BIKE EMOTION
AUTHOR®
www.author.eu

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

CYKLOSERVIS

1
2010
Ročník XVIII.
Cena 12 Kč

GALAXY Sirius

Pro letošní rok domácí značka Galaxy zcela přepracovala svůj bikový topmodel Sirius. I nadále využívá vidlici Fox a komponenty Deda, je však postaven na úplně novém rámu. Ten je jako u předchůdce celokarbonový, ovšem po konstrukční stránce ho charakterizují podstatně jednodušší a čistší linie. Použitá grafika i barevná kombinace jsou naopak o dost nápadnější, sázka na módní bílou zvyšuje celkovou atraktivitu kola. Design nových modelů Galaxy působí luxusněji, než tomu bylo v případě kolekce 2009.

Naším testem prošla verze za 54 990 korun s osazením převážně v režii sady Shimano Deore XT. U této varianty lze vybírat ze dvou modelů zapletených kol, k dispozici je osvědčený model Mavic CrossRide, námi testovaný bike byl postaven na setu Black Jack Warm Up. Cena je v obou případech totožná. Další nabízená specifikace kola Sirius, spoléhající na díly Sram X.9 a brzdy Avid Juicy 7, je oproti testovanému modelu o dva tisíce levnější. Dále je možné volit také varianty s přední vidlicí jiné značky, čímž se finální cena kola podstatně sníží.

Rychlý držák

Celková koncepce kola neřešila příliš gramy, ale zaměřila se evidentně spíše na celkovou odolnost. Rám svým provedením již od pohledu budí důvěru, totéž platí také o použitých komponentech. I tak je ale 11,4 kilogramu v případě nejmenší velikosti 17" vzhledem k parametrům a ceně kola celkem hodně. Sirius se v našem testu bude muset snažit, aby si u nás tento počáteční gramový handicap dostatečně vyžehlil.

➨ Pokračování na str. 4

Co nového u Yeti?

Americká kultovka Yeti představila pro rok 2010 nový model ASR-5, jenž míří do segmentu allmountain. Yeti patří mezi první značky, které začaly prosazovat vyšší zdvih u crosscountry kol. Už počátkem roku 2000 se objevil model 575, jenž svým XC pojetím a zdvihem přes 140 mm vyloudil nejeden udivený pohled.

Dnes je za mořem patnáct centimetrů zdvihu pro běžnou jízdu lesem zcela normální hodnota, neboť systémy odpružení dokážou v normálním režimu pracovat v řádu několika málo centimetrů a vysoký zdvih je na kole k dispozici až v odpovídajícím terénu.

➨ Pokračování na str. 2

KTM BIKE INDUSTRIES
www.ktm-bikes.cz

Rogelli Kevlar Fiandrex

TEST

Ultralehké návleky Rogelli Kevlar Fiandrex jsou špičkou ve své kategorii, a to kombinací použitých materiálů, střihem i výslednou funkcí.

Lehce strečový materiál s relativně nízkou gramáží nabízí dostačující tepelnou izolaci a především nadprůměrnou ochranu proti promočení, kterou navíc zesilují podlepené švy. Spodní část je svou koncepcí určena pro silniční i horskou cyklistiku, dlouhou životnost zde zajišťuje kevlarová tkanina použitá v partii špičky a paty. Na středu podešve je stahující široký pásek z pružného a dostatečně odolného materiálu. Obouvání usnadňuje použití suchého zipu, a to nejen u zmiňovaného pásku na podrážce, ale i v případě kompletně rozepínací zadní části.

Hmotnost návleků pouhých 100 gramů je výhodou, stejně tak jejich skladnost. Ultralehké provedení umožňuje strčit návleky do kapsy dresu v případě, že se při vyjížďce výrazněji oteplí. Střih je maximálně propracovaný, takže návleky optimálně přilnou na tretru i na nohu v oblasti nad kotníkem. Výhodou je použití širokého suchého zipu vzadu, díky němuž se horní zakončení dobře přizpůsobí šířce nohy. Pochvalu zasluhují precizně provedené husté švy a především výrazně nadprůměrné využití reflexních prvků. Vedle potisku s funkcí odrazky je v bočním švu použita i reflexní paspule. Stejně tak celý zadní svislý pruh se suchým zipem je pokryt reflexním logem Rogelli a grafikou pod ním.

V praxi se nám návleky skvěle osvědčily při teplotách mezi nulou a deseti stupni. Míra jejich zateplení sice není extra vysoká, při teplotě blížící se bodu mrazu jsme potřebovali dvoje ponožky, ale vzhledem k použité nízké gramáži je teplotní komfort rozhodně dobrý. Při použití do terénu jsme ocenili zpevněnou spodní část, občasná chůze se na návlecích podepsala jen minimálně. Jediné nebezpečí pro návleky představují například trnkové keře či volně ležící větve. Nepromokavý materiál použitý na svrchní části návleku o ně lze poškodit a porušit tím jeho nepromokavost. Pokud se však v terénu často neprodíráte houštím, poškození návleků se není třeba obávat.

Celkově je model Rogelli Kevlar Fiandrex jedním z nejlepších návleků na trhu. Cena 1 199 korun je proto zcela opodstatněná.

www.rogelli.cz

(kad)

\+ usazení na noze, nepromokavost, provedení spodní části, snadné oblékání, skladnost, reflexe

− možnost poškození materiálu v terénu

WWW.SPECIALIZED.COM
SPECIALIZED

Co nového u Yeti?

➨ *Dokončení ze str. 1*

Pro sezónu 2010 Yeti přichystal několik změn u stávajících modelů pro závodní cross country ASR-C a ASR-A (testovali jsme v čísle 17-2009) o zdvihu 100 mm. Oba rámy dostaly zcela novou zadní stavbu, která je kompletně vyrobena z karbonu. Duralové patky a zeslabení horních vzpěr, které svou pružností nahrazovalo druhý čep, jsou tedy minulostí.

ASR-5

Pro rok 2010 Yeti na svět přivedl zcela nový model ASR-5, jenž nezapře osvědčený design cross countryových kol ASR-C. Novinka disponuje zdvihem zadní stavby pět palců (odtud pětka v názvu), což je asi 125 mm, a zaplňuje tak mezeru mezi závodním ASR-C a trailbikem 575. Yeti ASR-5 se vyrábí ve dvou verzích – model ASR-5C má celý rám z karbonu, ASR-5 pak spoléhá na přední trojúhelník z duralu.

Podle slov prezidenta značky Chrise Conroye byl hlavním důvodem pro stvoření „á-es-er pětky“ soutěžní duch ve firmě Yeti. Zaměstnanci firmy se v polední pauze hromadně vydávají na nedaleký kopec, přičemž majitelé závodních XC kol sice na kopec vyjedou rychle, ale ve sjezdu podlehnou těm, co sedlají trailbiky 575. Chris se tedy rozhodl postavit stroj, který by si bral to dobré z obou světů a nahoru by vyletěl stejně rychle jako XC stroje, ale dolů by se nenechal zahanbit jezdci na trailbikách.

Nový ASR-5 tak svým pojetím lépe zapadá do crosscountryového světa, protože jeho odpružení je vyladěno podobně, jako u závodních aut. Uprostřed zdvihu je chod tlumiče tvrdší, takže kolo jezdci poskytuje vyšší oporu pod záběrem a lépe si poradí s výjezdem, ve sjezdu však zpracovává větší rázy od terénu podobně, jako právě trail bike 575.

Zadní stavba je vybavena výměnnými patkami, takže jezdec si sám může rozhodnout, zda bude chtít klasický rychloupínák délky 135 mm, či pevnou osu průměru 12 mm a délky 142 mm. Podle Chrise je rozdíl v tuhosti zadní stavby po osazení pevnou osou znát okamžitě.

Hmotnost karbonového rámu ASR-5C je ohlášena na 2,1 kg, což je s přihlédnutím ke zdvihu 125 mm velmi dobrá hodnota. Cena karbonového rámu s tlumičem Fox RP23 je necelých 61 tisíc korun, duralovo-karbonová verze pak přijde na 47 690 Kč. Více informací najdeme na stránkách www.ultrasport.cz/_pages/Yeti_produkty.html

(mig)

Kontrolní štít

Zimní bunda **BBB Control Shield** patří k těm modelům, které jsou dostatečně teplé, ovšem díky kombinaci materiálů se dají používat i v nižších jarních a podzimních teplotách.

Přední díl a partie krku či ramen jsou vyrobeny z materiálu Trioxx, který má membránu odolnou vůči vodě a větru. Tento materiál je dostatečně pružný, ovšem díky kvalitnímu střihu bunda sedí i bez nutnosti nějak výrazně se přizpůsobovat. Přední partie kombinuje nalevo i napravo dva panely spojené dlouhým švem, v němž je navíc od pasu až k podpažní pruh reflexního materiálu. Zip YKK je kvůli odolnosti proti profouknutí podložen a u krku zakončen garáží pro jezdce.

Středně vysoký límec je z pružnějšího materiálu a není zevnitř vybaven jemným počesem jako zbytek vnitřní plochy. Rukávy na spodní straně nemají membránu, ale materiál s vyšší prodyšností. Jejich délka je až nadstandardní a u velikosti XL rukávy silnějším lemem pohodlně dosahovaly až k dlani i u jezdce výšky 190 cm.

Zádový díl je kromě membrány na lopatkách a ramenou z materiálu Thermolite, který má na vnitřní straně jemný počes, ovšem velmi dobře ventiluje a je výrazně tenčí než přední díl. V pase je pak zakončen silikonovým proužkem po celém obvodu. Samozřejmostí je trojice kapes, z nichž prostřední je na zip. Kapsy po stranách mají na vstupu reflexi, která je i podél středového panelu od pasu k ramenům.

Střih bundy respektuje cyklistický posed, takže vzadu nevyjíždí a velmi dobře kryje záda i vyšším jezdcům. Velikost XL sedí dobře na těle a vyšvihaní jezdci by mohli sáhnout i po velikosti L. Pod XL se vejde i silnější střední vrstva a jezdci odpustí trochu hmotnosti navíc, přesto ale střih není určen příliš silným jedincům.

V ramenou je bunda velmi pohodlná i pro rozložitější typy a ani na širších řidítkách netáhne. Totéž platí pro běžky, kde komfortní střih neomezuje při výraznějším pohybu rukou.

Ochrana proti větru je vpředu maximální, pouze při bočním větru nebo s více roztaženýma rukama je cítit lehké táhnutí zboku, kde jsou panely z prodyšnějšího materiálu jako na zádech. Tato ventilace velmi dobře funguje, stejně je tomu i na spodní straně rukávů, kde je proudění při vyšší rychlosti nebo chladnějším počasí cítit.

Odolnost vůči vodě je zprvu znát kuličkováním kapek vody po povrchu materiálu, ovšem při hustším dešti už voda vsákne. Přesto se díky membráně nedostane až na spodní vrstvy. Za cenu 1 990 korun jde o velmi dobře provedenou bundu, která najde širší využití při zimních sportech.

www.jmctrading.cz

(už)

\+ střih, délka rukávů, reflexe

– nenalezli jsme

RSP Red Oil

Vybavujete si starou plastovou olejničku s kapátkem na jízdní kola a šicí stroje? Na snadnou aplikaci oleje na řetěz, který však i po důkladném otření umazal všechno, s čím přišel do kontaktu?

To lepší z této olejničky, tedy jednoduchou aplikaci oleje na řetěz, najdeme u univerzálního teflonového oleje RSP Red Oil v 50 ml lahvičce s kapátkem, který je určený hlavně pro mazání řetězu a měničů za sucha. Mazání je opravdu snadné, stačí kapátko přiložit na řetěz a točit pedály dozadu, olej se do jednotlivých článků dostane velice rychle, a přitom nehrozí jako u sprejů, že by stříkl na kotoučovku. Na rozdíl od zmiňovaného oleje z doby před sametovou revolucí však moderní Red Oil nešpiní ani nelepí nečistoty, takže se jezdec nemusí bát s kolem jakkoli manipulovat. Olej RSP lze použít i jako prevenci proti vzniku nepříjemných zvuků v čepech a ostatních pohyblivých částech. Pouze je potřeba před každým mazáním olejničku důkladně protřepat. Cena této šikovné pomůcky, která se v pohodě vejde i do brašny, je 98 Kč.

www.cyklosvec.cz

(mig)

Vision Aero Max Ti

Značka Vision neustále rozšiřuje svůj záběr. K triatlonovým karbonovým řídítkům, zapleteným kolům a dalším komponentům v poslední době přibyly například časovkové karbonové kliky. Progresivita vývoje této značky náležící pod FSA je hodně výrazná.

My jsme z kolekce 2010 otestovali sedlo Aero Max Ti, které je charakteristické svým aerodynamickým tvarem a širší špičkou. Nylonový skelet s nepřehlédnutelným zadním protažením a středovým vybráním nabízí vysokou tuhost. Ta je však vykompenzována nadstandardní vrstvou polstrování, které se podílí na vynikající tvarové přizpůsobivosti a komfortu. Hodně měkčená pěnovina je na špičce doplněna o gelovou vrstvu, což je společně s tvarem špičky znakem spojujícím většinu speciálních triatlonových sedel. Model Aero Max bude proto vyhovovat nejen běžným silničářům, ale ze zmiňovaného důvodu i triatlonistům. Plochá středová část, vyšší bočnice a méně výrazná spodní hrana se zakulacením v nejširší partii, to jsou aspekty zaručující optimální rozložení tlaku mezi sedlem a tělem. Kvůli nabízenému nadprůměrnému pohodlí sedlo doporučíme i do terénu, bikerům na něm ale budou pravděpodobně scházet plastové kryty, zamezující odření syntetického potahu.

Za jediné negativum sedla považujeme jeho o něco vyšší hmotnost 287 gramů, která je určitou daní za vysokou vrstvu polstrování a nabízené pohodlí.

Cena testované varianty s titanovými ližinami je 2 190 korun. V nabídce je bílé nebo černé provedení.

(kad)

\+ nadprůměrný komfort

– vyšší hmotnost

Nevšední blikačky

Japonská značka Cateye je proslulá maximální funkčností a vysokou životností svých produktů. V případě nové kolekce blikaček, která prošla naším testem, bychom se nebáli hovořit téměř o nezničitelnosti. Pružné plastové tělo, do jehož útrob je miniaturní blikačka zasazena, poskytuje diodám i jejich zdroji dokonalou ochranu nejen před mechanickým poškozením, ale i před vlhkem.

Naším testem prošla dvojice blikaček **Cateye SL-LD110**, a to v přední bílé a zadní červeně blikající variantě. K tomu jsme otestovali i zcela atypickou blikačku **Cateye SL-LD120**, uzpůsobenou pro montáž do výpletu kola. Ta bliká pro změnu jasným oranžovým světlem. Trojici modelů spojuje nejen odolná konstrukce, ale také cena 250 korun.

