LIMAR

LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM: Zaregistruj se a v případě zničení příblyby důsledkem pádu do 3 let od zakoupení dostaneš zcela novou příblybu za 50% ceny!

**PRO 104**  
ventilačních otvorů: 22  
velikost: M (54 - 57 cm), L (56 - 61 cm)  
hmotnost: M - 170 g / L - 200 g  
upínací systém: Pro System Light  
technologie: Monocoque In-Mould  
poznámka: vložky Coolmax, verze MTB se štítkem

**2 990 Kč**

**CARBON 910 MTB**  
ventilačních otvorů: 25  
velikost: M (54 - 58 cm), XL (58 - 62 cm)  
hmotnost: M - 280 g / L - 300 g  
upínací systém: Pro System 2  
technologie: In-Mould  
poznámka: štítek

**2 490 Kč**

**X-RIDE**  
ventilačních otvorů: 16  
velikost: UNI L (55 - 61 cm)  
hmotnost: M - 280 g / L - 300 g  
upínací systém: Pro System 2  
technologie: In-Mould  
poznámka: štítek

**1 890 Kč**

**747**  
ventilačních otvorů: 24  
velikost: M (56 - 58 cm), L (58 - 63 cm)  
hmotnost: M - 260 g / L - 280 g  
upínací systém: Super System 2  
technologie: In-Mould  
poznámka: síťka proti hmyzu, štítek

**1 490 Kč**

**650**  
ventilačních otvorů: 19  
velikost: UNI L (55 - 61 cm)  
hmotnost: 250 g  
upínací systém: Super System 2  
technologie: In-Mould  
poznámka: síťka proti hmyzu

**1 290 Kč**

**575**  
ventilačních otvorů: 17  
velikost: UNI L (54 - 61 cm)  
hmotnost: 270 g  
upínací systém: Super System 2  
technologie: In-Mould  
poznámka: síťka proti hmyzu, štítek

**1 290 Kč**

DISTRIBUCE V ČR: WWW.BPLUMEN.CZ

ON-LINE PRODEJ: WWW.BIKE4U.CZ

**LIMAR** 3. ROČNÍK **RATIBOŘICKÝ MARATÓN** MTB  
memoriál Jirky Cejzlara

ÚPICE - 25. DUBNA 2010

48 km krajinou bratří Čapků a Babčičina údolí

POHODOVÝ ZÁVOD PRO ŠIROKOU VĚŘEJNOST!  
WWW.RATIBOŘICKYMARATON.CZ



# Záhady kolem disků 12

Jsmo na konci vážení čtenáři, tedy na konci kotoučové brzdy. Začali jsme pákou, pokračovali nádobkou a hadičkou, přes třmen jsme se dostali k destičkám a kotouči a nyní jsme u samotného uchycení třmene k rámu či vidlici. U adaptéru, potažmo redukce, která kromě upevnění umí v kombinaci s větším průměrem kotouče znásobit výkon brzdy.



Značka Avid přišla jako první u svých PM třmenů s kloubovými podložkami pro uchycení jak napřímo, tak přes redukci. Díky tomu lze nastavit třmen ve více rovinách.

U třmene jsme již zmínili systém uchycení k rámu či vidlici PM (PostMount) a IS (International Standard). Třmen na PM je v přesile a má dva otvory kolmo, kterými se montuje buď přímo do závitu ve vidlici, nebo přes adaptér se dvěma otvory vodorovně skrz oka na patce nebo vidlici. Třmen na IS má jen dvojici otvorů vodorovně, do kterých se skrz oka na patce nebo vidlici uchyty šrouby.

Starší modely brzd Magura (2006) byly stejně jako většina dalších určeny pro IS standard. Třmen tak bylo možné vystředit pouze do boků přidáním podložek či ubráním materiálu. Navíc pro změnu průměru kotouče byla třeba speciální, hodně masivní redukce.



Cannondale, nově i BMC, Ghost a další nabízejí u některých biků zadní uchycení PM kvůli snížení hmotnosti a navýšení tuhosti zakomponováním šroubů do rámu.



Postmount třmen Magura vyžaduje pro použití většího průměru kotouče hodně vysokou redukci. Třmen lze nastavit pouze do stran posuvem v otvorech pro šrouby.



Zkombinovat IS třmen a PM uchycení znamená sáhnout po redukci a nasadit větší kotouč, zde v případě ocelové redukce, kde dojde ke zvětšení průměru o 20-25 mm.



