



bike emotion



www.author.eu

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

3
2010
Ročník XVIII.
Cena 12 Kč

CYKLOSERVIS



SE 6000

GHOST

Německý Ghost pro letošní rok přepracoval profily trubek duralových rámu a grafickou podobu použitých designů. I nadále útočí lákavým poměrem ceny a kvality, což se týká také námi testovaného modelu SE 6000. Za 22 999 korun tento bike nabídne vyložené sportovní svezení, nekompromisní přenos energie, vynikající brzdy a skvělé funkční vidlice. Co si přát více? Prohlédněme si ale model SE 6000 podrobněji.

Základem velice dobrého jízdního projevu je duralový rám z tepelně upravené slitiny 7005 s dvojitým zeslabením stěny hlavních rámových trubek. Použití širokých profilů s téměř výhradně kruhovými průřezy se podepsalo na hodně vysoké tuhosti rámu, a to jak boční v okolí středu, tak i celkové torzi. Charakteristická známka kol Ghost je tedy patrná i u sportovních, cenově dostupnějších modelů, tuhost rámu testovaného kola je totiž vyložené příkladná.

Kvalita jízdy samozřejmě není pouze o tuhosti, ale především o použité geometrii. Ani zde nemá typ SE 6000 žádné rezervy.

► Pokračování na str. 9

GT Sensor 1.0

Americká značka GT Bicycles představila pro letošní sezónu zcela nový model Sensor. Zdvih zadní stavby 120mm nabízí spolu se zdokonaleným systémem Independent Drivetrain ideální kompromis mezi závodní dravostí a sametovým zehlením nerovností, což model Sensor předurčuje pro náročné tratě XC závodů a maratony.

Rám sensoru má delší přední rámový trojúhelník s úhlem hlavy 69,5°, takže jízda je mnohem klidnější, než na čisto-krevných XC kolech se strmějším úhlem hlavy 71 stupňů. K dobré ovladatelnosti však přispěje kratší zadní stavba délky 424mm, která usnadňuje zvedání předního kola nad překážky. Zároveň je však zase dostatečně dlouhá na to, aby se v prudkých výjezdech kolo nezvedalo. Sensor je tedy po stránce geometrie vyláčen velmi rozumné a sportovně založenému jezdcovi ihned padne do ruky.

Odpružení zajišťuje jednočepový systém s nezávislým zavěšením středového pouzdra, nesoucího kliky. Jak systém funguje, jsme již uvedli mnohokrát. U sensoru však došlo k přepracování s cílem systém co nejvíce utěsnit, aby se stal maximálně bezúdržbovým. Díky mohutnosti hlavního čepu je spojení velmi tuhé, takže i tuhost pod záberem je na slušné úrovni. Díky spojení klik s předním rámovým trojúhelníkem pomocí kovaného vahacla iLink se prakticky nemění vzdálenost středu klik od sedla, takže pro jezdce není propružení nepřijemné,

► Pokračování na str. 2



Race Face Deus



Dnes už není na trhu tolik tzv. kultovních či garážových značek, jejichž komponenty by v očích ostatních cyklistů vyvolaly ono závistivé „aach“. Kanadská Race Face však dodnes má zvuk a punc vysoké kvality. A ačkoliv se zavedením sady Ride probojovala i do širších mas, její nejvíce postavené řady Next, Deus, Evolve či Atlas mají stále onen libý zvuk. A nutno podotknout, že i vzhled těchto komponentů je osobitý a kolu dodá punc exkluzivity.

Pro cross country jsou určeny komponenty ze sad Next (karbonové) a Deus (duralové). Představec ze sady Deus se vyrábí ve třech základních barevných provedeních – černý, bílý a chromovaný. Jako stavební materiál byla vybrána superpevná letecká slitina Al 7075, která dokáže výrazně navýšit tuhost i při minimální hmotnosti. Představec se vyrábí v délkách 70, 90, 100, 110 a 120mm se šestistupňovým stoupáním, přičemž nejkratší váží 135 gramů, testovaná „stovka“ pak na váze ukázala 149 gramů. Tato cifra je zcela odpovídající pro závodní nasazení, stejně tak jako i doporučená cena 2650Kč, která představec Race Face Deus řadí mezi exkluzivní zboží, které nebude mít na kole každý druhý jezdec.

(mig)

CA6600

Akční cena: 52.990,-

CA6600

Doporučená cena: ~~65.990,-~~

www.author.eu

Author kol

WWW.SPECIALIZED.COM

SPECIALIZED



9 1211 0303 03



Dokončení ze str. 1

jako tomu bylo u dávného ploouchovitého čepu, kdy kliky se zadní stavbou „uplavaly“ dozadu. Díky výše umístěnému čepu otáčení zadní kyvky se tahem řetězu přitahuje zadní kolo k zemi, takže při kruhovém šlápnutí by nemělo docházet k nežádoucímu propružování zadní stavby. Pokud však tlumiče nahustíme na odpovídající tlak (na 80 kg jezdec nám vyhovoval tlak 170 PSI) a necháme jej otevřený, při jízdě po tvrdém povrchu je vidět nepatrný pohyb pístitice při každém šlápnutí. Po aktivaci systému ProPedal tlumiče Fox



RP23 s nejvyšším stupněm ochrany proti propružování i však toto pohupování ustane. Proto má smysl si kolo GT Sensor pořídit jen s tlumičem, jež lze přitvrdit. Při jízdě po zmírněném lesním povrchu se nám tvrdší režim propadalu jevil jako lepší varianta, protože stroj bezchybně uhaněl kupředu a každé šlápnutí mělo velmi razantní odezvu. Zároveň však tlumič na větší nerovnosti reagoval propružením. **Sensor je skutečně v intencích svého zdvihu velmi rychlé kolo.** Odpružení jsme otvírali až ve sjezdech, kde se projevil rozumně navržené citlivost

tlumiče s malým objemem vzduchové komory a dlouhým chodem pístitice, jenž si s přehledem poradí s většinou překážek odpovídající velikosti. **Zároveň je zadní stavba díky kompaktnímu provedení velmi tuhá, takže nedochází k žádným ztrátám při šlápnutí a jízda je neuvěřitelně rychlá a přesná.** Na sensoru je také velmi dobře cítit, co se děje pod kolem, jezdec má vysoký stupeň kontroly nad bikem, pokud chce využít terénu pro odraz ke skoku či projíždí klopenou zatáčkou. Po jejím průjezdu je velmi snadné opět zrychlit, tlumiče jezdcovu energii nepohltili, ale naopak podpořili.