Přední a zadní blikačka využívají téhož základu, pod jehož dostatečně těsnicí průhlednou krytkou je umístěna samotná blikačka s jedinou supersvítivou diodou a dvojicí baterií CR2032 pod ní. Uchycení pomocí gumičky a plastového háčku je funkční a díky tvaru světla také maximálně stabilní. Stahovací mechanismus dovoluje umístění blikačky třeba i na batoh či na turistickou hůl.

Použitý materiál těla se po zapnutí celý prosvítí, takže viditelnost je i přes celkově menší rozměry velice dobrá. V případě přední blikačky je ale nutné počítat s pouze bezpečnostním účelem. Výkon bílé LED diody je sice nadprůměrný, schází zde ale jakákoli optika a světlo je tím pádem dost rozptýleno.

Za snížené viditelnosti vynikne velice dobrá svítivost obou modelů. Dobře jsou na tom světla i po stránce životnosti baterií. S modem blikání mají baterie podle údajů výrobce vydržet až padesát hodin, což náš test potvrdil. Jediné, k čemu máme výhrady, je způsob zapínání a vypínání, popřípadě přepínání mezi režimem blikání a stálého svícení. Vše se provádí stiskem krytky, potažmo přímo diody pod ní. Její zmáčknutí ale vyžaduje poměrně silný stisk, a tak například za jízdy aktivovat blikačku na sedlovce chce trochu cviku a síly v prstech.

V případě světla do výpletu platí z funkčního hlediska to samé, neboť v útrobách průsvitného těla je uložena tatáž blikačka, jakou využívají dva předchozí modely. Velikost plochy světla je výhodou z hlediska viditelnosti, k dostatečnému prosvícení materiálu totiž dochází i z té strany, kde není dioda. Uchycení za drát výpletu kola je funkční a pevné, obava ze ztráty světla je zbytečná.

V případě testovaných novinek značky Cateye vsadil výrobce na atypičnost konstrukce a její maximální odolnost. I když se blikačky technokraticky zaměřeným jedincům třeba nemusí líbit, jejich praktičnost je jasnou výhodou.

www.cateye.cz

(kad)

\+ odolnost, funkce, pevné uchycení

– nutnost silného stisknutí při zapínání

www.cykl.cz - kalendář cyklistických akcí

DURO PO ROCE

Do ruky se nám po roce náročného používání dostala vidlice **SR Suntour Duro FR 20**, která je určená pro freeride a náročné enduro ježdění.

Základ vidlice o hmotnosti 2 960 gramů tvoří duralové vnitřní nohy s masivní korunkou a ocelovým sloupkem. Vnější kluzáky jsou z magnézia a disponují patkami na pevnou 20mm osu a postmount úchytem kotoučovky. Uvnitř pracují ocelové pružiny a olejová patrona zajišťující tlumení odskoku, které má vnější regulaci na spodku pravé nohy. Zdvih 160 mm je dostatečný pro hodně náročný terén a skoky, nicméně na vidlici se dá ještě nějaký ten kilometr ujet i směrem vzhůru. Po roce používání ale začala vidlice trochu vadnout a snížila se její citlivost vůči menším nerovnostem, takže jsme se jí podívali na zoubek, abychom viděli, jak se na ní roční namáhání podepsalo.

Demontáž vidlice je snadná, stačí klíčem velikosti 27 povolit víčka jistící pružiny v korunce a dole vyšroubovat imbusy z vnějších kluzáků. Duralový váleček regulace odskoku jde trochu hůř sundat kvůli těsnicí gumičce, ale stačí vzít kleště a jednoduše jej stáhnout. Po vytažení vnitřních nohou z kluzáků jsou vidět výrazně suchá kluzná pouzdra a nad nimi speciální stírací kroužky, které jsou volně nasazené pod gumové prachovky.

Nic ale nejeví známky poškrábání nebo poškození, pouze je zde jen už málo maziva. Rovněž vnitřní nohy nejeví známky otěru povrchové úpravy, takže vše i přes používání v blátě není nějak znečištěno.

Uvnitř pravé nohy je olejová patrona, která je plně rozebíratelná, takže jsme prověřili i tlumicí olej. Do patrony jsme se dostali po povolení duralové matice uzavírající vnitřní nohu, vše bylo jednoduše demontovatelné. Původní olej byl celkem slušně znečištěný, takže nastala výměna. Použili jsme olej značky RSP s hustotou stupně 7,5. Patronu není třeba plnit až po okraj, stlačením pružiny uvnitř totiž není možné, aby pístnice tlumení putovala až k hornímu okraji, takže stačí jedna a půl deci.

Po výměně oleje, promazání kluzných pouzder a sestavení vnitřních partií vidlice máme jeden tip. Ještě než nasuneme vnitřní nohy do kluzáků, namočíme vyčištěné stírací kroužky do tlumičového oleje. Kroužky nemají plochý tvar, jako některá molitanová provedení konkurence, takže je nijak nepoškodíme vyjmutím. Promazané kroužky vsuneme pod prachovky, které rovněž ošetříme silikonem. Po sestavení vidlice dohromady byl její krok výrazně citlivější.

Vidlice po roce ježdění nevykazovala známky vůle v pouzdrech, takže absence servisu znamenala pouze snížení citlivosti chodu. Za poměrně rozumnou cenu 5 990 korun tak lze pořídit bytelnou vidlici, která díky jednoduchosti všech vnitřních prvků a minimu plastových dílů nabídne snadný servis a dlouhou životnost.

www.bplumen.cz

(už)

\+ odolnost, jednoduchost, cena

− hmotnost

Sensor Nano

Dlouhé kalhoty na kolo se běžně prodávají v elastickém provedení, ale pokud biker nechtěl vypadat jako baleťák, neměl donedávna moc z čeho vybírat.

Naštěstí se časy mění k lepšímu a třeba domácí výrobce Sensor má v nabídce volnější kalhoty Nano a Ultrasonic. Prvně jmenovaný model má za úkol hlavně ochránit před větrem, neboť kalhoty Nano jsou ušity z tenké polyesterové látky s větru odolnou membránou. Uvnitř najdeme i podšívku, která však končí nad koleny. Spodní část nohavic je rozpínací na zip, jenž je lemován reflexními proužky, takže odraz kmitajících nohou je pro řidiče jasnou informací o jedoucím cyklistovi.

Na koncích jsou nohavice zespodu opatřeny silikonovým proužkem, jenž dobře přilne například k běžkařské obuvi. Po zapnutí zipů jsou kalhoty ideálně široké i pro jízdu na kole, látka nad kotníky neodstává. Šlapání v kalhotách Nano je bezproblémové. I přes to, že nejsou pružné, jejich střih je pro jízdu na kole vhodný. Pouze zádová část není nijak zvýšená, takže je nutné použít prodloužené cyklistické prádlo, aby se v předklonu neodhalila záda.

Kalhoty jsme otestovali v teplotách nad i pod bodem mrazu. Pokud je použijeme jako druhou vrstvu na čapáky či funkční spodky, do teplot nad bodem mrazu jsou zcela ideální ochranou proti profouknutí. Studený vzduch se dovnitř nedostane, zároveň však kalhoty částečně dýchají, takže se v nich jezdec nadměrně nezapaří.

Je však třeba si uvědomit, že kalhoty nehřejí! Pod bodem mrazu jsme již měli po zhruba půl hodině jízdy promrzlé pozadí od sezení na sedle, takže do nízkých teplot se vyplatí sáhnout spíše po zatepleném modelu Ultrasonic, který představíme v některém z příštích čísel.

Jistou výtku máme ke stahování kalhot v pase. Uvnitř elastického pásu je pružná šňůra, kterou je třeba zavázat. Jenže při svlékání je nutné opět uzel rozvázat, takže zde by bylo lepší sáhnout po stahovacím jezdci nebo jiném způsobu. To je ale drobnost u jinak zdařilých kalhot Sensor Nano, které se prodávají v černé barvě za 1290 korun.

www.sensor.cz

(mig)

\+ odolnost vůči větru, střih

− zavazovací šňůra

Met Kaos

Na vrcholu nabídky bikových přileb je nejen díky ceně, ale hlavně propracovanému designu model **Kaos**. Ten je v době výrazné univerzality a zaměnitelnosti XC a silničních přileb zcela jasně čitelný. Drsné XC nebo spíše enduro styl, to je přesně jeho parketa.

In mold provedení skořepiny sahá na zátylku až na vnitřní prostory. Přilba je nepatrně širší vpředu na bocích a také delší vpředu. Protažení vzadu není tak výrazné a zbytečně nepřidává na gramech. Jasnou dominantou je dlouhý tuhý štítek na čtveřici čepů, který lze sice demontovat, ale to bychom přilbu zbytečně deklasovali. Celkem 22 ventilačních otvorů ve skořepině zajišťuje slušné odvětrání, navíc podélný čelní průduch patří mezi ty nejrozměrnější, jaké jsme viděli. Za ventilaci tedy udělujeme jedna.

Skořepina je v klasickém provedení nebo, konkrétně u tohoto modelu, ve verzi Soft Touch, což znamená, že není hladká a lesklá, ale na dotyk působí jemným, jakoby lepivým dojmem. Skoro se chce říct, že je na ní jemný kožíšek, ale je to jen povrchová úprava. Na zadní straně je dvojice reflexních samolepek.

Stažení k hlavě má na starosti celoobvodová čelenka, pevně uchycená na čele a za spánky. Je poměrně tenká, takže o ní jezdec ani neví, ovšem výstelky jsou kvůli minimalistickému provedení trochu náchylnější k odkrytí jejího materiálu. Je třeba si je hlavně na čele dostatečně porovnat, aby z čelenky zbytečně nesjížděly. Výstelky na temeni hlavy drží bez problémů, jezdec o této partii takřka neví. Celkové usazení na hlavě je ale vynikající a přilba drží jak přibitá, jde tedy hlavně o prvotní nastavení.

Stahovací mechanismus se ovládá oběma rukama a je trochu hůře přístupný. Za jízdy jej regulovat nelze, ale při základním nastavení se po nasazení přilby na hlavu ani nehne. Díky celkovému tvaru jde přilba nasadit i s výrazně staženým mechanismem, takže je to v pořádku. Kaos patří mezi středně hluboké modely, tudíž sedí dobře. Výhled jen nepatrně omezuje delší štítek, takže je jasné, že na ostrý XC posed tenhle model moc nebude. Jeho místo je jednoznačně nad širšími řídítky a volnými kraťasy. Hmotnost velikosti L (58–61cm) je 393 gramů a testované provedení stojí 4 180 korun. Verze s klasickým provedením skořepiny je o 900 korun levnější.

www.ultrasport.cz

(už)

\+ usazení na hlavě, ventilace, reflexe

− šířka výstelky, hmotnost

Fulcrum Racing Speed

Novinkou kolekce Fulcrum 2010 je vstupní model série s vysokými karbonovými ráfky, nazvaný Racing Speed. Tato silniční kola vycházejí ze špičkového typu Racing Speed XLR, na rozdíl od něj ale využívají náboje s duralovým pláštěm a trochu nižší pravou zadní přírubou. Výška profilu karbonového ráfku 50 mm je totožná s verzí XLR, stejně tak patentovaný způsob zapletení 2:1 Two-to-One. Hmotnost páru kol Fulcrum Racing Speed je 1 360 gramů. Tento nový model je zaměřen především na amatérské jezdce, kteří si chtějí dopřát podobné technologie, jaké mají k dispozici profesionální závodníci. Na rozdíl od verze XLR by měl být vstupní model podstatně dostupnější.

(kad)

NaCesty.cz

JARNÍ SPORTOVNÍ POBYTY NA MALLORCE PRO KAŽDÉHO

6. ročník
1.2. - 16.5.2010

Akční nabídka pro oddíly a skupiny sportovců AKCE!
Skupina nad 10 lidí - 3% sleva na letenky + změna jmen ZDARMA
Skupina nad 15 lidí - 5% sleva na letenky + změna jmen ZDARMA
Ve skupině nad 15 lidí má každý šestnáctý ubytování ZDARMA

Společný trénink výkonostních cyklistů

Speciální ceny pro mládežnické oddíly

Dva nové bazény uvítají triatlonisté a plavci

Zábavný večer s tanečníky a tombolou

Kvalitní stravování formou švédských stolů

Regenerační a proteinové koktejly
Iontové nápoje před tréninkem
Odpolední těstovinový a kašový bufet
Závěrečný večírek na venkovském sídle ředitele hotelu
ZDARMA OD SPONZORŮ

ODJEZD | POČET NOCÍ | CENA
22.2. - 4.3. z Mnichova | 10 | 477 €
26.2. - 10.3. z Mnichova | 12 | 563 €
5.3. - 17.3. z Mnichova | 12 | 582 €
7.3. -21.3. z Norimberka | 14 | 659 €
8.3. - 22.3. z Mnichova | 14 | 662 €
10.3. - 19.3. z Drážďan | 9 | 535 €
12.3. - 24.3. z Drážďan | 12 | 626 €
15.3. - 29.3. z Mnichova | 14 | 628 €
17.3. - 28.3. z Vídně | 11 | 579 €
17.3. - 29.3. z Drážďan | 12 | 594 €
18.3. - 29.3. z Vídně | 11 | 580 €

ODJEZD | POČET NOCÍ | CENA
20.3. - 27.3. z Drážďan | 7 | 470 €
21.3. - 30.3. z Drážďan | 9 | 524 €
21.3. - 31.3. z Norimberka | 10 | 533 €
21.3. - 1.4. z Mnichova | 11 | 572 €
21.3. - 2.4. z Vídně | 12 | 601 €
23.3. - 1.4. z Norimberka | 9 | 495 €
23.3. - 4.4. z Vídně | 12 | 581 €
23.3. - 4.4. z Mnichova | 12 | 597 €
24.3. - 3.4. z Mnichova | 10 | 528 €
24.3. - 7.4. z Vídně | 14 | 659 €
25.3. -2.4 z Norimberka | 8 | 480 €

ODJEZD | POČET NOCÍ | CENA
25.3. - 6.4. z Mnichova | 12 | 776 €
26.3. - 5.4. z Mnichova | 10 | 570 €
27.3. - 3.4. z Drážďan | 7 | 485 €
29.3. - 6.4. z Vídně | 8 | 487 €
29.3. - 6.4. z Drážďan | 8 | 493 €
29.3. - 7.4. z Mnichova | 9 | 524 €
30.3. - 9.4. z Mnichova | 10 | 553 €
30.3. - 12.4. z Drážďan | 13 | 635 €
31.3. - 8.4. z Mnichova | 8 | 475 €
2.4. - 9.4. z Vídně | 7 | 483 €
5.4. - 12.4. z Mnichova | 7 | 452 €