Třmen brzdy dnes může být uchycen i na vnitřní straně zadní stavby, nicméně pro standardy uchycení a redukce platí totéž co pro klasiku. Pouze nasazení většího kotouče může být omezeno prostorem mezi rameny zadní stavby.

který nám umožní použít kotouč o 20-45 mm většího průměru. Z kotouče 160 mm tak můžeme přejít přes 180 na 205 mm. Záleží na tom, zda má adaptér kruhové, nebo elipsové otvory, v nichž lze doladit oněch 5 mm na průměr. Některé kotouče jsou totiž 140, 160, 180 a 200 mm a jiné o 5 mm větší. Na to pozor, protože by se mohlo stát, že bude kotouč drhnout zevnitř o třmen a s tím nic neuděláme, protože s kombinací IS adaptér a IS třmen nelze libovolně posouvat směrem od středu kotouče k obvodu.



Shimano XTR je sice špičkou, ovšem i u něj může dojít ke komplikacím. Standard IS značně omezuje variabilitu nastavení třmene, zde v kombinaci s redukcí na PM jsou pod šrouby jasně patrné plechové vymezovací podložky pro boční vyštěpení.

IS tedy již integruje redukci, kdežto PM ji může a nemusí použít, samozřejmě v závislosti na úchytech rámu či vidlice.

## IS s omezenými možnostmi

První byl v bikovém světě standard IS, takže jaké možnosti nám skýtá? V první řadě jde o jednoduchá oka na vidlici a rámu, skrz která se třmen přitáhne dvojicí šroubů. Vystředění třmenu se pak provádí pouze přidáním podložek mezi oka a třmen, případně odtržováním materiálu patky pomocí speciální frézy. Vystředění se řeší pomocí podložek o tloušťce až 0,1 mm, takže jde o přesnou práci. Nevýhodou je to, že kvůli vrstvě barvy na patce nebo vidlici není dosedací plocha vždy přesná a třmen nemusí dosedat úplně perfektně. Rovněž při dotažení šroubů se často oloupe barva z ok.

Jestliže chceme použít větší průměr kotouče, máme k dispozici duralový adaptér,

## PM variabilnější

Dva otvory ve třmenu a závit přímo ve vidlici, jednoduchá montáž a pouze dvojice šroubů, stejně jako u IS standardu. PostMount zni velice jednoduše, ovšem hádankou zůstává, jaký kotouč použít. V první řadě nebyly a dodnes nejsou všechny vidlice vyráběny se závit v dolním monobloku. Přesto ale začíná být poměr v nižší třídě vyrovnán a dražší vidlice jsou už v dřívějších produktech s PM závit. To ale neplatí pro rámy, které jsou až na několik vlaštek všechny vybaveny pouze dvojicí ok na standard IS. Takže co je řešením?

V první řadě přináší PM mnohem lepší vystředění třmene pouhým posuvem do stran v povolených šroubech ve vidlici.

blém přidat podložky a třmen tak od středu oddálit. V tomhle je krása a jednoduchost PM provedení. Proto se dnes většina třmenů vyrábí právě pro PM uchycení a pro IS automaticky výrobce přikládá i odpovídající adaptéry. S jeho výškou tak narůstá i průměr použitého kotouče.

Upevnění PM třmene na IS úchyty je přes redukci mnohem snazší i díky možnosti použití kloubových podložek, jako má například Avid, a možnosti vystředění třmene ve dvou rovinách.

## IS kontra PM

Největší úskalí představuje kombinace IS



třmene a PM uchyty na vidlici. Tahle nesourodá dvojice do sebe zapadne jediné přes adaptér, ovšem znamená jediné, a to navýšení průměru kotouče, ať chceme nebo ne. Redukce pro kombinaci třmen IS / PM úchyt je ocelová nebo duralová. U ocelového provedení je nutné kvůli způsobu uchycení použít o 20-25 mm větší průměr kotouče, než byl stávající. Shimano nabízí ke svým XTR (IS) třmenům přímo duralovou redukci odpovídajících rozměrů. Pozor

u starších brzd Magura, kde je nutné přejít z kotouče 185 mm na 205 mm, čemuž nemusí pevnost odpovídat vidlice. Průměr kotouče 205 mm už je pro některé XC vidlice z bezpečnostních důvodů tabu, takže v takovém případě budeme muset sáhnout spíše po nové brzdě, než kupovat redukci.