Soustředili jsme se i na tuhnutí zadní stavby pod brzděním, na něž by měly trpět jednočepové systémy, ale subjektivně

větrají na správném místě, aniž by hrozilo prostydnutí celého trupu. Nutno podotknout, že jezdcové zipů jsou dostatečně prodloužené provázky s gumovým zakončením, aby je sportovec mohl snadno uchopit i v huiatých rukavicích. Rozepínání zipů je tedy velmi jednoduché a rychlé. Při nošení batohu nebo lyží jsou výhodou odolné soft-shellové panely proti oděření na ramenu. Také konce rukávů jsou vyrobeny ze Soft Shellu a proti vniknutí sněhu dovnitř třeba při pádu zamezí ještě vnitřní elastické stažení spolu s otvorem pro palec. Bunda je vybavena dvěma obřími kapsami, do nichž se s přehledem schovají ruce v zimních rukavicích, na hrudi je pak ještě menší kapsa na doklady. Velkou pochvalu zaslouží také dostatek reflexních prvků.

Po svléknutí byla bunda zevnitř jen lehce orosena a během 20minutové pauzy na občerstvení krásně vyschla. Proto se Sensor Magnum výborně hodí pro náročné outdoorové aktivity a aktivní sporty v přírodě. Doporučená cena této bundy je 3295 Kč.

www.sensor.cz (mig)

- + tepelný komfort, propracovaný střih, odolnost proti větru i vodě
- nenalezli jsme

GT Sensor 1.0



ně jsme žádný markantní rozdíl ve funkci odpružení nepozorovali. Tlumič zabol s přehledem vše, co mu pod kola přišlo a na jezdci bylo pouze krotit řídítka do směru jízdy. Nutno podotknout, že sensor není žádný „trialák“, v zavřených zatáčkách se jezdec musí trochu posnažit, aby se vymotal, nicméně částečně mu s manévrováním pomohou širší řídítká. **Ve vysokých rychlostech však sensor budí dostatek důvěry, na kole je radost řídit se krajinou a užívat si opojný pocit z rychlosti.** Ve výjezdu se projeví umístění hlavního čepu vysoko nad předvodní tím, že při zařazení středního či malého převodníku se zadní stavba ještě více „lepi“ k zemi a tím zajišťuje výbornou trakci zadní pneumatiky, aniž by docházelo k prokluzování či nadsakování zadního kola. Bohužel, ve výjezdu se také projeví celkem vysoká hmotnost kola, která ve velikosti L dosahovala i s pedá-

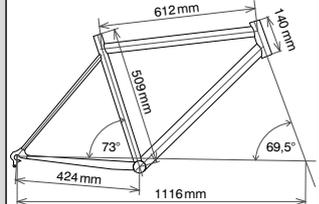
ly k hodnotě 13,3 kg. Ta je i přes použití tříkrát zeslabovaných hydroformovaných trubek EV6 a sady Deore XT v porovnání s podobně osazenými koly o něco vyšší. Naštěstí se však na ní podílí hlavně základní komponenty kokpitu a pláště, tedy díly, které lze snadno vyměnit za lehčí. **V ceně 64 999 Kč však najdeme i špičkovou vidlici Fox F120 s 15mm osou či zapletená kola Deore XT, takže cenově je kolo postaveno velmi rozumně.**

V nabídce značky najdeme kromě nejvyššího modelu Sensor 1.0 ještě dva levnější modely – černě zbarvená dvojka přijde na 49 999 Kč a oranžový Sensor 3.0 pak stojí velmi přátelých 34 999 Kč. www.bikecentrum.cz

Technická specifikace:

- Rám:** GT dural EV6
- Tlumič:** Fox Float RP23
- Vidlice:** Fox Float 32 RL 120 mm
- Kliky:** Truvativ Stylo, 44/32/22 z
- Pedály:** Shimano PDM-520
- Přesmykač:** Shimano XT
- Přehazovačka:** Shimano Shadow XT
- Razení:** Shimano XT
- Kazeta:** Shimano XT, 11-34 z
- Řídítka:** WTB Speed Disc
- Pláště:** Kenda Nevegal, 26 x 2.1
- Náboje:** Shimano XT CL
- Brzdy:** Shimano XT Disc
- Řídítka:** Ritchey Pro riser
- Představec:** Ritchey, OS
- Sedlo:** WTB Rocket V Comp
- Sedlovka:** Ritchey Comp
- Hmotnost:** 13,3 kg
- Cena:** 64 999 Kč

Velikost L



- + rychlost, trakce ve výjezdu, zdatné odpružení
- hmotnost

Sensor Magnum

Bundu Magnum domácí značky Sensor jsme mimo jiné otestovali na běžecké túře v horách, kde panovaly teploty mezi minus 5° a minus 12° C. A nelitovali jsme. Na trénink na běžeckém okruhu bychom sice vyběhli ve sportovním oblečení, ale na celodenní přechod po hřebenech jsme si tuto volbu nemohli vynachválit. Zateplená flíška totiž na první pohled vypadá celkem civilně, takže se hodí i na běžné nošení, ale parametry této bundy i její střih ji „odsuzují“ k náročnému zážití.

Základ bundy Magnum tvoří větruodolný fleecový materiál No-Wind® od firmy Pontetorto®, který se honosí vysokými hodnotami paropropustnosti a jehož membrána je formou sendviče kombinovaná s microfleeceem. Bunda je díky použití no-windu lehká a přitom dostatečně teplá, takže ani v tak nízkých teplotách jsme při tělesné aktivitě mrazem netrpěli. Materiál je podle zásad firmy Sensor jemný na dotek, což sportovec ocení třeba u límce, jenž schová zip do garáže a brada je v kontaktu pouze s jemným plynem.



Propracovanost bundy je také vidět na několika drobnostech. Sportovec jistě ocení možnost rozepnout větrací zipy v podpaží, které v takové zimě skvěle od-

PEARLIZUM

www.pearlizumi.cz

Cyklistická a běžecká obuv
Doplňky a textil v nejvyšší kvalitě

LISSPORT, Nový Svět 350, 512 46 Harrachov
e-mail: info@lissport.cz, tel. 481 311 820



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

Připravíme Vaše kola kamkoliv na ostrově

Ideální podmínky jsou tu i pro in-line bruslení



Zábavní večer s tanečnicí a tombolou

Kvalitní stravování formou švédských stolů

Regenerační a proteinové koktejly
Iontové nápoje před téninkem
Odpolední těstovinový a kašový bufet
Závěrečný večírek na venkovském sídle ředitele hotelu

ZDARMA
OD SPONZORŮ

ODJEZD	POČET NOCÍ	CENA
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 €
20.3. - 27.3. z Drážďan	7	470 €

ODJEZD	POČET NOCÍ	CENA
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 €
24.3. - 3.4. z Mnichova	10	528 €
24.3. - 7.4. z Vídně	14	659 €
25.3. - 2.4. z Norimberka	8	480 €
25.3. - 6.4. z Mnichova	12	776 €
26.3. - 5.4. z Mnichova	10	570 €

ODJEZD	POČET NOCÍ	CENA
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 €
5.4. - 13.4. z Drážďan	8	488 €

ODJEZD	POČET NOCÍ	CENA
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 €



www.nacesty.cz/sportovni-pobyty

V zimním období je víc než kdy jindy vhodné z kola sejmut nášlapné pedály, nasadit ploché platformy a vyrazit do sněhu trénovat techniku jízdy v nezpevněném povrchu.