ODJEZD | POČET NOCÍ | CENA
5.4. - 13.4. z Drážďan | 8 | 488 €
6.4. - 14.4. z Drážďan | 8 | 490 €
6.4. - 19.4. z Mnichova | 13 | 805 €
7.4. - 14.4. z Mnichova | 7 | 441 €
7.4. - 14.4. z Norimberka | 7 | 462 €
11.4. - 20.4. z Mnichova | 9 | 500 €
14.4. -21.4. z Mnichova | 7 | 436 €
19.4. -26.4. z Drážďan | 7 | 443 €
21.4. -28.4. z Mnichova | 7 | 437 €
26.4 - 4.5. z Drážďan | 8 | 496 €
28.4 - 5.5. z Mnichova | 7 | 438 €
4.5. - 11.5. z Mnichova | 7 | 416 €

Termíny jsou libovolné stejně jako délka pobytu. Již nyní nabízíme ale balíčky, které obsahují letenku a přepravu kola letadlem, letištní poplatky, služby delegáta a transfery na ostrově, ubytování ve dvojlůžkovém pokoji s polopenzí.

www.nacesty.cz/sportovni-pobyty

Partneři campu: all training.cz, MERIDA, CycleOps POWER, GARMIN, Compex, KNUSPI

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

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

GALAXY Sirius

Dokončení ze str. 1

První metry jízdy však ihned dávají na o něco vyšší hmotnost kola zapomenout. **Akcelerace je hodně svižná a bike při každém záběru do pedálů ukazuje své sportovní nadání.** Pláště Kenda Karma zajišťují celkem nízkou obvodovou hmotnost kol, stejně tak jejich příkladné odvalování na tvrdém povrchu není jakoukoli překážkou pro rychlou jízdu. Torzní tuhost rámu sice představuje ve své třídě pouze průměr, i tak je ale odezva na silný záběr do pedálů více než dostatečná. Přední rámový trojúhelník je v tomto ohledu hodně pevný a totéž platí o masivně vyhlížející zadní stavbě. Jediné místo, kde rám při maximálně silové jízdě lehce pracuje, je zadní monostay vzpěra. Partie okolo středu je však po stránce tuhosti při záběru zcela bezproblémová. **Z hlediska výsledné kombinace celkové tuhosti a komfortu jízdy je testovaný karbonový rám zdařilým kompromisem. Při dostatečné porci pohodlí, kterou jezdci nabídne i díky karbonové sedlovce Deda, dokáže zároveň zajistit také optimální přenos energie pro sportovní i závodní jízdu.**

Použitá geometrie je přesně tím, co jezdec potřebuje pro rychlé cross-country. Střední délka předního trojúhelníku, jenž v nejmenší testované velikosti působí opticky podstatně delším dojmem, se stará o ideální posed. Ten je v praxi někde na pomezí jízdy pro radost a čistě závodní nataženější povahy. Ovšem logicky má podstatně blíže k závodnímu nasazení na rychlejší trati než k vyžívání se v technických pasážích. Nicméně právě **celková ovladatelnost je jednou ze silných stránek siriuse. Kolo poslouchá takřka na slovo. Díky delšímu rozvoru nabídne jisté vedení směru v rychlých sjezdech, zároveň ale i reakce na podněty od řídítek jsou v podstatě okamžité.** Řídítka navíc nejsou v sériovém nastavení zbytečně nízko, takže se bike celkem ochotně zvedá na zadní a jezdec si s ním může vychutnat i techničtější úseky. Hodně velký sloping rámu poskytuje dostatek prostoru pro manévrování, což je v terénu další z výhod.

Jako ryba ve vodě se sirius cítí ve výjezdech. Výška řídítek sice podporuje ovladatelnost kola, naštěstí ale není na úkor jeho vrchařských schopností. **Stačí trochu umět pracovat s těžištěm a s tímto kolem lze vyjet skoro všechno.** Celkový rozvor i délka zadní stavby 425 mm patří ke standardu závodních XC kol, u nichž jsou ostatně optimální vrchařské schopnosti vyžadovány. V tomto případě je těžiště jezdce ještě posunuto vpřed díky instalaci sedlovky s přímým zámkem.

Fox a ti druzí

Použitá vidlice patří k tomu vůbec nejlepšímu. Od začátku ji charakterizoval velice čistý chod a maximální využití většiny zdvihu s ideálním přitvrzením v jeho závěru. Jakékoli připomínky nelze mít ke konstrukční tuhosti vidlice a především pak k dálkovému ovládání lockoutu, jenž vznikl spoluprací značek Shimano a Fox. Ovladač se sice může zdát trochu rozměrnější, **po ergonomické stránce se ale jedná o zatím nejlepší použité řešení. Deaktivace lockoutu se provádí pouhým dotykem boční strany ukazováčku, aniž by bylo nutné jakkoli hýbat prsty a pouštět grip.**

Komponenty Shimano a jejich funkci není třeba rozpitvávat. Za zmínku stojí snad jen to, že brzdy Deore XT si skvěle rozuměly i se 160mm kotouči Promax a že nabízený brzdný výkon byl vynikající.

Zapletená kola Black Jack se ke kolu skvěle designově hodila. I ona zapadají do celkového ladění siriuse na co nejvyšší odolnost. Z dalších dílů se nám líbily představec a sedlovka Deda, po počáteční nedůvěře si naše sympatie získalo i závodně střižené úzké sedlo Velo se středovým otvorem a titanovými ližinami.

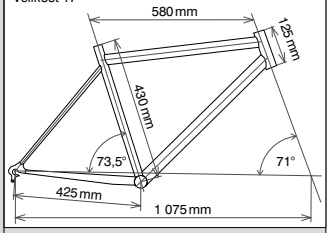
Celkově je Galaxy Sirius rozumně sladěným kolem, což potvrzují třeba i již zmiňované pláště Kenda Karma v šířce dva palce. Vedle testované sedmnáctky je sirius nabízen také ve velikostech devatenáct a jednadvacet palců.

www.galaxy-bike.cz ■

Technická specifikace:

Rám: Full carbon
Vidlice: Fox 32" F100RL remote lockout 100 mm
Kliky: Truvativ Stylo 22/32/44
Brzdy: Shimano Deore XT Disc
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kola: Black Jack Warm Up
Kazeta: Sram PG-950 11–32
Pláště: Kenda Karma 2.0"
Řídítka: Ritchey Comp
Představec: Deda Quattro
Sedlovka: Deda Drittissimo Carbon
Sedlo: Velo Pro titanium
Pedály: Shimano PD-M520
Hmotnost: 11,4 kg (vel. 17")
Cena: 54 990 Kč

Velikost 17"



+ ovladatelnost, vyvážené osazení, celkové designové sladění
− vyšší hmotnost, průměrná torzní tuhost

Spinningujte s Insportline

Domácí značka Insportline má doslova obrovské spektrum, co se týče nabídky sportovního vybavení. Kromě ochranných cyklistických pomůcek a doplňků nabízí velké množství posilovacích strojů, rotopedů a hlavně cyklistických trenažérů, jinak známých jako spinnery.

Spinning se u nás těší velké oblibě, hlavně díky možnosti zašlapat si v partě a trénovat také kruhové šlapání, což jde u klasických rotopedů s volnoběhem mnohem obtížněji. Díky setrvačníku spinnerů to jde totiž samo. Otázka odpočinku se svěšenýma nohama je kvůli rotujícímu setrvačníku vážícímu kolem dvaceti kilogramů věc druhá. Pro cyklistický trénink má ale spinner rozhodně navrch.

Už dávno neplatí, že spinner je mnohonásobně dražší než klasický rotoped, a je tak nástrojem pouze pro specializovaná centra nebo hodně movité sportovce. Ceny spinnerů Insportline se pohybují už od pěti tisíc a za čtyřnásobnou částku pořídíte profesionální model, takže je rozhodně z čeho vybírat.

Pro výběr by mělo platit, že je třeba respektovat doporučení výrobce pro maximální výšku jezdce a samozřejmě přihlédnout k váhovému omezení. Důležitá je bytelná konstrukce, čím těžší provedení, tím lepší stabilita při jízdě ze sedla. Stavba rámu hodně napoví o celkové tuhosti konstrukce a modely pro komerční použití disponují několika výztuhami navíc.

Nezbytností je možnost horizontálního a vertikálního posunu sedla pomocí jednoduchého mechanismu, abychom nemuseli dlouho složitě nic nastavovat. Navíc lze nasadit do zámku i vlastní sedlo, na které jsme zvyklí. Rovněž řídítka lze u lepších modelů přizpůsobit. Na rozdíl od rotopedů mají kliky standardní průměr závitu, takže lze namontovat i vlastní nášlapné pedály.

Kvalitnější modely mají těžší setrvačník, což je výhoda při nastavení vyšší zátěže, kdy je pohyb i při silně zatažené brzdě stále dostatečně plynulý. Brzdění setrvačníku je řešeno čelisťovými brzdami, které sice mají lehce šumivý projev, nicméně jde o jednoduchou záležitost, nejde o tvrdý materiál, který by doslova brousil a hučel. Lze zvolit i model s magnetickou brzdou, ale to není to pravé. Účinnost brzdy lze plynule regulovat pohodlně dostupným kolečkem.

Pevný převod řemenem nebo řetězem lze mít i v kombinaci s volnoběhem, takže je možné uspokojit i ty, kdo chtějí něco podobného jako rotoped, ale s vyšším účinkem. Kdo váhá, zda se kvůli financím omezit pouze na levnější rotoped, může si s klidným srdcem pořídit pro domácí trénink spinner Insportline. Na výběr má z osmi modelů v širokém cenovém rozpětí.

www.insportline.cz **(už)**

Kalendář Czech Trails

Nový český bikový kalendář Czech Trails 2010, který má na svědomí Česká mountain biková asociace, je nadupaný fotkami ze Singltreku pod Smrkem a Rychlebských stezek. Čemba v Jizerských horách a v podhůří Jeseníků vybudovala tyto první dvě bikové tratě, určené pro maximální zážitek z jízdy. Výstavba obou lokalit již spolkla nemalé množství práce i prostředků, a tak lze koupí kalendáře za 120 Kč alespoň symbolicky podpořit jejich další rozvoj.

Na kvalitním křídovém papíru o rozměru 40x40 centimetrů se střídají jednotlivé lokality a ukazují nejrůznější příchutě bikování. Rychlebky nabízí ódu na žulu, Singltrek pod Smrkem vytahuje bajkovou různorodost rychlých průjezdů i momentek z pohodových výletů. Agresivní průjezdy zkušených bajkerů, zážitková flow jízda i zábavný rodinný výlet - to je zkrátka singltrek.

Kalendář je možné koupit třeba v pražském Ski and Bike Shopu Radotín (www.kola-radotin.cz) nebo si ho nechat poslat z e-shopu ČeMBy (www.lukabike.com/cemba/kalendar.php).

(mig)

S trojcípou hvězdou...

Porsche, Ferrari, Audi, BMW, Subaru, Škoda a mohli bychom ve výčtu značek pokračovat, všechny tyto automobilky si čas od času nechávají pod svým logem vyrobit více či méně luxusní sérii jízdních kol. Porsche k tomu v minulosti většinou využilo unikátní stroje značky Votec, Ferrari vždy spolupracovalo s Colnagem, pro škodovku připravoval speciální edici kol domácí Author.

Značka Mercedes-Benz si samozřejmě také nechává vyrábět kola pro své oddané zákazníky, kteří chtějí mít trojcípou hvězdu vedle mřížky chladiče i na hlavové trubce. Silniční kolo Mercedes-Benz je postaveno na celokarbonovém rámu s karbonovou vidlicí, pocházejícím od německého výrobce Rotwild. Typické jsou velice čisté linie kola, podpořené decentním, luxusně vyhlížejícím stříbrno-černým lakem. Charakteristickými znaky rámu jsou zcela rovná, hodně mohutná ramena zadní stavby a nepřehlédnutelné rozšíření sedlové trubky pod objímkou přesmykače. Sadu Campagnolo Centaur s karbonovými klikami doplňují zapletená kola Scirocco. Rám je nabízen v pěti různých velikostech. Cena 87 087 korun se může zdát někomu, kdo si společně s kolem bude kupovat S-klasse či sportovní „eselko“, téměř nepodstatná.

(kad)

www.cykl.cz – katalog jízdních kol

ZIMA? SNÍH? BĚŽKY!

Zima je obdobím, kdy většina dvoukolových miláčků odpočívá v suché garáži či dílně, absolvuje (nebo by alespoň měla absolvovat) pravidelnou údržbu a čeká na první jarní vyjížďku. Existuje sice spousta cyklistů, kteří kolo neodloží ani v zimních měsících a užívají si sněhovou nadílku v sedle, nicméně zima je především časem klasických „sněhových“ sportů, tedy sjezdového a běžeckého lyžování.

Posilovna na čerstvém vzduchu

Na sjezdovkách můžeme zábavnou formou trénovat sílu a výbušnost, zatímco běžky představují nedocenitelný způsob posílení všech velkých svalových skupin a pro intenzivně se připravujícího cyklistu také vítané zpestření monotónního hltání kilometrů v sedle. Nespornou výhodou běžeckého lyžování je jeho finanční nenáročnost. Pomineme-li cestu na hory, nemusíme platit stovky korun za permanentku, ale můžeme rovnou naskočit do bílé stopy. Běžky jsou pro bikera pravým požehnáním. Svaly zkrácené z jízdy na kole se posilují, přičemž je zapojeno až devadesát procent svalstva oproti čtyřicetiprocentnímu zatížení při cyklistice. Pro ty, kteří svůj trénink berou vážně a hlídají si tepová pásma, je důležitou informací to, že tepová frekvence se pohybuje o 10–12 tepů za minutu výše, než při běžném tréninku na kole. Tento nárůst má na svědomí právě zmiňované zatížení většího procenta svalstva, tedy větší spotřeba kyslíku a energie. Na druhou stranu, odměnou za zvýšené úsilí je posílení srdce i oběhového systému a zvětšení aerobní kapacity – laicky řečeno, po soustavném tréninku na běžkách toho prostě více udýcháme. Není náhodou, že nejvyšších hodnot VO2 max na kilogram hmotnosti (určující faktor pro schopnost organismu využívat kyslík a uvolňovat energii, tedy podávat vrcholné výkony) dosahují právě běžci na lyžích.

Zimní příprava = základ úspěšné sezóny

Dalším přínosem tohoto sportu, souvisejícím se zapojením většiny svalů, je zpevnění a posílení horní poloviny těla, která zejména na silničce zahálí. Tyto nenamáhané svaly nejsou nuceny naučit se pracovat se zásobami glykogenu a tento veledůležitý zdroj energie ukládat. Naopak, pokud v zimě budeme posilovat tyto svalové skupiny, zvyknou si na ukládání glykogenu, který se nám pak bude hodit při bikovém závodě či vyjížďce s kamarády a může rozhodnout o úspěchu či nezdaru – buď se postavíme na bednu, nebo skončíme v poli poražených. Převedeno do řeči hobby jezdce: buď si pojedeme svůj standard, anebo budeme po švihu sklízet obdivné pohledy kolegů komentované slovy: „Ty v..e, dobrý! Jsem nevěděl, že jsi takovej borec.“

Pro dámy a slečny je příznivou zprávou fakt, že běh na lyžích formuje a zpevňuje nejen vrchní polovinu těla, ale zejména stehna a hýždě, tedy partie mnohdy problémové. Tukové polštářky se začnou pozvolna ztrácet a místo nich se objeví pevné svaly. Není to však zadarmo a nelze čekat zázraky, když na běžky vyrazíme jednou dvakrát za zimu. K dosažení kýženého efektu je třeba pravidelného lyžování, jež se však možná stane vaší zimní vášní, neboť pohyb v kouzelně zasněžené a sluncem zalité přírodě, kdy dýcháte lehounce štiplavý mrazivý horský vzduch a vnímáte jen svůj dech a vrzání sněhu pod skluznicí, je skutečně povznášející.