Cena redukci se pohybuje kolem tří set korun, a když připočítáme kotouč, jsme těsně pod tisícovkou, což stojí za uvážení, zda nekoupit jinou brzdou. A ještě pozor, adaptéry nemusí být vždycky univerzální, protože pevná osa znamená jistá omezení a hlavně starší vidlice měly různé speciality. Přední adaptér také není stejný jako zadní. Pokud tedy budeme chtít měnit kotouč za větší nebo menší a také pořizovat jiné brzdy nebo rám či vidlici, vždy si pečlivě zkontrolujeme, jaké uchycení všechny zmíněné komponenty mají, abychom se pak nedivili, že nám ultralehká brzda zbytečně ztěžkuje o další dva šrouby a kus duralu nebo plechu.

(už)

## MALOOBCHODY

**KERN**  
CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

## AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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



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

## KOLA ♦ KOLOBĚŽKY ♦ TŘÍKOLKY

**CE CYKLO EMAP**  
www.emap-praha.cz

Prodej - servis po - 10-18  
tel. 261 911 452 út - 10-18  
mob. 721 414 810 st - 10-18  
čt - 12-20  
pá - 10-18  
so - 9-14

Author, Merida, **Rocky Mountain**  
Bianchi, NW, Craft, Moira, soboty od listopadu  
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe do února zavřené

**Kola Štorek**  
Revnice

**jízdní kola**

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

pospá 8-18  
čt 8-20  
so 8-12  
ne 14-17 (duben-sípen)

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 SUPERCOR

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

**X-TRAIL**

Bikové krásky Haven X-TRAIL jsme vyrobili z lehkého a vzdušného flexi materiálu, vybavili odnímatelnou Geol Max (Vložkou) a Vubca doplnili o spoustu funkčních detailů jako reflex pruhy, voděodolný povrch G priměsí Teřionu, voděodolné zipy, poukto na bikačku.

Velikosti: XS - XXL

Nebudte upjatí, užijte si volnost

Barvé kombinace: black/black, grey/black, white/black

**Haven**

GHOST  
GHOST BIKES.CZNOVÉ ASX 2010  
ASX5100HANDMADE  
HANDASSEMBLED IN GERMANY

RÁM: 7005 T8 DB SCL VÝBAVA: SHIMANO XT/DEORE BRZDY: AVID JUICY 3 S 185 MM  
VIDLICE: RST TITAN AIR REMOTE LO 120 MM TLUMIČ: X-FUSION OZ RPV CENA: 32 999,- Kč

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

VELO č. 2/2010 - nezávislý test

SEZNAM PRODEJČŮ NAJDETE NA [WWW.GHOST-BIKES.CZ](http://WWW.GHOST-BIKES.CZ)

nanolight



## DEORE XT e1 DISC

velikost 15", 17", 19", 21" rám SCANDIUM barevné kombinace černá lesklá, modrá matná vidlice FOX RACING RLC100 měnič SHIMANO XTR řazení SHIMANO XT kliky SHIMANO XT kazeta SHIMANO XT brzdy SHIMANO XT zapletená kola SHIMANO XT představec RITCHEY WCS řídítka RITCHEY WCS sedlo SELLE ITALIA FLITE sedlovka Carbon pláště RITCHEY WCS pedály SHIMANO XT hmotnost 9,6 kg/17"

doporučená cena: 59.900,- Kč

[www.vautron.cz](http://www.vautron.cz) • infotel.: +420 558 437 072 • e-mail: [mcsport@mcsport.cz](mailto:mcsport@mcsport.cz)

NEMUSÍŠ STOUPÁNÍ MILOVAT,  
ALE URČITĚ HO BUDEŠ MÍT RADŠI.

**2010 GT FORCE CARBON PRO.** Jakákoliv jízda, jakýkoliv terén, jakákoliv denní doba. Když to zvládneš ty, Force to zvládne s přehledem. 150 mm zdvihu a karbonový rám tě spolehlivě dostanou, kam budeš chtít. Drsné kamenité sjezdy? Bez problému. Strmá a únavná stoupání? V pohodě. S patentovaným systémem zadního odpružení GT Independent Drivetrain nepociťíš žádný zpětný tah na pedály, který by tě zpomaloval. Čistá práce nohou a plynulá jízda bez ztráty rychlosti. To je nový Force. Tak si ho užij.

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



VÍCE INFORMACÍ NA [BIKECENTRUM.CZ](http://BIKECENTRUM.CZ)

©2010 GT Bicycles

**GT**  
BICYCLES