Absence nášlapných pedálů totiž přináší daleko vyšší míru bezpečí na kluzkém a nestabilním sněhu či v blátě. Jen si představte situaci, kdy nečekaně podklouzne přední kolo. Přirozený reflex automaticky vykopává nohu kupředu, aby jezdec neztratil stabilitu, ale pokud zamrzlé, sněhem zalepené nášlapy zrovna tručují, nohu nepustí. Každý to známe. A to je přesně ten důvod, proč má smysl na zimu esepédecká a jim podobné systémy uložit ke spánku.

Nášlapné boty bez kufrů?



Impact 2
Tímto svým „držením“ se blíží k zavaknutím do nášlapného pedálu. Pouze pokud na poprvé stoupneme na pedály křivé, pro změnu či jemnou úpravu pozice boty na pedálu je třeba nohu úplně zvednout a přelápnout si. Pouhé posunutí podrážky po pedálu do strany, které je možné u obvyklé obuvi, fiveteny prakticky nedovolí.

Five Ten 2010
V nabídce značky najdeme celkem desítku modelů, z nichž asi nejvýznamnějším zástupcem je model **Impact 2**. Ten se prodává v nízkém a kotníčkovém provedení a na jeho základě vznikly i dva pro-modely Sama Hilla a Nathana Rennieho. Biker u této nekompro-

misi obuvi ocení nejen ultraplňnou podrážku, ale i přetažení podrážky na špičku a boky. Tak jsou boty nejen lépe chráněny proti odření, ale zároveň se o něco zlepšuje i odolnost proti vnikání vody odspodu. Svrchní materiál obuvi ve syntetické kůži slibuje výbornou ochranu proti oděru, špině, moku a odolnost proti nárazu. Také spodní část chodidla je chráněna proti došlapnutí na ostrý kámen vnitřní mezipodešví z PU laminátu.



Druhým zajímavým modelem je civilnější **Freerider**, jehož vzhled se blíží klasickým skateboardovým botám, ale oproti nim je tu opět výrazná výhoda v podrážce Stealth. Boty Freerider jsou určeny do méně extrémního prostředí, hodí se spíš do suchého lesa, neboť jsou mnohem více prodyšné, než model Impact 2. Zároveň také neposkytují tolik ochrany v těžkém terénu. Dale v nabídce najdeme závodní, civilní i dámské modely. (mig)

Modely pro rok 2010



Freerider

Jenže pro jezdce, který se celý život spoléhá na nohy pevně zavaknuté u pedálůch, bude zřejmě přechod na ploché pedály nepředstavitelnou patálií. Jistotu pomoci by mohla být biková obuv americké značky Five Ten (5.10), kterou již

zná každý freerider, jezdící na plochých platformových pedálech. Podrážka 5.10 Stealth, pocházející z lezecské obuvi, je totiž natolik přilnavá, že se k pinům plochých pedálů prakticky skoro lepí. A právě boty fiveten mohou přechod na volné pedály usnadnit i pravověrnému bikerovi, neboť jsou stavené přímo pro ostré piny pedálů. Nejen že se piny lépe zanoří do podrážky Stealth, ale její profil také zabrání sklouznutí nohy z pedálu.

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

Author Windster Plus

Zimní membránové rukavice Author Windster Plus nabízejí univerzální využití, provedení jejich dlaně a svrchní části bude vyhovovat cyklistům i běžkařům. Míra zateplení odpovídá především teplotám lehce nad bodem mrazu, při použití na horské kolo či na běžky ale nabídnou dostatečnou izolaci i v minisových teplotách. Svrchní membrána Ultra 3 Tech zabrání nejen profouknutí, ale účinně odolává i vodě. Instalace materiálu s membránou také na úzké panely mezi prsty je z hlediska komfortu jezdecké nemalou výhodou. Plocha froté, určeného k utírání nosu, je minimalizována pouze na hřbet palce.

vání pak změkčuje její středovou partii. Protiskluzová úprava je přítomna na dlaní i na bříškách posledních článků ukazovky a prostředníku. Celkový stříh je provedený s maximálním ohledem na anatomii ruky. Rukavice Author Windster Plus nabídnou ideální usazení, na čemž se podílí i jejich pružný náplet vhodně obepínající zápěstí. Překrytí rukavic s manžetou rukávů bundy je proto zcela funkční. Otázkou praktičnosti jsou pouze bílé podélné panely na hřbetu rukavice, které se logicky rychleji špiní. Na druhou stranu rukavicím propůjčují velice elegantní vzhled. Reflexní nápis na hřbetu prstu považujeme z hlediska bezpečnosti za dostatečný, nicméně reflexní paspule v některém ze svrchních švů by rozhodně také nebyla od věci.

Cena rukavic Author Windster Plus je od 450 korun. www.author.cz (kad)

Dlaň z velice jemné syntetické kůže Serino nepostrádá funkční výtuhy v nejzávažnějších partích, tedy především v okolí palce. Méně výrazná výstelka je v horní části dlaně, gelové polstro-

- + stříh, propracovaná dlaň
- nenalezi jsme

RST First Air 2009

Jakmile servisní kontrola vidlice odhalí neoprávněné poškození, kdy výměna značících součástí přijde draž, než koupě vidlice nové, je na čase porozhédnout se po novém modelu předního odpružení. A nemusíme ani sahat do nejvyšších cenových páter, abychom si na své brázdě krajinou pořídili lehkou a zároveň funkční vidici. Kromě produktů vyhlášených značek jako Fox, Magura, DT Swiss, Rock Shox či Manitou, které disponují tím nejlepším, ale také si za to nechají zaplatit, totiž dnes na trhu najdeme i velmi zdařilé modely v nižších cenových hladinách od producentů SR Suntour a RST. Obě značky totiž již dávno setřásky renomé producentů vidlic na levná kola a mají v portfoliu plnohodnotné závodní modely.