(pet)

Nacházel Fork Star

Domácí značka Nacházel Bike Products nabízí vedle mazacích prostředků na řetězy či ložiska a cyklokosmetiky, tedy čisticích a leštících prostředků pro rám i komponenty, také brzdové kapaliny a tlumičové oleje. V nabídce je provedení s různou viskozitou, konkrétně 5W, 7,5W a 10W. Se značkou Nacházel Bike Products tak budete moci přesně nastavit charakteristiku tlumení své odpružené vidlice a zadního tlumiče. Tlumičové oleje této značky se prodávají v litrovém balení za cenu 476 korun.

www.nachazel.cz

(kad)

Author anatomicky

Značka Author má v nabídce řadu gripů, a to od lehkých pěnových modelů přes provedení s duralovými aretačními objímkami až po ergonomicky tvarované modely, které maximálně respektují anatomii lidské ruky. Do třetí jmenované skupiny spadá sestava gripů a nástavců na řídítka **Author ABE-C05 Ergo**.

Plynulý tvarový přechod kompaktních rohů do anatomicky tvarovaných gripů nabízí několik možností úchopu. Samotný grip s plastovým základem a měkčeným pryžovým povrchem tvořeným dvouvrstvým D2 materiálem s gelem zajišťuje ruce optimální oporu a rozložení tlaku. Vytvarování předchází tlaku na citlivá nervová zakončení dlaně, déletrvající jízda se proto stává podstatně pohodlnější. Kratší provedení samotných nástavců je vykompenzováno výraznou opěrnou plochou gripů, oproti běžným rohům se zde drží jezdec více vzadu. Hlavním úkolem modelu ABE-C05 Ergo je nabídnout více možností úchopu a tím oddálit únavu rukou. S tím souvisí také možnost nastavení úhlu rohů vůči gripům přesně podle požadavků každého jedince. Celkové vytvarování gripů i rohů je bezproblémové pro různé velikosti ruky. Testovaný model bude vyhovovat nárokům zcela odlišných skupin cyklistů, od cykloturistů až po závodníky vyžadující maximální komfort. Krátké růžky navíc nevypadají nijak rušivě ani na vlaštovkách.

Cena modelu Author ABE-C05 Ergo, tedy kompletní sestavy gripů a rohů, je od 650 korun. Za shodnou cenu je možné zakoupit také podobně koncipovaný typ ABE-C10, jenž se liší použitím klasického gripu s kruhovým průřezem a koncovou aretační objímkou.

www.author.cz **(kad)**

SOUTĚŽTE S CYKLOSERVISEM!

Vážení čtenáři, máme zde nový rok a již třetí díl naší soutěže, v níž můžete získat hodnotné ceny od našich partnerů. Druhé kolo soutěže se týkalo jednoho domácího sjezdaře a cenu do soutěže věnoval jeho dlouholetý sponzor, firma Cyklomax. Na soutěžní otázku jsme vybrali správnou odpověď, která nám přišla celkem zajímavá a hlavně je to i výzva. Navíc nás těší, že je od naší čtenářky, takže ženy, cyklistky, partnerky cyklistů, nebojte se a soutěžte, aspoň na příští rok budete mít nějaký ten dárek pro svého drahého zadarmo. Odpověď přinášíme na dalších řádcích a hned následuje soutěžní otázka pro třetí kolo.

Dobrý den!

Sjezdař, který dlouhou dobu působil v týmu RockMachine-Cyklomax byl Adam Vágner, vaše věrná čtenářka Anna Zalabáková, Zátuřany.

P. S.: Vážená redakce, vaše soutěžní otázky by měly přitvrdit, pilný čtenář cyklo časopisů totiž zatím hravě odpovídá.

Třetí kolo naší soutěže sponzoruje značka **4EVER**, která je spjatá s pevnými a nově také hodně úspěšnými celoodpruženými koly. Abychom se drželi tématu, opět bude otázka spojená s touto značkou a odpověď na ni hravě najdete na stránkách **www.4ever.cz**, tak hodně štěstí a odpovědi posílejte na mail **cyklossoutez@seznam.cz**.

Otázka: Jak se jmenuje nejvyšší silniční sedlo s výškou 5606 m n. m., kterým projel stroj 4EVER při akci Transhimalaya 2009?

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

CYKLO PRAG vás zve do svých prodejen
nám. Jiřího z Poděbrad Řipská 27, tel.: 222 522 490
Vinice Vinohradská 3216, tel.: 212 240 557
Holešovická tržnice Bubenské nábřeží, tel.: 266 710 675
Kačerov Čerčanská 7, tel.: 261 262 033
Kupte si u nás nové kolo
A MY VYKOUPÍME VAŠE STARÉ
Modely 2010 již v prodeji!
KOMPLETNÍ CENÍK NAJDETE NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH
www.cykloprag.cz

PAVLAČ

To, že titul Mistra republiky v cyklokrosu vyhraje počtvrté Zdeněk Štybar, asi nikoho nepřekvapilo. Půlminutový náskok na své soupeře si bezproblémově udržel a „mistrák“ podle svých slov bral jako kvalitní trénink. V ženách pak bylo také poměrně jasno díky přítomnosti jedné z nejlepších světových bikerek, Kateřiny Nash-Hanušové, která ačkoliv žije ve slunné Kalifornii, na zasněžené trati s přehledem deklasovala své sokyně.

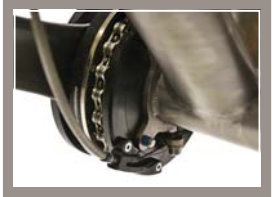
Popularita městských kol s jediným převodem, používaných hlavně messengery, stále stoupá. Většinou jediná brzda, pevný převod a hlavně jediný převodník a pastorek, to jsou hlavní poznávací znaky těchto mutantů silniček často s bikovými řídítky. Kromě garážových firem pro ně začala vyrábět kliky s jediným převodníkem i firma SR Suntour, která tak chce držet krok s malovýrobci tohoto komponentu pro tyto imageové stroje, ovšem za podstatně menší peníze. I tak ale stojí kliky kolem 1500 korun, což za verzi se čtyřhranem není zrovna málo.

V kanadském Squamishi se 19. června pojede již patnáctý ročník legendárního závodu Test of Metal. Tento 67 kilometrů dlouhý závod je vyhlášen svou náročností, odkud vychází i název „test kovu“. Výjezdy patří k tomu nejnáročnějšímu představitelnému a z kopce se jezdí po regulérních sjezdových tratích. Proto je až s podivem, že všech 800 startovních míst bylo na internetu vyprodáno do 24 minut po otevření aukce.

Fenomén Facebook už zasáhl snad do všech odvětví sportovního i běžného života. Možnost cokoliv komentovat, kdykoliv dát o sobě zprávu, nebo jen tak pokecat s lidmi podobného zaměření, to jsou jen některé z výhod tohoto serveru. Bohužel kromě fanoušků může tenhle server sdružovat i odpůrce určitých činností. Už 32 000 fanoušků má stránka zaměřená proti cyklistům. Anti-cyklistický Facebook tak sdružuje všechny, kterým cyklista na silnici vadí, překáží nebo je jim prostě jen nesympatický. Až vás tedy na kole příště srazí nějaký řidič, nebo chodkyně kabelkou, mrkněte se potom na Facebook, zda tam podle jeho fotky nenajdete kontaktní údaje.

Po dvou letech provázených zraněním zad a zápěstí nastupuje finský sjezdař Matti Lehikoinen do nové sezóny za tým sponzorovaný koly značky Intense. Matti si získal největší popularitu v týmu Honda spolu s Jihoafričanem Gregem Minaarem. Nový tým vznikl spoluprací britského prodejce kol a dílů Chain Reaction Cycles a známé americké značky kol. Snad se jejich mladému jezdci zranění vyhnou.

Americká titanová kultovka Lynskey přišla s opravdu „lukrativní“ nabídkou. Majitelům svých rámů, toužících po klikách Truvativ HammerSchmidt, dodatečně vybaví rám úchyty pro tento systém. Jde o navaření trojice úchytů pro vodítko



standardu ISCG (na snímku) a opěrky bowdenu. Navařit tuhle „srandu“ na titanový rám stojí skoro 400 dolarů, přičemž za necelých 1000 dolarů to lze mít včetně klik, středového složení a řazení X.9. Takže kdo vlastní titanový rám téhle značky, u nás zřejmě nikdo, připraví si v přepočtu osm nebo devatenáct tisíc korun a může vesele řadit v klikách usazených do luxusního titanového rámu. Jeho cenu snad raději ani nezveřejníme.

Je známo, že si mnozí sportovci zlepšují svou fyzičku jízdou na kole, a nejsou to jen hokejisté a fotbalisté, ale i automobilové a motocykloví závodníci. Při letošní dakarské rallye bylo možné spatřit několik jezdců, jak si během volného odpočinkového dne rozhýbávají ztuhlé tělo na cyklistickém trenažeru. Výjimkou nebyl ani Cyril Despres, jenž v době psaní této Pavlače vévodil kategorii motocyklů.

ČAPÁKY JEN PRO CHLAPÁKY

Dlouhé elastické kalhoty pro cyklisty se, podle nepříliš mužného vzhledu nohou v nich, nazývají čapáky. Kdo chce mít na kole v zimním období dostatek komfortu a nebojí se image baletního mistra, bez tohoto kousku oblečení se neobejde.

Díky moderním materiálům a jejich kombinacím ovšem nejsou čapáky určené jen pro zimní období, ale lze je v podstatě používat od podzimu do jara. Záleží jen na míře jejich zateplení, odolnosti vůči větru a v neposlední řadě i na tom, zda mají cyklistickou výstelku, nebo ne. Pro běžkaře jsou totiž stejnou samozřejmostí jako pro cyklisty.

Jelikož není jejich pořizovací cena zrovna nejnižší, je dobré vědět, na co se při výběru zaměřit, abychom byli při používání maximálně spokojeni.

V první řadě volíme mezi provedením s výstelkou, nebo bez ní, podle toho, zda je budeme používat kromě kola i na běžky. Tam totiž výstelka překáží a s ní to není ono, a to samozřejmě i po estetické stránce. Provedení bez ní lze navíc kombinovat s klasickými cyklistickými kraťasy s výstelkou, takže se nabízí určitá univerzalita. Na druhou stranu, díky vnitřnímu zateplení tvořenému jemným počesem, nazývaným roubaix či superroubaix, přijdeme kvůli lycrovým kraťasům o komfortní pocit tepla ve spojení roubaix s pokožkou. Lycra totiž nehřeje, takže částečně snížíme termoregulační schopnost materiálu vnějších kalhot.

Dalším faktorem výběru by měla být tloušťka materiálu a protivětrná membrána na přední straně nohavic. Díky ní lze kalhoty použít i do nižších teplot a máme jistotu, že nám nepotáhne na kolena. Membrána je buď pouze přes kolena, nebo je na celém předním dílu nohavic, kde chrání i proti vodě. Na kolenou je důležité její vhodné umístění, aby zakrývala celou jejich plochu a ne pouze horní část, kdy je čéška už vystavena větru. Membrána by měla být buď z několika dílů, nebo z pružného materiálu či kombinace obojího, aby nedocházelo k pnutí a tahání přes kolena. K tomu patří i umístění švů, které mohou v nevhodně zvolených partiích za kolenem při delší jízdě nepříjemně tlačit. Membrána sahající až na břicho je výhodou pro ochranu choulostivých partií, které jinak i přes výstelku hodně rychle promrznou.

Zipy na koncích nohavic rozhodně usnadní navlékání, kombinace s poutky přes chodidlo je ideální proti vyjíždění nohavic nahoru. Ve spojení s méně pružnou membránou totiž silikonový proužek na lemu nohavice moc nefunguje. Šle jsou pro dobré usazení na těle samozřejmostí, jejich materiál nemusí být nutně zateplený, což je výhodou při o něco vyšších jarních a podzimních teplotách. Důležitá je hlavně jejich šíře přes ramena, aby nesjížděly a neobtěžovaly jezdce. Obzvlášť na běžkách je tahle vlastnost důležitá.

Výška střihu v pase a na zádech je rovněž rozdílná. Vyšší zádová partie až pod lopatky přispívá k lepší termoizolaci, a na záda tak netáhne. Vpředu platí totéž, ovšem nemělo by to být přehnaně vysoko, případně je vhodný zip, aby si mohl jezdec pohodlně ulevit. Příliš nízký střih vpředu může naopak způsobit, že nám bude táhnout na břicho.

Jestliže máme v plánu jezdit často za tmy, určitě zvolíme model s dostatkem reflexních prvků. Většina čapáků je totiž v černé barvě, takže nějakou extrémní viditelností zrovna neoplývají. Co se týče vhodné velikosti, tam platí zkoušet, zkoušet a zase zkoušet. Obzvláště modely s méně pružnou membránou totiž nemají schopnost se jezdci tolik přizpůsobit. Úzké nohavice mohou znamenat problém, pokud budeme pod kalhoty chtít použít teplé spodky při teplotách pod nulou. Rovněž vyšší střih kolem trupu může v úzkém provedení znamenat problém pro jezdce s trochou nadváhy. Všechny tyto detaily je třeba brát v úvahu. Více ale už z testů jednotlivých modelů, které jsme prověřili během podzimních měsíců a vánočních svátků.

(už)

BIEMME Energy

Italské čapáky jsou zástupcem zimního provedení s jednodílnou membránou na přední straně nohavic. Zadní část nohavic je ze tří dílů a na vnitřní straně má hustý počes. Ten je i na vnitřní straně šlí, které jsou olemovány plochým švem, jinak je na většině míst kalhot použit klasický šev. Nikde se nám ovšem nestalo, že by byl šev cítit.

Přední partie mají třívrstvou membránu Windtex s vnitřním počesem, která je velmi pružná a má vodní sloupec > 10 000 mm a prodyšnost 10 000 g/m²/24 h. Na kolenou je jinak jednolité provedení na bocích lehce zabráno, aby respektovalo nakrčení nohy při šlapání. Zakončení nohavic má poutka přes chodidla, absence zipu zde díky pružnosti membrány nijak nevadí.

Antibakteriální výstelka je na pohled trochu užší, ale je velmi dobře umístěna, takže perfektně sedí vpředu i vzadu a na vnitřních stranách stehen nikde nepřekáží.

Celkový střih velikosti XL bude vyhovovat jezdcům s výškou 180–192 cm se středně vyšvihanou postavou. Silnějším dokáže odpustit něco málo v pase. Výška materiálu na zádech je nadstandardní, přední díl pak patří mezi rozumný střed. Celková termoregulace a střih si zaslouhují jedničku, stejně jako pružnost membrány. Kalhoty skvěle padnou a jezdci nabídnou hodně komfortu. V teplotách kolem nuly jsme pod ně na bike nebrali spodky, ovšem v minus pěti už byl cítit výraznější chlad na kolena, takže přišly ke slovu spodní kalhoty. Jedinou výtku máme k absenci reflexních prvků, které jsou zastoupeny pouze malým logem značky na hýždích, což je opravdu nedostatečné.

www.merida-bikes.cz

Cena: 1 590 Kč

+ střih, membrána, pružnost
− minimum reflexe

ENDURA Thermolite Pro-Biblongs

Skotské čapáky Endura jsou trochu specifické použitým materiálem Thermolite. Ten je tvořen dutým vláknem, které zaručuje vyšší tepelnou odolnost i při navlhnutí. Proti vlhkosti a vodě je materiál navíc z vnějšku chráněn Teflonem, což se projevilo nejen při jízdě za mokra, ale i při praní, kdy voda při namočení nejprve po nohavicích stekla.

Kalhoty patří svým provedením k nejtechničtějším vůbec. Skládají se z více než šestnácti panelů, které jsou spojeny plochými švy. Materiál s hustým vnitřním počesem je na kolenou zdvojen a pod kolenem není uprostřed našitý, aby netahal. Zakončení nohavic disponuje silikonovým proužkem a zipem. Podél zipu je reflexní materiál, který je i zezadu na lýtku. K bezpečnosti přispívá i výrazné bílé logo na stehnech.

Vícevrstvá vložka je všita hustým švem a patří mezi tvarově výraznější, takže na běžkování zapomeňme. Vpředu je v pase zip, šle jsou z řídké síťoviny s výrazným lemem. Střih sahá na břiše i na zádech středně vysoko, kvůli síťovině ale v těchto partiích kalhoty moc nehřejí.

Velikost XL padne jezdcům do výšky 190 cm a odpustí i trochu hmotnosti navíc. Díky pružnosti materiálu a střihu dokonale padnou, pouze je třeba si zvyknout na objemnější vložku. Ta sice při jízdě poskytne maximální komfort, její schopnosti absorpce potu jsou ale trochu slabší. Zdvojení materiálu na kolenou i jeho voděodolnost nabízí jezdci velmi dobrou ochranu v teplotách kolem nuly. V mrazu je v kalhotách na silničce zepředu poměrně chladno vzhledem k absenci membrány. Do bláta a mokra jsou to ale vynikající čapáky, které díky vyšší gramáži nabídnou jezdci dostatečný teplotní komfort a termoregulaci. Bohužel kvůli vložce se pod ně trochu hůře používají spodní termokalhoty, ovšem lze je mít i ve verzi bez ní.

www.endura.cz

Cena: 1 879 Kč

+ voděodolnost, střih, reflexe
− méně savá vložka

AUTHOR AS-6 NoWind

Lehčí z dvojice nabízených modelů značky Author sází na kombinaci materiálu Tecnopile s hustým vnitřním počesem a větru odolné membrány na kolenou.

Kalhoty mají jednodušší střih z menšího počtu panelů spojených klasickými švy a díky vysoké elasticitě materiálu velmi dobře sedí. Výjimkou je pouze partie na holeních, kde jsou díky membráně přes kolena trochu volnější. Nohavice kryjí nohy až pod kotníky, kde jsou navíc poutka přes chodidla. Tato partie tedy nabízí maximum co do pokrytí plochy, na zadní straně je kratší proužek reflexního materiálu.

Membrána přes kolena je dostatečně vysoko a sahá až pod koleno, takže při jízdě se nevyhrnuje a spolehlivě kryje citlivé partie. Ačkoliv není příliš pružná, nestalo se, že by materiál za jízdy nějak tahal nebo pnul. V pase mají kalhoty až nadstandardní výšku pod prsa, takže částečně suplují dres, což platí i na zádech, kde sahají až pod lopatky. Šle jsou ze stejného materiálu, takže rovněž hřejí. V pase je poměrně dlouhý zip, takže snazšímu oblékání nebo odskočení si nic nebrání.

Testovaná velikost XL bude perfektně sedět jezdcům s výškou 190 cm a vyšším a také jezdcům s nadváhou. Dobře provedený střih v pase i na zádech sedí a pevně obepíná tělo, takže na běžkách se nic nehýbe a nesjíždí. Na kolo je kvůli absenci vložky lepší použít spodní kraťasy. Díky materiálu s dobrou termoregulací a membráně pouze přes kolena jsou kalhoty ideální na bike do teplot kolem nuly a výše. Na silnici je znát, že je membrána pouze na kolenou, takže je vhodná kombinace s termoprádlem.

www.author.cz

Cena: 1 650 Kč

+ elasticita, střih, poutka
− volnější holeně

ETAPE Sprinter WS

Kalhoty domácí produkce jsou dalšími zástupci celomembránového provedení. Přední díl nohavic s vnitřním počesem je tvořen membránou Tek s vodním sloupcem 10 000 mm a prodyšností 11 000 g/m²/24 h. Ta ovšem není jednodílná, ale kvůli jednosměrné pružné orientaci je partie přes kolena našita samostatně. Na holeních a stehnech je membrána situovaná tak, aby pružila do stran. Na kolenou je naopak kvůli eliminaci tahání při pokrčení nohy za jízdy našita tak, aby pružila vertikálně. Zadní díl kalhot je z klasického elastického superroubaix.

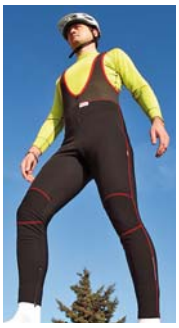
Zakončení nohavic je řešeno lemem s všitou gumou, délka nohavic perfektně kryje kotníky až skoro na nárt. Pro pohodlnější oblékání je na vnitřní straně nohavic zip. Na vnější straně je kratší reflexní proužek. Šle jsou z řídké síťoviny s výrazným olemováním, ze stejné síťoviny je i materiál na břiše a horní části zad.

Celkový střih kalhot velikosti XL odpovídá jezdci výšky maximálně 187 cm, kterého nebudou táhnout na kolenou ani v pase. Tam je materiál díky pružnosti hodně tolerantní. Navíc je na břiše zip, takže se lze pohodlněji obléknout i vykonat potřebu. Na zádech sahá zateplení až nad ledviny. Vyšší jezdci budou muset sáhnout po velikostech XXL nebo 3XL, které mají delší nohavice a volnější střih. Testované XL je kvůli absenci vložky trochu volnější v rozkroku a nechce více povyjet nahoru. Usazení na sedle tak není úplně přesné, ovšem na běžkách je to bez problémů, navíc kalhoty lze pořídit i s vložkou.

Kalhoty budou vyhovovat jak na kole, tak hlavně na běžkách, kam je síťovina šlí a absence vložky řadí. Kolem nuly jsou kalhoty na biku díky membráně poměrně komfortní, ale v nižších teplotách a na silnici už doporučujeme spodky.

www.etape.cz

Cena: 1 590 Kč



+ membrána, zip vpředu, délka nohavic
− volnější rozkrok

BBB BBW-125 TightShield

Pod značkou BBB lze vybírat z několika provedení zimních kalhot, přičemž testovaný typ patří k dražším modelům. Jeho základem je poměrně tenký materiál Vuelta, který má na vnitřní straně velmi hustý počes.

Kalhoty jsou sešity celkem ze čtrnácti panelů, takže tento střih velmi dobře padne ve všech partiích hlavně vyšvihanějším jezdcům. Jde o provedení pouze ze zatepleného materiálu bez přítomnosti jakékoliv membrány. Na omak velmi příjemný materiál má všechny panely spojené hustými plochými švy. Nejvíce propracovaná je partie sedu a na stehnech, které se skládají z největšího počtu panelů. Lýtkový díl je našit nad koleny, takže na přední straně nikde netahá. Bohužel na zadní straně kolen je trochu nešťastně přímo v jamce silný šev, který je při šlapání nepatrně cítit.

Nohavice mají zakončení silikonovým proužkem, takže se nevyhrnují. Díky elasticitě nám na nich absence zipu nevadila. Reflexe nad kolenem a na hýždích je z hlediska bezpečnosti trochu málo. Střih je na bocích i vpředu dostatečně vysoký, takže materiál solidně kryje břicho, ale zároveň jde vpředu i lehce ohrnout. Na zádech je střih užší, ale středová část sahá téměř až na lopatky. Šle mají silný lem, ale jsou pohodlné. Velikost XL bychom doporučili jezdcům do výšky 185 cm, aby je šle zbytečně netáhly. Kvůli absenci vložky a membrány bychom kalhoty volili do teplot nad nulou, případně na rychlejší výjezd na běžkách, kde budou skvělá termoregulace a kvalitní střih určitě vítané. Na silnici pak bude jezdci v teplotách kolem nuly výrazně chladněji, takže doporučujeme použít spodky.

www.jmctrading.cz

Cena: 1 990 Kč

+ termoregulace, střih
− šev za kolenem

ROGELLI Rimella

Tyto kalhoty patří díky kombinaci membrány přes kolena a antibakteriální vložky do kategorie cyklistických speciálů. Použitý materiál Dynacool je dostatečně elastický a na vnitřní straně má jemný počes. Na první pohled zaujme vysoké množství výrazných plochých švů, které pojí jednotlivé panely a zároveň přispívají k lepší viditelnosti jezdce.

Nohavice sahají až na kotníky a kromě zipu pro snadnější oblékání mají i vnitřní silikonový proužek. Zakončení nohavic je trochu volnější, přesto díky střihu nevyjíždějí nahoru. Zip na zadní straně je po obou stranách vybaven dlouhým reflexním proužkem.

Softshell membrána přes kolena je příjemně pružná, takže při šlapání nikde netáhne a na stehnech je dostatečně vysoko. Pod koleny bychom uvítali trošku výraznější délku, ale pro jezdce výšky 185 cm je to u velikosti XXL tak na hraně, aby při pokrčení nebyla odkryta spodní část kolene.

Vložka patří mezi středně objemné a je všita hustým švem. Poměrně dobře sedí a na vnitřních stranách stehen nepřekáží. Výška kalhot v pase i na zádech je skoro po prsa a lopatky, ale výraznější vykrojení na bocích to kompenzuje. Zmíněná velikost odpovídá středně vyšvihaným jezdcům, ti silnější by měli sáhnout po větším rozměru. Šle jsou ze stejného materiálu jako kalhoty.

Teplotní komfort v tomto modelu je na biku kolem nuly dostatečný, ovšem pro silnici a nižší teploty opět platí nutnost použít spodní kalhoty.

www.rogelli.cz

Cena: 1 799 Kč

+ střih, reflexe, výrazné švy
− výška membrány

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

SENSOR Supersonic

Domácí značka udávající módní trendy vyrukovala s kalhotami přesně v duchu celé svojí kolekce.

Kalhoty kombinují větru odolnou membránu na předním dílu, ovšem pro menší pnutí při nakrčení nohy končí celý panel pod koleny, kde už je klasický pružný materiál. Membrána je od kolen přetažena přes stehna až výrazně nad pas a částečně i na boky, pod hrudníkem končí výrazným obloukem. Protože nabízí jen částečnou pružnost, je v pase dlouhý zip, usnadňující oblékání.

Všechny panely jsou spojeny ukázkovými plochými švy a celý střih lehce kopíruje postavu cyklisty na kole. Zatímco membrána má z vnitřní strany jemný počes, materiál na zbývající ploše počes postrádá a je pouze zesílený. Nohavice sahají na kotníky a mají zakončení silikonovým proužkem. Jsou rozepínací a podél zipu je výrazný reflexní pruh.

Střih v sedu je pohodlný jak na běžkách, tak na kole. Vyšší přední díl chrání dobře proti chladu, vzadu sahá pod lopatky, ale je užší. Šle velmi dobře sedí, ostatně jako celý střih a ani na běžkách s nimi nejsou problémy.

Velikost XL bude dostatečná pro jezdce výšky 190 cm a nemusí být zrovna extrémně vyšvihaní. Přes břicho ovšem nepočítejme s extrémní tolerancí, membrána má jen omezenou pružnost. Celkový komfort je v teplotách lehce nad nulou ideální pro bike, na silnici bychom v bočním větru uvítali teplejší materiál na zadní straně. Membrána chrání dostatečně stehna a přední partie.

V teplotách pod nulou rozhodně doporučujeme spodní kalhoty, jinak jde o velmi slušný kousek pro ostré jezdění, kde jezdec potřebuje více než tepelnou izolaci dostatečný odvod par na zadním dílu.

www.sensor.cz

Cena: 1855 Kč

\+ výška membrány, ventilace, střih

− slabší materiál vzadu

Kdo s koho?

Určit jednoznačného vítěze „čapího“ klání nelze, protože každý model má jisté výhody a nevýhody. Obecně bychom ale hodnotili, že verze bez membrány patří vyšším teplotám nebo jízdě na běžkách za slunečných dní a při vysoké intenzitě, kdy je nutná dostatečná termoregulace. Membrána se totiž chtě nechtě stává alespoň částečně brzdičem odpařování potu.

Provedení s membránou na kolenou je určitě dostatečné na bikování v minusových teplotách, kdy můžeme sáhnout po teplých spodcích pro vyšší komfort. Zda budeme mít antibakteriální vložku, či ne, je jedno, většinu kalhot lze pořídit v obou provedeních. Bez ní je to univerzálnější i na běžky, s vložkou zase máme vyšší komfort. Zimní vyjížďky ale nebývají tak dlouhé, takže se bez ní často obejdeme.

Kalhoty s membránou na celém předním dílu pak jednoznačně patří mezi nejodolnější společníky a rozhodně by neměly chybět v šatníku silničáře či jezdce na silnici alespoň trénujícího.

Ve vyšší rychlosti, v mrazu nebo při pomalejším tempu na běžkách jsou rozhodně nejteplejší variantou. Navíc membrána je díky voděodolnosti výborná proti stříkající vodě hlavně na holeních. O vložce platí totéž, co v případě částečného použití membrány, může být i nemusí.

Při výběru je důležitý střih, protože z testu jasně plyne, že ne všechny velikosti XL jsou stejné a rovněž proporcionální rozdělení střihu se může lišit kratším dílem trupu nebo nohavic a naopak. Takže dobře vybírejte, abyste při tom zimním cyklistickém baletu nezmrzli. **(už)**

Reportáž psaná (málem) na oprátce

Ačkoliv se jedná o již téměř půl roku starou příhodu, rozhodl jsem se ji uveřejnit, snad pro pobavení, snad jako varování. Varování všem, kteří, stejně jako já, berou svoji bezpečnost občas na lehkou váhu. Zároveň ji chci věnovat i oddělení Městské policie v Červeném Kostelci.