z duralu řady AI 7050, je vsazen do korunky neopravitelně poškození, kdy výměna značících součástí přijde draž, než koupě vidlice nové, je na čase porozhédnout se po novém modelu předního odpružení. A nemusíme ani sahat do nejvyšších cenových páter, abychom si na své brázdě krajinou pořídili lehkou a zároveň funkční vidici. Kromě produktů vyhlášených značek jako Fox, Magura, DT Swiss, Rock Shox či Manitou, které disponují tím nejlepším, ale také si za to nechají zaplatit, totiž dnes na trhu najdeme i velmi zdařilé modely v nižších cenových hladinách od producentů SR Suntour a RST. Obě značky totiž již dávno setřásky renomé producentů vidlic na levná kola a mají v portfoliu plnohodnotné závodní modely.

možné vyšerpat pouze na hodně velkých rázech, při běžné jízdě je při propružení cítit přitvrzení na konci zdvihu. Čitlivost vidlice na malé nerovnosti je v rámci XC nasazení dostatečná, ovšem rozdíl oproti vidlicím se dvěma komorami je znát. Pro závodní jízdu je příjemné, že se správně nahuštěná vidlice při šlapání veselé prakticky nepohupuje, ale zároveň ani nevyzubává jemné nerovnosti. Postavení se do pedálu jí již rozhodně, proti čemuž zakročí páčka blokace. Lockout je použita lehká duralová patrona. Vidlice dává plných 100mm zdvihu, které je



RST po česku
Taiwanská značka Rapid Suspension Technology je pro nás zajímavá i tím, že na vývoji jejich vidlice se podílí čeští jezdci, spojení se značkami Author a AGang. Například bývalý trialista a freestyler Jaromír Špěný má dokonce svou signaturu vidlici Space, kterou používají nejlepší čeští jezdci freestyle MTB.

Na vývoji XC vidlice FIRST se zase v rámci testování podíleli Václav Ježek a Pavla Havlíková. Výsledkem jsou dvě verze vidlice FIRST s označením AI a Platinum, které se liší provedením tlumení a hmotností. Vyšší model Platinum se totiž při ceně 6490 Kč honosí fantastickou hmotností 1450 gramů (i se sloupkem). Ale ani FIRST Air za 4990 Kč se za hmotnostní cifru 1650g nemusí stydět.

FIRST Air
Pro oba modely je společná konstrukce, na první pohled se liší pouze bílou korunkou u dražší vidlice Platinum. Sloupek, vyrobený

Tuhost vidlice je oproti rozšířenějšímu modelům s šavlemi průměru 32mm o něco nižší (je to vidět třeba při podélném pohledu shora, kdy se vidlice pod brzděním přední kotoučkovou v rádu milimetrů ohýbá vzad), není to však nic významného. Tuhost v křivce v klikatých zatáčkách nijak netrpí, vidlice je pod jezdce hmotnosti 75kg dostatečně tuhá a vedení směru jisté.

Příjemné je ocenění kvality vidlic FIRST od výrobce kol, kteří tyto cenově dostupné vidlice s kvalitní funkcí montují na stále více nových sériových kol, kde „FIRSTky“ často nahrazují modely Tora od Rock Shoxu. Ty jsou ve stejné cenové relaci díky ocelovým vnitřním nohám o víc jak půl kila těžší, takže zákazník oproti loňsku získá kolo s výrazně lehčím předkem. Více informací o dostupnosti vidlic najdeme na stránkách dovozce. www.rstmb.cz (mig)

- + nízká hmotnost, funkce, přitvrzení na konci zdvihu
- nenalezi jsme

4EVER
Slechtejme kola čistě rasy. Všechny modely 4EVER jsou osazeny komponenty odpovídající kategorie. www.4ever.cz
ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)ADY
www.cykl.cz - elektronický adresář maloobchodu

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

Zájem veřejnosti o elektrokola v poslední době výrazně roste. Stačí se porozhlédnout například po cyklistických veletrzích a může se zdát, že elektrický pohon u cestovních jízdních kol za pár let možná převládá zažitou klasiku.

Také vzhledem ke zdražování benzínu můžeme tento trend i do budoucna skutečně předpokládat. A přestože je u nás situace, daná samozřejmě především samotnou poptávkou veřejnosti, výrazně odlišná třeba od sousedního Německa, tak se nabídka elektrokola i na českém trhu neustále rozšiřuje. Elektrokola na domácích silnicích sice stále potkáme spíše výjimečně, celosvětově se však jedná o jasný fenomén v dopravě, především té městské.

Čína versus západní Evropa

Největší velmoči je po této stránce Čína, kde je v současnosti údajně v provozu přes šedesát pět milionů elektrokola. To může znít skoro jako elektrokolový ráj, který minimálně zatěžuje životní prostředí. Opak je však pravdou, neboť s ekologickou likvidací použitých olověných baterií si tam příliš hlavu nelámou. Hlavním požadavkem



Motorizaci sériových modelů značky Author, a vlastně také všech dalších kol, se zabývá například domácí firma Cyclestar.



Baterie lze v jejich nosníku většinou zamknout, takže jsou chráněny před odcizením.



Luxusnější elektrokola bývají vybavena informativním displejem, znázorňujícím aktuální jízdní režim, kapacitu baterií či klasické funkce cyklocomputeru.

masové výroby elektrokola v Číně je samozřejmě o co nejnižší cena, čemuž logicky většinou odpovídá i kvalita samotných elektromotorů poháněných jízdních kol.

Naopak maximální propracovanost, životnost i cestovní a uživatelský komfort, to vše jsou vlastnosti elektrokola především západoevropských značek. Zde není elektrokolo určeno vyloučeně pro masy. Je bráno jako ekologický dopravní prostředek, u nějž je vedle samotné funkce a určité individuality kladen důraz také na design a pohodlí. Cena kvalitního elektrokola není v Evropě nijak nízká, odpovídá však použitým technologiím a také nižší hmotnosti, především ve srovnání s neznačkovou čínskou konkurencí. Zatímco v Číně je v současnosti elektrokolo jedním z nejlacnějších dopravních prostředků vůbec, u nás jsou ceny kvalitnějších modelů na úrovni funkčního a celkem zachovalého ojetého auta. To je dostatečným obrazem kvality nabízených elektrokola v Evropě a v Číně.