Bylo to jednoho červencového dne, kdy jsem jel navštívit svoji spolužačku, která měla za dva měsíce přivést na svět potomka, takže byla poslední šance probrat život a poklábosit. Protože jsme měli sraz venku a bylo teplo, rozhodl jsem se jet na kole a aby mi cesta rychle uběhla, sáhnul jsem doma namísto mého celopéra po testovacím biku Dema Ferrara, který byl pro rychlou cestu přes les naprosto ideální. Ve spěchu jsem si jen sbalil větrovku a MP3 přehrávač, nasadil přilbu a vyrazil. Na slova matky, zda mám světlo, když jedu na pivo, jsem odvětil, že se vrátím do tmy.

Setkání proběhlo v přátelském duchu, solidárně s nastávající maminkou jsem popíjel nealkoholické pivo a po deváté večerní se chystal k návratu domů. Bohužel tma padla rychleji, než jsem čekal, takže jsem i přes varování nakonec vyrazil opravdu až za tmy a na poznámku o světle a blikačce odpovědělo něco trochu posměšného ve stylu, že cestu přece znám a že mně se nemůže nic stát.

Neujel jsem ale ani kilometr, když ještě ve městě proti sobě vidím auto s majákem na střeše. Sice nesvítil, ale začínal jsem tušit, že jako neosvětlený cyklista asi budu muset něco vysvětlit, v horším případě poskytnout sponzorský dar na nové uniformy či vozový park. Auto proti mně lehce zpomalilo, probliklo mě dálkovými světly a najelo od kraje směrem blíž ke mně.

V tu chvíli jsem sice na strážníkova slova zpoza staženého okýnka mohl zareagovat jakousi omluvou či klidným a pokorným zastavením, jenže já udělal něco jiného. Oni stáli v protisměru, já to měl za nimi hned do levé zatáčky a za ní asi půl kilometru na dobře známou lesní pěšinku, kam auta nemohou. Najel jsem k autu, jako kdybych chtěl se strážníkem mluvit, ovšem v tu chvíli mi v hlavě seplo, probudil se ve mně netušený sprinterský duch a jako bych chtěl být Chris Boardman nebo Brian Lopes, vyrazil jsem plnou parou vpřed.

Během vteřiny jsem ocenil tuhost rámu a hlavně lockout vidlice z řiditek, připadal jsem si jako hrdina a rval se s řidítky a bušil do pedálů, co to šlo. Za sebou jsem zaslechl jen překvapené „no co to je?“ a hvízdání pneumatik krocených zpátečkou při pedálu na podlaze. Couvnutí roomsteru před zatáčku, další zahvízdání a už jsem za sebou viděl světla rozsvíceného majáku, který zdobil rozlícené policejní auto jako hvězda vánoční stromeček.

Spurtoval jsem jako o život, ale v životě bych neřekl, jakou má roomster skvělou akceleraci. Můj sen o časovkářské kariéře se začal pomalu rozplývat, jak se nohy plnily kyselinou mléčnou. Nepomohlo kruhové šlapání, hluboké nádechy ani vražedně těžký převod. V tu chvíli by mě nezachránilo ani silniční kolo nebo kilo epa a já začal pomalu litovat, že jsem v zimě víc netrénoval.

Váhání, zda kličkovat jako zajíc a nenechat se předejt, nakonec vystřídala rozumná úvaha, že vytočení příslušníci by mohli ještě v amoku použít služební zbraň. Naposledy jsem tedy zabral, smutně se podíval na konec ulice, kde pro mě definitivně zhaslo bílé světlo na konci tunelu svobody a u chodníku jsem s hrdě vztyčenou hlavou očekával ortel.

Auto zastavilo okamžitě a vyběhli dva hodně vytočení strážníci. Na dotaz, co to mělo znamenat, jsem v tu chvíli nenašel žádnou polehčující odpověď. Mohl jsem tvrdit, že jsem si je spletl se zloději, kteří občas okradou cyklistu, nebo že jsem se bál znásilnění, ale raději jsem neprovokoval. Sice mě nestavěli podle regulí červeným světlem a ani v tu chvíli neměli zapnutý maják, jenže mně prostě tak nějak po tom sprintu došel dech.

Bohužel verdikt Dema versus Roomster tak skončil debaklem pro slovenský bike, ale nebyla to jeho chyba, ty nohy zřejmě ten večer nebyly ve formě.

Po několika vyčítavých slovech jsem se legitimoval a kvůli mému pokusu o únik jsem vyfasoval dva malé pokutové bločky, každý po pěti stech korunách. Odlehčil jsem svojí peněžence nerad, ale na druhou stranu vzorek ještě žhavých pneumatik policejního vozu utrpěl jistě značnou újmu, takže jsem nakonec přispěl na dobrou věc. Musel jsem sundat přilbu a dál pokračovat pěšky, protože i přes moje namítání, že už stejně nemám peníze, mi bylo sděleno, že mi při opakované jízdě bez světla klidně pošlou na další platbu složenku. Kdybych prý neujížděl, měl bych to jen za domluvu nebo za stovku, no ale co, nebudeme přece troškařit, za ten test zrychlení to nakonec stálo. Ani jsem nemusel dýchat do balónku nebo prokazovat, že kolo je moje a že neujíždím proto, že bych ho předtím ukradl. Za všechno mohla jen moje lenost nevzít si blikačku a světlo, kterých jsem měl doma díky testování hned několik kousků.

Další dva kilometry procházky jsem vyplnil kocháním se ohňostrojem v místní chatové osadě, který bych jinak zcela určitě na kole minul. Na kolo jsem nasedl až u lesa, kde nehrozilo, že by si strážníci mohli někudy nadjet a čekat na další spropitné. Díky nechtěnému zdržení a absenci světel jsem měl co dělat, abych vůbec trefil na lesní cestu, ale nakonec jsem bez větších obtíží dorazil domů. Ne sice jako vítěz, ale s lehkým úsměvem na tváři, že jsem to alespoň zkusil.

Nechť je tato moje trpká zkušenost varováním pro všechny cyklisty, že vozit světla se určitě vyplatí, a když už je nemáte, ujíždějte jen tam, kde je to do lesa tak do padesáti metrů. Policie je prostě rychlá a vlastně poctivě dělali svou práci. Pomohli mi od hotovosti v peněžence a ochránili mě před naivní domněnkou, že bez světla je to na kole v pohodě. **Jiří Uždil**

NAKUPUJEME

Batohy

Při vybírání vhodného cyklistického batohu jsou dva zásadní faktory, na které je dobré se zaměřit. V prvé řadě na volbu optimální velikosti podle požadavků na objem úložného prostoru a zadruhé na komfortní usazení, tedy na propracovanost zádové partie a popruhů. K tomu samozřejmě nesmíme opomenout také celkovou praktičnost kapes, kvalitu provedení zipů či přítomnost reflexních prvků zvyšujících bezpečnost.

Zhodnocení, na co vlastně chceme batoh používat, by mělo předcházet každé koupi. V případě, že nám stačí, aby vedle rezervoáru s nápojem nabídly útroby pouze minimum nezbytného prostoru pro převoz hustilky, multiklíče a náhradní duše, bude nám stačit některý z nejmenších, velice útlých modelů. Naopak, jestliže bychom s sebou rádi vozili digitální zrcadlovku a oblečení pro případ zhoršení počasí, určitě bude lepší volbou nějaký větší typ s úložným prostorem od deseti litrů výše. Nespornou výhodou jsou v tomto ohledu modely s měnitelným objemem, jenž lze redukovat pomocí zipů nebo kompresními popruhy. Takový batoh se může tvářit díky svému kompaktnímu tvaru vyloženě sportovně a přitom po snadné úpravě dovolí i převezení většího nákladu. Jestli tedy někdo vyžaduje maximální univerzalitu, možnost regulace objemu hlavní komory batohu určitě ocení.

U dalších úložných prostor je zásadní dobrý vstup do kapes a využitelnost jejich tvaru. Výhodou je třeba samostatná dlouhá kapsa pro uložení hustilky. Neméně důležitá je ale i zdánlivá drobnost v podobě poutka na uchycení blikačky. Přijít vhod může i pláštěnka batohu, umístěná v kapse podlážky. Pokud ji batoh nemá, určitě by měl mít alespoň překrytý hlavní zip, případně jeho úpravu proti promoknutí. Materiál s nepromokavým zátěrem by měl být samozřejmostí.

Dobré bude zaměřit pozornost také na přípravu pro vodní rezervoár. Větší batoh by měl mít vždy přepážku pro jeho samostatné vložení, aby nebyl v kontaktu a ostatními převáženými věcmi. Důležité je i vyvedení jeho hadičky a její pevné, ovšem snadno vyjímatelné uchycení k popruhu. Výhoda přítomnosti vnějšího „gumicuku“ je otázkou. V praxi každý raději vše nějak napěchuje do útrob batohu, než aby třeba bundu přidělával vně pod tuto stahovací gumu. Stejně tak výklopný vnější pružný díl pro uložení přilby nevyužije zdaleka každý. Přilba nepatří na batoh, ale na hlavu, a tak jen pro případ transportu v autě či ve vlaku není tento doplněk určitě nezbytný. Výhodou je spíš vnější celistvost batohu, kterou jezdec uvítá třeba ve chvíli, kdy batohem zavadí o větev.

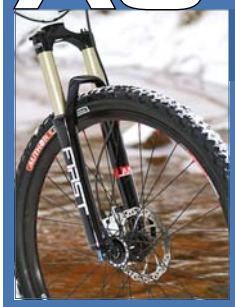
V případě zádového dílu batohu se mnozí výrobci snaží nalákat na co nepropracovanější systém ventilace. Cyklista se při jízdě na kole samozřejmě potí více než třeba pěší turista při chůzi, takže určitá možnost ventilace zad je vítaná. Důležitější je však samotné usazení na zádech, tedy tvarování jednotlivých polstrovaných insertů, a celkové rozložení tlaku na záda. S tím ovšem souvisí i provedení hlavních popruhů. U těch je důležitá co nejširší plocha v oblasti ramenou, objemnější batohy by měly mít popruhy i dostatečně polstrované. Prsní pás bývá většinou výškově nastavitelný, což je nutné kvůli jeho doladění po seřízení hlavních popruhů. Výhodou je jeho pružná část, která dovolí popruhům pracovat v závislosti na ramenou jezdce. Bederní pás bývá většinou uchycen do téhož místa, z nějž dole vycházejí hlavní popruhy. Je dobré, aby byla tato partie co nejvíce dimenzována dostatečným prošitím, zdvojením materiálu či přidáním zpevňujícího klínu.

Cena konkrétních modelů se samozřejmě odvíjí od objemu, použitých materiálů či od renomé výrobce. Určitě doporučíme sáhnout po značkovém produktu, pokud možno po vyloženě cyklistickém modelu. Na rozdíl od běžných turistických bývá u ryze cyklistických modelů pečlivěji vyřešeno rozložení tlaku na záda, neboť při jízdě na kole batoh na zádech více leží, zatímco při pěší chůzi je větší tlak popruhů v oblasti ramen. Rozhodně to ale neznamená, že běžné outdoorové provedení je pro cyklistiku nevhodné. Dobře zpracovaný batoh může být svým využitím maximálně univerzální.

(kad)

AUTHOR A-Ray 1.0

Videotest na www.cykl.cz



Ke vstupu do celoodpruženého světa může být ideálním prostředkem třeba stroj A-Ray 1.0 od domácí značky Author. **Za akční cenu 28 tisíc korun získáme nejen celoodpružený duralový rám se 100 mm zamykatelného zdvihu, ale také vzduchovou vidlici s olejovým tlumením a hydraulické kotoučové brzdy**, které jsou pro plnohodnotné sportovní využití absolutní nutností. Navíc kolo v této cenové hladině je velkoryse osazeno dalšími komponenty, které jezdci zpříjemní pobyt na kole, jako třeba výborným sedlem Fi'zi:k Nisene či komponenty kokpitu od amerického Eastonu.

Rám z materiálu Al 6061 T6 na první pohled vypadá tradičně, **svým osvědčeným vzhledem klasického jízdního kola jistě osloví ty jezdce, kteří nemají v lásce různě zprohýbané a pouze na odiv všelijak tvarované trubky**.

Přední část rámu modelu A-Ray je svařena jako klasický trojúhelník, kdy horní rámová a sedlová trubka mají kruhový průřez, zatímco spodní rámová trubka je u hlavy vertikálně rozšířena pro lepší pohlcení rázů od vidlice. Mohutný spoj s horní a hlavovou trubkou je navíc ještě zpevněn samostatnou spodní navářkou. Směrem ke středovému složení spodní trubka pozvolna přechází do kruhového průřezu. Středové pouzdro je uloženo v bloku duralu, jenž nese také čep zadní stavby. Provedení této partie je dostatečně masivní, takže tuhost středové části rámu je na vysoké úrovni. Stejně tak zadní stavba je díky kompaktnímu tvaru velmi tuhá. Pro letošek navíc dostala pod okem tlumiče šroubovanou výztuhu. Horní vzpěry vedou jen zhruba do poloviny sedlové trubky, kde působí na vodorovně uložený vzduchový tlumič Suntour Epicon. **Ten má oproti konkurenci v této cenové relaci jeden významný trumf – je plně zamykatelný.**

Lockout je u tohoto jednočepového systému jednoznačnou výhodou, neboť rozhodnutí o funkci zadní stavby je plně na jezdci. Po silnici tak můžeme upalovat skoro jako na pevném stroji, v terénu pak stačí modrou páčku uvolnit a užívat si deseti centimetrů chodu zadní stavby. Citlivost odpružení je dostatečná, není však absolutní. **Tlumič Epicon zdatně plní svůj úkol, tedy pohlcování nerovností odpovídající velikosti, zároveň se však na každém hrbolku nenoří do zdvihu, což ocení hlavně rychlostně zaměření jezdci.** Tlumič při šlápání propružuje jen velmi nepatrně v řádu zhruba 2–3 mm, tedy pokud dodržíme předepsané hodnoty tlaku vzduchu vzhledem ke hmotnosti jezdce. U vzduchového tlumiče je také výhodou to, že si jezdec může podle charakteru tratě lehce upustit tlak, aby chod zadní stavby více změkčil. V takovém případě je však nutné nepřekročit třetinové klidové zanoření (sag). Kdyby byl totiž tlumič ještě měkčí, mohlo by docházet k jeho chodu na dno a také posed na kole by byl příliš zakloněný.

Vzduchová vidlice RST F1RST Air je již osvědčenou zbraní pro XC, která díky duralovým vnitřním nohám průměru 32 mm, olejem tlumené vzduchové patroně i hmotnosti pod 1,7 kg přináší ve své kategorii bezkonkurenční poměr funkce – hmotnost – cena.