Takže jestli se něčemu při pořizování elektrokola vyloučeně vyhnout, pak by to byla právě laciná neznačková produkce z Číny, na níž se dá běžně narazit na internetu. Při volbě takřka jakéhokoliv ze značkových certifikovaných produktů se v dnešní době v podstatě nesáhne vedle. Taková elektrokola musela projít náročným vývojem a testováním, což se týká jak firm, které mají elektrokola ve své nabídce jen okrajově, tak samozřejmě i těch, u nichž tato kola představují důležitou nebo hlavní část produkce.

Na trhu jsou elektrokola v běžném „dospělém“ provedení, ale i dvacítky skládací či MTB modely. Stačí se rozhodnout, jaký typ kola bude pro konkrétní určení nevhodnější. S menšími koly logicky souvisí horší jízdní komfort. Na druhou stranu, cpat do vřátu v paneláku elektrokola s osmdesátipalcovými koly nemusí být právě snadné. Přece jen je potřeba počítat s o něco složitější manipulací danou vyšší hmotností elektromotoru a akumulátoru. Takže před nákupem je dobré vše maximálně promyslet. Třeba taková skládacíka Author Simplex, dodatečně vybavená elektromotorem, může řešit situaci v případě menšího bytu nebo malého vřátu.

Historie elektropohonu

První jízdní kolo s doplnkovým elektrickým pohonem není až o tolik mladší než klasické kolo. Již v roce 1877 byl totiž v Americe patentován bicykl vybavený elektrickým motorem, umístěným přímo u klikové hřídele pohánějící zadní kolo. Na svou dobu se jednalo o konstrukčně vyspělý systém, který byl následován dalšími konstruktéry. Samozřejmě, vedle elektrické energie bylo větší množství kol vybaveno doplnkovým pohonem pomocí instalace spalovacího motoru, čímž vzniklo klasické motokolo. To je ale úplně jiný příběh a zatímco mopedy se vyvíjely paralelně s jízdními koly a motocykly až do současnosti, elektrokola se na dlouhou dobu téměř vytratila a znovu se na scéně ve větší

Elektro-budoucnost

míře objevila až v posledních letech. Tedy v době, kdy jsou donekonečna vyzdvižovány pojmy jako ekologie či nulové emise.

Stranou vývoje ale nezůstaly ani české země, kde například nechal patentovat svůj elektrocycl roku 1938 konstruktér Fügner. Tehdy ale bylo nutno počítat s hodně vysokou hmotností a minimálním dojezdem. Například jeden z prototypů elektrokola, vyrobený ke konci druhé světové války, vážil téměř sto padesát kilogramů, což byl logický důsledek použití obovských olověných baterií.

Zásadní evoluce elektrokola je ale záležitostí až devadesátých let minulého století, tedy vlastně současně s rozvojem MTB. Hodně důležitou roli zde sehrála především možnost ovládní točivého momentu

například do zadního nosiče či dpropřesť rámu, jako je tomu například u e-biků KTM. Na druhou stranu, čím níže je baterie umístěná, o to lépe je rozloženo těžiště, takže každá konstrukce má svá pro i proti.

Kam s motorem?

V případě motoru není při výběru nutná až tak velká obezřetnost. Používají se především bezkartáčové elektromotory, které jsou umístěné v náboji předního či zadního kola. Jejich výkon se zpravidla pohybuje v rozmezí od 150 do 400 W, evropská norma však u elektrokola definuje výkon do 250 W. Vedle již elektromotorem osazených kol se prodávají také samostatné sady elektropohonu, u nichž lze volit, zda bude hnáno přední či zadní kolo. O něco

Důležitým světovým výrobcem elektrokola je značka Giant, která svá elektrokola označuje jako „hybridní“.



Rakouská značka KTM vidí budoucnost také v elektrickém pohonu sportovních MTB modelů.

U kvalitnějších elektrokola je většinou možné vybírat z několika jízdních režimů, podle profilu terénu i podle aktuálního stavu kapacity akumulátoru. S využitím pedal asistenta tedy jde o snížení či zvýšení asistence elektromotorem samotnému šlapání. V případě úplného vybití baterie pak slouží elektrokolo jako klasické jízdní kolo. Takže jakákoliv obava, že nás nechá někde na cestě, je zbytečná.

Ovládací panel na řídítkách, na němž může být umístěno přepínání jednotlivých režimů, je také často vybaven indikátorem kapacity baterie. Vedle toho u dražších modelů nabízí také rychloměr či počítač ujeté vzdálenosti.

Evropská norma omezuje maximální rychlost elektrokola na 25 km/h. V případě

Situace na domácím trhu

Na našem trhu je celá řada značek, v jejichž nabídce nalezneme elektrokola. Cenově nejodstupnějšími jsou modely značky Worker (www.worker.cz) či pražské firmy Cyclestar (www.cyclestar.cz), Luxusnější elektrokola mají v nabídce značky Giant (www.progressbikes.cz), Hercules (www.hercules-bikes.cz), Gazelle (www.gazelle-bikes.cz), Winora (www.winora.de) či KTM (www.ktmbikes.cz). Lákavým poměrem ceny a užitných vlastností se mohou pochlubit také elektrokola značky Apache (www.apache-bike.cz), v její nabídce se vedle dámské varianty Elektra, která loni prošla našim testem, objeví také čistě pánský model.

Upíká firma BP Lumen (www.bplumen.cz) nabízí samostatné sady pro dodatečnou elektrickou motorizaci v podstatě jakéhokoliv jízdního kola.

Budoucnost pod proudem!

Hodně zajímavým počinem, jenž by mohl ovlivnit budoucí podobu elektrokola, je takzvaný Green Wheel. Tento produkt Massachusettského technologického institutu je jediným kolem, v jehož náboji je vedle samotného



Elektromotor je nejčastěji umístěn v rozměrném plášti předního či zadního náboje.



Ovládní akceleratoru je nejčastěji vyřešeno prostřednictvím otočné rukojeti.



hůře funkčním, ale v podstatě univerzálním, je systém nastavby nad zadní či přední kolo, které je hnáno třením náhonu o plášť. V současnosti lze ale takové řešení považovat za dávno překonané.

Vyložený atyp pak představuje produkt německé značky Gruber Assist, o němž jsme již v minulosti na stránkách Cyklobservisu psali. Jedná se o miniaturní elektromotor nasunutý do sedlové trubky běžného kola. Ten pomocí hřídele s úkosovým ozubeným osazením pohání středovou osu klik.

I když se nejedná o plnohodnotné elektrokolo, jezdcí tento systém dokáže přece jen pomoci. Kolo jim vybavené se přitom tváří zcela nevině. Spinač umístěný v rohu na řídítkách je stejně lehece přehlédnutelný jako útlá kabeláž či akumulátor zasunutý v trochu rozměrnější podsedlové brašničce.

Používané typy baterií

Právě baterie byly v minulosti největší překážkou pro výraznější rozšíření elektrokola. V současnosti se v praxi setkáváme s třemi typy baterií. Základem jsou i nadále klasické olověné akumulátory, které sice nemají tak vysokou životnost jako dražší baterie, nicméně cenově jsou jednoznačně nejodstupnější. Modernější baterie jsou však často nejen lehčí, ale nabídnou také vyšší počet možných dobíjecích cyklů a rychlejší plně nabídní. U dražších elektrokola se dnes používají především lithium-iontové (Li-Ion) a lithium-ion-polymer (Li-Pol) baterie. Ty jsou sice oproti klasickým olověným akumulátorům celkově křehčí, i tak ale jejich klady rozhodně převládají.

Kvalitní baterie jsou na elektrokole téměř nejdražší součástí, s tím je nutné počítat při jejich výměně, již se běžný uživatel elektrokola po třech až pěti letech většinou nevyhne. A přestože tedy v současnosti není nová Li-Ion či Li-Pol baterie nijak laciným, lze předpokládat, že během pár let jejich cena výrazněji klesnou.

Výrobci udávají počty dobíjecích cyklů se pohybuji mezi hodnotami 500 a 1000, přičemž na plně nabídní lze s některými elektrocycli ujet za ideálních podmínek v ekonomickém režimu (tedy s pouze minimální podporou elektromotorem) vzdálenost blízkou až sto kilometrům. V praxi jsou však většinou reálnější hodnoty okolo padesáti kilometrů.

Jízdní režimy

Většina elektrokola je vybavena takzvaným „pedal asistentem“ či běžným akceleratorem, tedy páčkou či otočnou rukojeti postupně aktivující elektromotor. Pedal asistent se aktivuje šlapáním do pedálů a podle síly záběru automaticky v přímé úměře narůstá také asistence elektromotorem. Oproti tomu běžný akcelerator umožňuje je rozjezd v podstatě jako na motorce, tedy bez nutnosti šlapání. Vzhledem k délece výdrže je pedal asistent rozhodně výhodou.



Umístění baterie je závislé na možnostech konstrukce rámu.



Nejjednodušším řešením, které není závislé na úpravě rámu, je zasazení baterie do zadního nosiče.

pedal asistenta se tedy při dosažení této rychlosti elektrický pohon automaticky odpojuje. Je to logické, aby si nebylo úplně vhodné, aby si to naše babička hasila na nákup čtyřicítkou. Na druhou stranu, šikovně ručičky si s podobným omezovacím jistič dokáží pohrát, samozřejmě ale za cenu ztráty garance od výrobce. Stejně tak se pohon motorem odpojuje po zmáčknutí přední či zadní brzdy, k čemuž slouží snímače umístěné v brzdových pákách.

Za kolik budeme jezdit?

V případě elektrokola není jezdec oproti běžnému cyklistovi nijak omezen, může využívat i cyklostezky, přestože vlastně sedlá motorový osobní dopravní prostředek. Přitom zdaleka není závislý pouze na fyzické lidské síle. Není potřeba jakýkoliv řidičský průkaz, elektrokolo lze navíc připravovat třeba ve vlaku, cyklobusu či v městské hromadné dopravě. Takže vlastně samá pozitiva.

Za kolik se ale dá na takovém elektrokole jezdit? Na toto téma již proběhla řada studií. Nabíjení baterie na maximální kapacitu by mělo přijít na necelé tři koruny. K nabíjení stačí klasická zásuvka na 230 V a speciální nabíječka, dodávaná ke kolu. Při přepočtu na ujetou vzdálenost by měl jeden kilometr jízdy na elektrokole vyjít asi na pět haléřů. Tyto údaje se samozřejmě mění v závislosti na konkrétním používaném jízdním režimu a na profilu trasy. Do konečného kilometrového vyúčtování zasáhnou samozřejmě i takové vlivy jako třeba vítr.

I v případě, že se budeme snažit spočítat „spotřebu“ elektrokola v dlouhodobém provozu, dojdeme k závěru, že takové kolo jezdí, ve srovnání s ostatními motorovými dopravními prostředky, prakticky zadarmo. Velkými investicemi jsou pouze částky za pořízení kola a případnou výměnu baterie po několika letech provozu.

elektromotoru integrován také akumulátor a generátor. Takové kolo se dá nasadit vlastně do jakéhokoliv standardního jízdního kola, aniž by byl výrazněji narušen jeho kompaktní vzhled. Údajový dojezd má být až čtyřicet kilometrů a celková životnost přes šedesát tisíc kilometrů. Klasický akcelerator při narádání nabízí mobilní telefon umístěný na řídítkách, který komunikuje se zadním kolem pomocí bluetooth technologie. Je to sice trochu užitá, nicméně při současných technologiích rozhodně ne nemožné.

O budoucnosti elektrokola se asi není nutné rozepisovat. Částečný pokles cen používaných baterií, možný v následujících letech, ještě zvýrazní rozšíření elektrokola. Výhodou těchto ekologických dopravních prostředků je fakt, že by díky nim mohla alespoň v přivítavém počasí řada lidí odložit svá auta. A přestože je asistence elektromotorem výrazná, i tak nutí jezdců šlapat. Takže by tato kola snad mohla k nějakému pohybu donutit lidi, kteří ho mají nedostatek. Nebo je taková myšlenka utopická a od plechových motorizovaných krabic je člověk již neoddelitelný? Možná. Ale i tak by mohla elektrokola dostat ven lidi, kteří by klasické kolo jinak nepoužili.

Například pro cestovní po městech je elektrokolo ideálním prostředkem. Jeho využití umožňuje optimální průchodnost upcpaným centrem, vyhnutí se problematickým komunikacím a využití náplavek podél řek, městských parků a dalších zkratk, ať už vybavených cyklostezkami či nikoli. Je na elektrokole přitom neznamená dojezd do cílového místa splavený s potůčků potu tekoucími z čela. Takže možností, že alespoň někteří lidé díky elektrokolu na několik dní v roce odloží svá auta, má rozhodně smysl. V přístupu pár letech k nám cyklistům zkrátka v nemalém množství přibudou elektrocyclisté, s tím je nutné počítat.

Jan Kadečka

Pro domácí ježdění

V silných mrazech se cyklistovi ani přes vybavení kvalitním termoprádlem nechce ven, ale protočit nohy by to občas chtělo. Na trhu je celá řada rotopedů, spinnerů nebo trenažerů. Právě ty umožní upnout svého miláčka a užívat si na něm najíždění kilometrů pohodlně třeba před televizí.