Geometrie kola je zcela v duchu cross country, tedy klasické úhly hlavy 71° a sedlovky 73,5° se středně dlouhým předním trojúhelníkem (610 mm ve velikosti L). Posed je díky strmějšímu úhlu sedlovky vzpřímenější, takže vybízí k zalehnutí za řídítka a uhánění vpřed. Posun těžiště jezdce do středu rámu se hodí hlavně ve výjezdech, kde biker stráví nepoměrně delší dobu než ve sjezdech. Tam se zase hodí, že sedlo při přesunutí těla nad zadní kolo tolik nepřekáží. **Chování kola je spíše rozvážnější, A-Ray se velmi dobře ovládá ve vyšších rychlostech, kde posloucháa jezdci dopřeje euforické pocity z rychlé jízdy. V klikatých zatáčkách je pak přínosem nadstandardní šířka řídítek 680 mm, která spolu se středně dlouhým představcem délky 110 mm umožní slušnou manévrovatelnost kola.** Použití takto širokých řídítek u XC kola velmi chválíme, neboť je vidět posun českých značek k snazšímu ovládání kola a pohodlnějšímu úchopu.

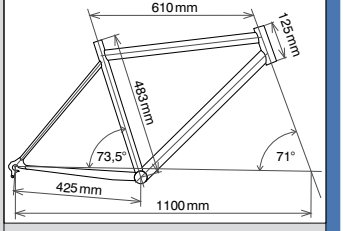
Velmi zdatným spoluhráčem se ukázaly být i pláště Author Trail Master, které slušně podržely i na sněhem poprášené zmrzlé zemi. Jejich nízký středový běhoun však vybízí k použití hlavně na suchém a prašném povrchu, v náklonu pak přijdou ke slovu výrazné boční výstupky. Na závěr je ještě potřeba zmínit celkovou hmotnost kola, která ve velikosti L i s pedály činí 13,9 kg. Ačkoliv se to na první pohled může zdát vyšší hodnota, je nutné si uvědomit velmi příznivou akční cenu kola 27 990 Kč, do níž se ultralehké komponenty prostě nevejdou. Nicméně koupí modelu A-Ray 1.0 získáme kvalitní základ v rámu a vidlici, který můžeme postupně upgradovat lehčími komponenty. Jediný menší zápor může na tomto kole představovat umístění závitů pro košík, které jsou díky úchytu tlumiče více nahoře. Manipulace s 0,7 l lahví tedy není úplně pohodlná.

Funkci kola naživo si můžete prohlédnout ve videotestu kola na www.cykl.cz ■

Technická specifikace:

Rám: Al 6061
Tlumič: Suntour Epicon 100 mm
Vidlice: RST First Air 100 mm
Kliky: Shimano Deore
Brzdy: Tektro Auriga Comp
Náboje: Author Xenon
Ráfky: Author Argon
Pláště: Author Trail Master 26" × 2.0"
Přehazovačka: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano Deore
Pedály: Shimano M 520
Řídítka: Easton MonkeyBar 680 mm
Představec: Easton
Sedlovka: Easton
Sedlo: Fi'zi:k Nisene
Hmotnost: 13,9 kg
Cena: 27 990,- Kč

Velikost: L



\+ funkce odpružení, možnost uzavření tlumiče, komponentová skladba

– vyšší poloha košíku na láhev

Cyklistika prochází žaludkem

Jestliže se říká, že láska prochází žaludkem, tak je vlastně jasné, že pokud je pro vás i cyklistika láskou, což je velmi pravděpodobné, tak vlastně i ta cyklistika prochází žaludkem.

Není snad na světě cyklisty, který by rád nejedl. Jistě znáte ten pocit, kdy jste blíže či dále od domova, před sebou nějaký ten kilometr jízdy a myšlenkami i očima jste již v kouřícím talíři. Jaký to slastný pocit. V tom okamžiku možná nejlepší na světě.

A právě proto jsme se rozhodli podpořit vaše gurmánské choutky a podělit se společně s naším kuchařem o nějaký ten receptík. O takový, který by se mohl zamlouvat snad všem. Nečekejte, že vám budeme předkládat pokrmy přísně dietetické a takové, po nichž pojedete jako „čert“. V některých časopisech se o to snaží a vyjdou z toho mnohdy takové blafy, že by je nepozřel snad ani týden zavalený horník. Nebo radí sportovec, o kterém víme, že si neumí namazat ani chleba máslem… Ostatně, když člověk na svých cestách zastavuje po hospodách a dívá se, čím se krmí restaurační zákazníci, kteří mají opodál opřené kolo, vidí zcela normální jídla: smažáky, buřty, řízky, vepřovou, svíčkovou a navrch palačinky. Prostě se chovají normálně a přirozeně. A o tom bude i náš malý seriálek každé liché vydání Cykloservisu. Normálně se nadlábneme. A mimo to se vám budeme snažit poskytnout i některé praktické rady. A pokud se vám naše jídla nebudou líbit, klidně se vraťte ke svým ovesným vločkám. Začneme těstovinami.

Aglio e Olio – omáčka s česnekem a olejem

Těstoviny patří doslova k základním pokrmům cyklisty. A pokud chcete tu nejjednodušší omáčku, chutnou a velmi rychle uvařenou, udělejte si „aio e oio“. Alespoň tak tomu říkají Římané. Tento pokrm, jako ostatně i jiné, může mít několik podob. Také patří k těm, kde si můžete otestovat kvalitu pizzerie. Je zajímavé, jak ten nejjednodušší pokrm může poukázat na nemohoucnost kuchaře, jehož neumění se nemůže schovat za složitější omáčku a co vše se dá na nejjednodušším pokrmu zkazit. Mohu vás ubezpečit, že já jsem „aio e oio“ již několikrát vrátil. Bylo nepoživatelné.

Ale vařme již. Především si připravíme 450 g těstovin. Skoro ze zásady tenké **spaghetti**, případně **spaghettiny**. Ty totiž skvěle vstřebávají česnek a olej. Použít lze ale samozřejmě i jiné. Ale to je již náhražka. Těstoviny dáme vařit do stavu „al dente“. Tedy na skus pevné. Není nic horšího, než rozvařené těstoviny. Mezi tím dáme do kastrůlku 1/3 šálku panenského olivového oleje (extra virgin – na jiný olej zapomeňte) a na něm na středním plameni osmažíme dvě lžičky jemně nasekaného česneku a podle chuti nasekané chilli papričky. Dbejte na to, aby na konci smažení měl česnek pouze světle zlatou barvu. Jakmile zhnědne, můžete ho vyhodit a začít znovu. Stačí opravdu pár vteřin… Potom uvařené a scezené těstoviny promíchejte s naší jednoduchou omáčkou, aby se každá špageta potáhla olejem. Přidejte dvě lžičky čerstvé, nasekané petrželky a opět promíchejte a ihned podávejte. Můžete si špagety na talíři posypat i parmezánem, ale není to u tohoto pokrmu zvykem. Parmezán však ještě žádné jídlo nezkazil. A myslíme opravdový pravý parmezán a ne žádnou jeho náhražku (něco si o něm řekneme v příštích dílech). A potom zjistíte, jak i tak jednoduché jídlo může být chutné. A co že to ten kuchař zkazil, že jsem mu „aio e oio“ vrátil? Jednou to byly rozvařené špagety, podruhé přepálený česnek, potřetí obojí dohromady. Počtvrté mi přinesli něco, co se podobalo něčemu mezi kaší a vysypanou konzervou pro psy.

Několik malých rad

Vařit znamená také znát některé vychytávky. Protože se k italské kuchyni rozhodně budeme vracet, řekněme si něco o vaření těstovin.

- Vodu solíme po jejím příchodu do varu. Těstoviny se zpravidla již potom nesolí.
- Vařte těstoviny bez pokličky nebo pokličkou přikrytou částečně. Během vaření těstoviny míchejte
- Ověřte si, jaký druh těstovin se jak dlouho vaří. Správně uvařené těstoviny je absolutní základ úspěchu.
- Po uvaření ihned těstoviny sceďte, vraťte scezené do hrnce a ihned míchejte s omáčkou.
- Dbejte na to, aby omáčkou byla obalená každá jednotlivá těstovina
- Uvařené a promíchané těstoviny se ihned podávají. Necháte-li je stát, budete z nich mít nepoživatelnou, hnusnou slepenou hmotu. Jako v některých hospodách.

Přejeme vám dobrou chuť. ■

Připravíme si nasekané chilli papričky a nastrouhaný nebo nasekaný česnek.

Hotové Aglio e Olio, netradičně uvařené ne z tenkých špaget, ale ze silnějších „dutých“ bucatti. Někdo je zřejmě nesprávně nazývá makarony. Také jsme pokrm posypali parmezánem. Když nám to tak chutná a kuchyně má nekonečně jemných variací…

VAŠE DOPISY

Zdravím redaktory Cykloservisu.

Rád bych poděkoval za váš test zimních cyklistických rukavic Polednik Siberia, který vyšel v čísle 21. Na základě tohoto testu jsem si rukavice Siberia koupil a musím vám dát za pravdu, jsou bezkonkurenční. Do tedka jsem měl v teplotách okolo nuly problém, ruce mi vždycky hodně rychle promrzly i v hodně drahých rukavicích. Poledniky mě svým funkčním zateplením nadchly a až je roztrhám, koupím znovu ty samé. A to jsem si už myslel, že totálně promrzlé prsty k zimnímu bikování prostě patří. Za necelých šest stovek se jedná o super kup. Už kdysi jste mě testem inspirovali při rozhodování o koupi nového kola a dodnes jsem s Pellsem maximálně spokojen. Takže dvojnásobně díky za pomoc! :-)

S pozdravem Karel Veselý

Záhady kolem disků 7

V posledním loňském vydání jsme si pověděli o hadičkách, způsobech jejich napojení k brzdě a třmenu a také o jejich materiálech. Tentokrát se dostáváme k jádru věci, kterým jsou náplně hadiček, potažmo celého brzdného systému.

Obecně je nazýváme brzdovými kapalinami, ovšem toto označení není přesné, protože brzdové kapaliny jsou jedna věc a některými výrobci používané minerální oleje jsou věc naprosto odlišná.

Zásadním pravidlem je, že brzdová kapalina nesmí být zaměněna za olej nebo s ním smíchána. Každá brzda je totiž konstruovaná buď pro brzdovou kapalinu, anebo pro minerální olej.

Gumové těsnicí kroužky kolem pístků a další těsnění totiž odolají pouze jednomu druhu náplně, ten druhý je rozleptá a zničí. Proto každý výrobce umisťuje na nádobku nebo tělo páky informaci, co je uvnitř za náplň. Kapalina se označuje třemi písmeny a číslem, například DOT 3 (4, 5.1) a minerální olej je jednoduše „mineral oil“. Jestliže to na nádobce není, určitě to bude v manuálu nebo na stránkách výrobce, popřípadě v některém z našich minulých přehledů kotoučovek.

Zmíněná náplň nerozhoduje o kvalitě brzdy a jejím výkonu, podle toho není třeba omezovat výběr. Určuje pouze to, zda je třeba ji časem měnit, to platí pro kapalinu, nebo ne, což platí pro olej, který nestárne. Takže jaké jsou rozdíly?

O použité náplni informuje často miniaturní nápis, který většinou ještě upřesňuje typ kapaliny. Pokud by tato informace na páce chyběla, je třeba hledat v návodu nebo se informovat u dovozce. V žádném případě neexperimentujeme, mohli bychom zničit těsnění.

Stejně jako brzdy Shimano, tak i Tektro má výrazné upozornění, že v jeho žilách koluje minerální olej. U něj je k dostání vždy univerzální provedení, zaměnitelné u jednotlivých výrobců. Pouze u nových brzd je důležité použít originál kvůli záruce.

Brzdová kapalina

Brzdová kapalina je jednou z nejdůležitějších součástí brzdové hydrauliky. Jejím úkolem je přenášet brzdnou sílu z páky na pístky ve třmenu, mazat součásti hydrauliky a chránit před korozí. I když se to nezdá, koroze hrozí i vnitřním částem brzdy. Z tohoto důvodu musí brzdová kapalina vykazovat za všech povětrnostních a provozních podmínek konstantní viskozitu a také co nejvyšší bod varu, aby se zabránilo tvorbě parních bublin. Známé propadání brzdové páčky v dlouhých sjezdech je právě následkem bublin v systému.

Brzdová kapalina je produkt podléhající opotřebení. Běžně používané typy brzdových kapalin na glykolové bázi (DOT 3, DOT 4, DOT 5.1) jsou hygroskopické. To znamená, že odebírají svému okolí, hlavně prostřednictvím brzdových hadiček, vlhkost. To má za následek, že obsah vody uvnitř systému postupem času stoupá a bod varu klesá. Pokud se brzdové součásti při silném zatížení zahřívají, může dojít k tvorbě parních bublin v hydraulickém systému. Na rozdíl od brzdové kapaliny jsou parní bubliny stlačitelné. V důsledku toho rapidně klesá brzdný tlak, brzdná síla a páčka brzdy lze stisknout až k řídítkům, aniž by se to projevilo na kotouči. Zároveň ale vysoký obsah vody v brzdné kapalině vede ke korozi v brzdném systému.

Z tohoto důvodu je brzdová kapalina považována za produkt podléhající opotřebení, a proto musí být v pravidelných časových intervalech kontrolována a rovněž vyměňována. Každý výrobce doporučuje provádět tuto kontrolu jednou za rok, nejpozději ale po dvou letech.

Jakou kapalinu tedy zvolit, pokud používáme brzdy více než rok, nebo je prostě potřebujeme odvzdušnit? Samozřejmě bychom měli zvolit kapalinu podle označení výrobce, které je nejčastěji vyraženo na víčku nádobky na páce. Jejich odlišnost je dána hlavně bodem varu, který zároveň určuje jejich kvalitu, tu ale ovlivňují i další faktory, například viskozita při teplotách pod nulou.

Na víčku nádobky bývají uvedena tři písmena DOT a číslo. Zkratka DOT označuje normu brzdové kapaliny a ve spojení s číslem její specifikaci, například DOT 3. Dalo by se říci, že podle čísla se rozlišuje kvalita kapaliny, protože vyšší čísla 4 a 5,1 mají vyšší bod varu. To uvádí tabulka níže.

Abychom to vysvětlili obecně, parametry uvedené v tabulce jsou jen zlomek z těch, které jsou při zařazování do jakostní třídy velice přísně sledovány. Pro zařazení do určité jakostní třídy musí kapalina splnit veškeré sledované parametry pro tuto jakost předepsané. Obecně však lze říci, že čím vyšší je hodnota bodu varu, tím lépe.