Jednou z dostupných variant je trenažér **BBB Trainer QR**, který díky magnetické brzdě a rychloupínacímu upevnění kola patří mezi ty důmyslnější.

Duralová ramena základního stojanu jsou vůči sobě samozřejmě sklopná, pro snadné uložení celého trenažéru třeba pod postel. K uchycení kola slouží dvě ocelové hlavice, z nichž jedna je na šroubu s dvojitými pojistnými maticemi a druhá je na rychloupínacím táhlu. Díky tomu lze nastavit nejdříve šroub do požadované polohy a zajistit jej matkami s osazením pro otáčení rukou, aby bylo možné ve finále jen dotáhnout druhou hlavici s rychloupínákem. Proti klasicke se dvěma šrouby je toto řešení mnohem snáze ovladatelné a upnutí kola je po prvotním nastavení rychléjší.

Samozřejmostí je přiložený ocelový rychloupínák s kovovou hlavou, kterým nahradíme originální provedení v náboji.

Mechanismus brzdý má kovový setravníků a magneticky ovládanou brzdou s dálkovou regulací účinku. Celý mechanismus je sklop-



ný a dá se regulovat síla jeho přítlaku pomocí šroubu s plastovým osazením. Pro snadnější nastavení podle průměru kola je opěrný díl mechanismu vybaven trojitým profilem s různou výškou hran odpovídající průměru kola.

Upevnění kola i nastavení mechanismu jsou jednoduché, stejně jako montáž pětipolohové páčky na řídítka či představec. Objímka s nastavitelným rychloupínákem pasuje na všechny průměry řídítek a lze ji přidělat i na představec.

Pět stupňů odporu magnetické brzdý ovládá přes lanko vzdálenost magnetických čelistí od otočného srdce mechanismu. Bohužel



výraznější rozdíl mezi nejnižším a nejvyšším stupněm odporu není příliš znatelný.

Při šlapání je znát tuhost celého mechanismu, menší výkyv do stran jezdce zaznamená jen na pozici rámu a zadní stavby. Chod setravníků je naprosto tichý, jediný hluk tak dělá plášť, ale to záleží na jeho hrubosti. Nemusíme zdůrazňovat, že naprosto hladké provedení je zde žádoucí.

Cena tohoto domácího „pomocníka“ je 3 990 korun, což vzhledem k rychloupínacímu mechanismu a ovládání odporu není až tak moc.

www.jmctrading.cz

(už)

+ upnutí kola, tuhost, regulace odporu

- nenalezi jsme

Více je skutečně více

Prilba **Specialized Vice** se hodně povedla. Nejenže vypadá podstatně dražší, než naznačuje cena 1 790 korun, ale i její zpracování, odvětrání a usazení na hlavě jako by vypovídaly o vyšší třídě. Hodně hluboký, masivně vyhlížející skelet již od pohledu nabízí velice účinné deforlační zóny, stejně tak výrazně dolů protažená zadní partie je z bezpečnostního hlediska jasnou výhodou. Svou koncepcí tak model **Vice** plně uspokojí potřeby enduro a all-mountain jezdce, přitom faktickou, námi zvažovanou hmotností 349 gramů včetně štitku ve velikosti Medium odpovídá běžným, podstatně méně bytelným XC modelům.

Skelet prilby a jeho bočnice jsou spíše užší, takže prilba na hlavě nejen dobře sedí, ale navíc také pěkně vypadá. Při pohledu zepředu v ní hlava jezdce rozhodně nepůsobí oním nepopulárním „hříbkovitým“ dojmem. Celkové



kvalitní usazení, zajištěné již samotnou nadprůměrnou hloubkou skeletu, ještě podtrhuje nový seřizitelný mechanismus pro nastavení vnitřního obvodu prilby. Útlá celobodová plastová čelenka vzadu využívá otočné kolečko, takže

přizpůsobení obvodu hlavy je otázkou okamžiku. Za zcela dokonalé považujeme provedení vnitřních výsterek, které maximálně navyšují komfort uživatele.

Štítek je umístěn výše, což účinně vyvažuje jeho rozměrnost i fakt, že jej nelze výškově nastavovat. Ve výhledu nám v terénu nijak nepřekážel. Jeho uchycení pomocí kovových sroubků s atypicky tvarovanou leskle stříbrnou hlavíčkou a vnitřním imbusovým osazením působí sice nezvykle, je ale plně funkční. Jediné, co si neodpustíme přílibě **Specialized Vice** vytknout, je úplná absence reflexních prvků.

Taková věc by se výrobci již v současnosti neměla stávat, natožpak značce, jakou je **Specialized**. Na druhou stranu to správně reflexních samolepek, celkově je totiž prilba **Vice** více než zdarila.

www.specialized.cz

(kad)

+ zpracování, usazení na hlavě, celková robustnost, provedení výsterek, cena

- úplná absence reflexních prvků

Za 15 kilogramů AGANG

Patříte do početné cyklistické skupinky lidí, kteří mají nadváhu, ale ani ta jim nebrání provozovat ten nejkrásnější sport, jakým je cyklistika? Říkali jste si již mnohokrát, že do příští sezóny musíte zhubnout, abyste stačili štihlejší kamarádům do kopce, aby se vám lépe zavazovaly kaničky u bot, nebo abyste si oblékli starší cyklistické oblečení, které jste však museli odložit do šatníku?



Nyní máte jedinečnou možnost. Časopis **Cykloservis** hledá dobrovolníka, který má větší nadváhu, často používá kolo jako sportovní náčiní a chce zhubnout. A co za to? Když se to dotyčným pověde, obdrží od firmy **Universe Agency**, která je sponzorem akce, krásné kolo **AGang Gansta 8.0** v hodnotě 32.990,- Kč. Nádherné kolo od zcela nové značky na našem trhu, které je osazené kotoučovými brzdami **Hayes**, součástkami **Sram X7**, klikami **FSA** a přední vidlicí **Rock Shox**.

Podmínkou k získání kola je samozřejmě docílit nižší, námi určené hmotnosti (cca -15 kg) ve stanoveném období cca 3 měsíce.

Zájemci se mohou hlásit na emailu miloskaspar@seznam.cz. Uveďte celé jméno, alespoň město nebo obec, věk, telefon a příjste něco o sobě s ohledem na vaše cyklistické aktivity.

Podobnou soutěž absolvoval v roce 2006 cyklista **Tonda**. Jeho úkolem bylo zhubnout za 3 měsíce o 15 kg. **Tonda** to dokázal a snížil svou váhu dokonce ze 100,1 kg na 81 kg. I tehdy vyhrál hodnotné kolo.