Bod varu brzdové kapaliny je podle normy DOT 4 230°C, ale po roce klesá přibližně na 180°C. Tato degradace vlastností vzniká zmíněnou absorpcí vzdušné vlhkosti (vody). Voda se vaří při 100°C, takže čím více vody, tím horší vlastnosti. Pro kapalinu splňující normu DOT 4 se za minimum považuje hodnota 150°C. Na tuto hranici klesnou jakostní parametry u zmíněné brzdové kapaliny po dvou letech, takže zde vidíte, proč je důležité ji pravidelně měnit. Například brzdy Avid používaly léta kapaliny DOT 3 a 4, ovšem nově přešly na DOT 5,1 kvůli vyšší životnosti a výkonu.

Norma:	*DOT 3*	*DOT 4*	*DOT 5.1*
bod varu [°C]	min **205**	min **230**	min **260**
bod varu při nasycení vlhkosti [°C]	min **140**	min **150**	min **180**
viskozita při **–40** °C [mm/s]	max **1500**	max **1800**	max **900**
viskozita při **100** °C [mm/s]	min **1,5**	min **1,5**	min **1,5**
pH	7–11,5	7–11,5	

Kromě originálních výrobků brzdové kapaliny lze použít i větší balení určené pro automobily. Důležité je dodržet typ kapaliny, tedy číslo za označením DOT.

Minerální olej do kotoučových brzd může mít stejnou barvu jako brzdová kapalina DOT, takže při nákupu pozorně čtěte nápis na lahvičce. Shimano používá růžový olej a Magura modrý, takže u originálu se nelze splést.

Minerální olej

Zatímco u kapaliny DOT rozlišujeme mnoho kvalitativních vlastností, s minerálním olejem je to mnohem snazší. Oleje určené pro hydrauliku, mazání motoru nebo pístky brzd jsou vyráběny z ropných produktů. Plně syntetické oleje do motorů by neměly obsahovat minerály, ovšem stopové množství v nich někdy je.

Minerální olej není hygroskopický, takže je vůči vzdušné vlhkosti imunní, a není třeba jej proto měnit. Samozřejmě to neplatí tak docela, protože kdo zkusil odvzdušnit brzdu s olejem třeba po třech letech, určitě viděl, jak moc olej zčernal a kolik se do něho kolem pístků ve třmenu dostalo nečistot. Tudíž jednou za výrazně delší interval než u brzdové kapaliny se to určitě vyplatí, aby se nám pístek v páce nezasekl kvůli nečistotám. Ve srovnání s brzdami plněnými kapalinou by ovšem po dvou letech bez výměny měl model s olejem rozhodně navrch, co se týče výkonu a imunity vůči přehřívání nebo propadání páčky, olej prostě nestárne.

Něco jiného je tlumičový olej ve vidlicích, kde dochází při tlumení k jeho míchání se vzduchem, přehřívání a řídnutí, tudíž zhoršení jeho tlumicích schopností. To ale díky absenci vzduchu v systému a v podstatě pomalému pohybu pístků v brzdě rozhodně nehrozí.

Olej samozřejmě stejně jako kapalina musí mazat všechny součásti brzdy a konzervovat je proti korozi. Při potřísnění olejem ale nehrozí takové nebezpečí jako u potřísnění brzdovou kapalinou, která je nebezpečnější a naleptává třeba lakovaný povrch. Dost často je vidět u starších brzd lak mizející kolem víčka nádobky nebo odvzdušňovacího šroubu.

Minerální olej pro kotoučové brzdy bychom zcela určitě neměli zaměnit za nějaký jiný olej, například z úsporných důvodů. Opět totiž platí, že těsnící prvky třmene i páky jsou stavěné na určitý typ. Všichni výrobci náhradních dílů a doplňků nabízejí unifikovaný minerální olej, který by měl být kompatibilní se všemi brzdovými systémy s touto náplní.

U nových brzd se ale doporučuje plnit je originální kapalinou výrobce, která je barevně odlišená. Například Magura má modrou barvu a její Royal Blood bychom neměli zaměňovat za jinou náplň, pokud nechceme přijít o záruku při případné reklamaci. Navíc Magura poskytuje několikaletou garanci proti úniku kapaliny brzd, takže se to určitě vyplatí. Rovněž Shimano obarvilo svůj minerální olej lehce do červena, aby byl poznat.

V rámci servisu ale lze jednotlivé oleje zaměnit, pouze to znamená určité riziko, že v případě netěsnosti systému nás výrobce může při problému odmítnout, takže u nových brzd opatrně se servisem.

Pro názornost uvádíme stručný výčet jednotlivých značek brzd a jejich náplní, abychom všem usnadnili orientaci, cože to vlastně v jejich brzdách koluje za náplň. U brzdové kapaliny DOT ovšem pozor na typ, který výrobce pro daný model doporučuje, kapaliny by se totiž neměly míchat.

(už)

DOT
Avid, Hayes, Hope, Hygia, Formula, Quad

Minerální olej
Magura, Shimano, Tektro

Silničářská legenda v novém

Zapletená kola Campagnolo Shamal byla snem mnoha silničářů již v devadesátých letech. Jejich relativně nedávná reinkarnace jistě potěšila nejednoho milovníka komponentů z italské Vicenzy. Pro sezónu 2010 přichází Campagnolo s dále inovovaným typem Shamal Ultra, a to rovnou ve třech nabízených verzích. Galuskové a plášťové provedení spolu s modelem 2-Way Fit, umožňujícím montáž klasických i bezdušových plášťů, by mělo uspokojit všechny zájemce o vysoce kvalitní silniční kola.

Standardem zůstává použití extrémně pevných duralových ráfků, které však namísto dosavadní povrchové úpravy Titanium finish budou nově černé, doplněné o atraktivní bílo-červená loga a grafiku. Náboje s technologií USB (Ultra Smooth Bearings) využívají keramických kuličkových ložisek. Podle slov výrobce by zde použitá keramická ložiska měla být tím absolutně nejlepším na trhu. Maximální pevnost a zároveň co nejnižší hmotnost výpletu zajišťuje kombinace duralových drátů a niplů. Standardem zůstává již zažitý a pro značku typický systém zapletení, s radiálním výpletem vpředu a svazkovým G3 zapletením zadního kola. Cenově i kvalitativně se v případě kol Shamal Ultra jedná o konkurenci modelů Mavic Ksyrium SL či Fulcrum Racing Zero.

www.sirer.cz

(kad)

MALOOBCHODY

KERN CYKLOSPORT
www.cyklo-kern.cz
HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE
Od r. 2001 motorizujeme kola el. motorem, 24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu = 5 LET PROVOZU
Naše tříkolky FREEDOM s maxi již mají najeto více než 11 000 km!
CYCLESTAR bicycles
Sídliště 1082, 153 00 Praha 5-Radotín
Telefon: +420 251 566 780
emaxi@cyclestar.cz, www.cyclestar.cz
KOLA ♦ KOLOBĚŽKY ♦ TŘÍKOLKY

CYKLO EMAP
www.emap-praha.cz
Prodej – servis
tel. 261 911 452
mob. 721 414 810
Author, Merida, Rocky Mountain
Bianchi, NW, Craft, Moira,
Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe
po – 10–18
út – 10–18
st – 10–18
čt – 12–20
pá – 10–18
so – 9–14
soboty od listopadu do února zavřené

Kola Štorek Řevnice
jízdní kola
příslušenství ■ náhradní díly
KOLA
horská ■ silniční
trekingová ■ dětská
platební karty
splátkový prodej bez navýšení
e-mail: info@kola-sport.cz
www.kola-sport.cz
tel.: 257 721 313
Komenského 92, Řevnice
po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-srpen)
AUTHOR MERIDA SPECIALIZED HARDY

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY
WWW.KOLANASTATKU.CZ
značková prodejna servis kol
APACHE GIANT SUPERIOR
KOLA NA STATKU
Pod Žvahovem 7/37, Praha 5 – Hlubočepy
Mobil: 721 142 465, E-mail: info@kolanastatku.cz

MAYO XR Max

Podobnost názvu s posledně testovaným XC top modelem slovenské značky je sice značná, ovšem tentokrát jde o nejvýše postavený krosový model. Ten si, co do výkonu a ovládání, s nejlepším bikem rozhodně nezadá.

Ohnutý masiv

Na první pohled je rám na krosové kolo trochu masivnější. Navíc prohnutí spodní rámové trubky před hlavou rovněž patří spíše do bikových vod. Hydroformingem tvarovaná výztuha pod hlavou už patří mezi standard. Duralové trubky z materiálu řady 7005 jsou zde výrazně profilované a mají dvojité zeslabenou stěnu. Zmíněné prohnutí je v partii s kruhovým průřezem, která postupně přechází přes elipsový do výrazně širokého obdélníku u středového pouzdra.

Horní trubka se spodním vedením lanek a bowdenů má vejčitý průřez. Řetězové i sedlové vzpěry mají trojúhelníkový profil a pro lepší absorpci rázů nesou esovité prohnutí. Poněkud netradičně působí hranaté spojovací můstky obou vzpěr. Zadní stavba disponuje závity pro případnou montáž nosiče na patkách i sedlových vzpěrách.

Sporťák

Jelikož jde o nejlepší kros značky, očekávali jsme od něj dostatek výkonu pro sportovní jízdu a zároveň určitou míru komfortu, který je pro krosová kola takřka vlastní. Obojího se nám dostalo v hojné míře.

Posed umísťuje jezdce více nad řídítka a nutí jej šlapat trochu více pod sebe než dopředu. To lze částečně eliminovat výrazným posunutím sedla vzad, aby měl jezdec těžiště více uprostřed, a nenamáhal tak zbytečně ruce. Nižší pozice řídítek, jejich menší šířka a minimální prohnutí pak jen potvrzují sportovní zaměření kola. Trochu to kazí celkem objemné sedlo, ale to lze vyměnit za sportovnější model. Milovníkům pohodlí a výrazného tlumení rázů ale bude zcela určitě vyhovovat. Co nás trochu omezovalo, byla tvrdost gripů. Sice jde o luxusnější značku, navíc s duralovými objímkami, jejich místo ale bude spíše na biku než na kole, kde jezdec hledí na pohodlí trochu víc. Určitě bychom zde raději viděli ergonomické provedení nebo alespoň rohy na řídítka.

S vyladěným posedem je doslova radost šlápnout do pedálů, protože tuhý rám beze zbytku přenáší energii na pohyb vpřed. Zadní partie ani střed se nikam nekroutí a jezdec zrychluje naprosto lehce. Nepatrnou část energie sice pohltí vidlice svým propružením, tomu lze ale předejít díky dobře ovladatelnému lockoutu na řídítkách. Tuhý sportovní projev s lehkou jízdou a snadným držením tempa, to je shrnutí jízdních vlastností, co se týče rychlosti.

Ovladatelnost je na tom ovšem stejně, protože kolo je velice hravé a do žádné zatáčky není třeba jej přemlouvat. Hbitě reaguje na jezdcovy podněty a snadno mění směr. Naopak ve vyšších rychlostech není třeba se bát nějaké vrtkavosti či nestability, směr umí držet stejně dobře, jako se proplétat úzkými pěšinkami.

Do výjezdu hraje prim lehkost jízdy, samozřejmě ruku v ruce s nižší pozicí řídítek a lockoutem vidlice, ve sjezdech naopak přijde hravost kola a citlivost vidlice vhod. Svůj díl na rychlosti mají určitě pláště Schwalbe Smart Sam, což je krosová verze bikového vzoru. Hustší vzorek na středu se velmi dobře odvaluje, naopak řidší profily na bocích umožňují perfektní držení v terénu a při náklonu.

Střední šířka plášťů nabízí rozumné tlumení, v kombinaci s průměrem sedlovky 31,6 mm a měkčím sedlem pak jezdec neměl pod sebou zase tak extrémně tvrdý stroj. Svůj díl na tom neslo již zmiňované esovité prohnutí sedlových vzpěr. Karbonová sedlovka by zde ale udělala zázraky.

Co se brzd týče, sice nejsme velcí zastánci kotoučovek na krosových kolech, kde mají véčka dostatečný výkon, zde použitý typ Shimano BR-M486 ale patří mezi velmi dobře fungující kousky s kvalitním výkonem za každého počasí.

Výplety na ráfcích Remerx nabídly slušnou tuhost a poměrně vysokou odolnost, takže pro sportovní jízdu v terénu žádný problém.

Osazení komponenty Deore a SLX s levnější verzí klik s integrovanou osou bylo bezproblémové a funkční, takže nemáme výtky.

Sportovcům

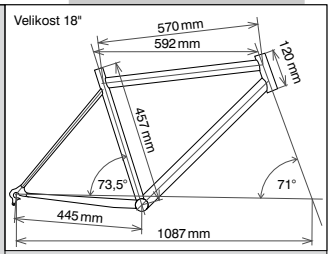
Velké převodníky spolu s tuhým rámem jen nahrávají hodně svižné jízdě, takže vyjížďky v ostrém tempu po silnici nebo lesních cestách nejsou pro tohle kolo rozhodně žádný problém. Spolu se sportovním posedem a perfektním ovládáním je to hodně výkonný stroj.

www.mayo.eu.sk ■

Technická specifikace:

Rám: Al 7005 DB
Vidlice: SR Suntour NCX D-RL 63 mm
Kliky: Shimano FC-M543
Brzdy: Shimano BR-M486
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano SLX
Přesmykač: Shimano Deore
Náboje: Shimano M495
Ráfky: Remerx Masterdisc
Pláště: Schwalbe Smart Sam 35
Sedlo: Velo Tempo
Sedlovka: Zoom
Řídítka: Zoom
Představec: Zoom
Hmotnost: 13,25 kg
Cena: 19 999 Kč

Velikost 18"



+ ovládání, tuhost, výkon
− tvrdé gripy

www.cykl.cz – kompletní cyklistické informace

APACHE BICYCLES

NOVÁ KOLEKCE 2010

MUDr. MARTIN KLOUB
traumatolog – Traumacentrum České Budějovice
člen mezinárodní fakulty AO International
juniorský mistr ČR v přespolním běhu

DUCH VÍTĚZSTVÍ
SPIRIT OF THE VICTORY

Scalp C1+ nejvyšší trofej
Velikost 17" · 18,5" · 20,5" · Váha 11,2 kg · Cena 104.990 Kč
RÁM S2 carbon monocoque compact · VIDLICE Fox 32 F100 RL Remote white · TLUMIČ Fox Float RP 23 100 mm · PŘEVODNÍK Shimano XTR · ŘAZENÍ Shimano XTR Rapidfire · MĚNIČ Shimano XTR Shadow · BRZDY Shimano Deore XT Disc 180/160 mm · KOLA DT Swiss 340 Disc white, Schwalbe Rocket Ron · DOPLŇKY Ritchey WCS

CARBON MONOCOQUE

Traumatolog
Když operuji, nic jiného než zlomeninu nevidím. Úplně stejné je to naštěstí ve chvíli, kdy na kole stoupám od údolí Vltavy na Kleť. V obou situacích se mohu spolehnout na dokonalé vybavení.

WWW.APACHE-BIKE.CZ

Design © Jan Hrnyčka 2009