Dokážete to také? Chcete se nejen lépe cítit, ale ještě k tomu vyhrát pěkné kolo? Maličkost, přihlaste se a třeba budete mít štěstí a budete vybráni. A potom již stačí vynechat ve svém jídelníčku buřček, paštičky a začít se více hýbat...

(red)



NEMUSÍŠ STOUPÁNÍ MILOVAT, ALE URČITĚ HO BUDEŠ MÍT RADŠÍ.

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

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



VÍCE INFORMACÍ NA BIKECENTRUM.CZ



©2010 GT Bicycles

Cyklobunda 2F

Maximální univerzalita, to je asi nejdůležitější vlastnost testované cyklistické bundy domácí značky 2F. Použití odolného materiálu s mikroporézním záterem a podlepenými švy zajišťuje ideální ochranu proti vodě i chladnému proudícímu vzduchu. Vodní sloupec o hodnotě 6 000 mm je zároveň doplněn dostatečnou paropropustností, takže je zajištěn optimální komfort při cyklistice či jakékoli jiné outdoorové aktivitě. Použití stříh dovoluje vedle kola využít také při lyžování, běhu nebo horské turistice, elegantní barevná kombinace a pečlivé zpracování umožňují i zcela civilní využití cyklobundy.

Celkové volnější stříh bude vyhovovat spíše hobby jezdcům. Praktické je protažení zadního dílu oproti přednímu, dostatečnou délku nabízejí rukávy. Spodní lem bundy i zakončení rukávů je vyřešeno vstíhou plochou gumou, aby se



- + univerzalita, ochrana proti vodě a větru
- mělčí přední kapsy

vání v pase není na škodu. Ideálně je vyřešen límeček s kapucí uvnitř. Jeho výška dobře chrání krk před prochlazením v nepříznivém počasí, výhodou je možnost stažení obvodu límečku. Kapucí uvítají spíš pěší turisté. Maximálně spokojeni jsme byli s rozměrnou kapsou na zádech. Přední kapsy se šikmými vstupy se tváří civilněji, při jízdě na kole však ničemu nepokážou. Pouze při běžném použití bychom uvítali větší hloubku těchto kaps. Přední zip je proti profouknutí vybaven dostatečným překrytím, stejně je proti vodě ochráněn i zip kapsy na zádech. Na jeho překrytí nechýbí reflexní materiál.

Celková funkce bundy je velice dobrá, absolutní maximum nabízí z hlediska ochrany proti vodě a větru. Cykloturisté jistě uvítají také přiložený obal, do něj lze bundu rychle složit i pomocí pásků se suchým zipem ji připnout například k horní trubce rámu.

Cyklobunda 2F stojí 1 659 korun. V nabídce je šedočerná, červenočerná a oranžovočerná varianta.

www.2f.cz (kad)

Author AS-7-Pro NoWind

Novinkou letošní zimní kolekce značky Author jsou zateplené čapky AS-7-Pro NoWind vybavené protivětrnou membránou na stehnech a v kolenní oblasti. Absence antibakteriální vložky a velice dobře provedený anatomický stříh dělají z tohoto modelu univerzální kalhoty jak na kolo, tak na běžky.

Vynikající pružnost jak samotného základního zatepleného materiálu Tecnopile, tak i použité membrány NoWind, poskytnou uživateli maximální komfort a takřka nulové omezení v pohybu.

Složitější stříh, využívající kombinace plochých a klasických švů, nabízí optimální usazení na těle. Délka nohavic je vzhledem ke konkrétním velikostem dostatečná, oblékání usnadňují zipy na jejich koncích. Jediné, co nám na nohavicích chybělo, bylo výraznější použití reflexních prvků, k čemuž lemy okolo zipů vybízejí. Místo toho jsou na vnitřní straně nohavic šity pouze malé reflexní obdélníky.

Vpředu použitá protivětrná membrána kryje stehna a kolena. Její ochrana proti profouknutí těchto partií je vynikající, klasický prodyšný materiál použitý na zbylé části kalhot zase umožní dobrou ventilaci. Membrána nám však scházela z boku přední strany stehna, od kolenu se totiž větrudolné panely postupně směrem vzhůru zužují. Ochrana kolena a rozkroku před profouknutím je tedy vynikající, ale horší je to už v oblasti kyčlí.

Přední díl je o něco vyšší, použití zipu je zde rozhodně výhodou. Pochvalu zasluhuje instalace membrány na zadním dílu, ve spodní části zad, kde v případě zpození zabráni ofouknutí. Tento prvek není u zimních kalhot standardem a jeho přínos je přitom jednoznačný. Maximálně spokojeni jsme byli se širokým síťovaným lačlem nabízejícím skvělou pružnost i prodyšnost.

Kalhoty Author AS-7-Pro NoWind vynikají svým kvalitním zpracováním. Jejich cena je 2 195 korun.

www.author.cz (kad)



- + usazení na těle, membrána ve spodní části zad, pružný a široký lačl
- absence membrány v partii kyčlí, menší množství reflexe

SDG Formula FX

Sedla značky SDG jsou známá svým patentovaným systémem uchycení k sedlovce, kdy je namísto dvojice vzpěr použita jediná mohutná centrální ližina, svým průřezem připomínající klasickou traverzu. Tato konstrukce nabízí vyšší pevnost než mnohá sedla klasické koncepce, vedle toho umožní jednoduché nastavení v širokém podélném rozsahu a jemné na-ladění sklonu sedla. Naším testem prošel topmodel značky SDG, typ Formula FX určený pro silniční i MTB použití. Jemu dělala společnost duralová sedlovka SDG I-beam Micro Alloy v průměru 30,9 mm. Další dodávané průměry jsou 27,2 a 31,6 mm.

Montáž sedla do zámků sedlovky je podstatně jednodušší než v případě zařetí klasiky, středovou ližinu stačí ze zadu jednoduše nasunout mezi stahovací bočnice zámků. Stejně tak nastavení sklonu a dotažení je

otázku okamžiku. K samotnému systému s centrální ližinou nemáme připomínky, sedlo drželo během testu pevně v nastavené pozici. Nezapomenali jsme ani žádné povzrávání či jiné rušivé zvuky vycházející ze spoje sedla a sedlovky.

Tvar sedla Formula FX se nám zdá jako velmi zdaří. Výrazně plochá středová část i celá zadní partie nám při testu nabídlly optimální rozložení tlaku. Nezapomenali jsme nadměrný tlak na citlivé partie, což je důkazem, že v případě správné šířky a tvaru není zapotřebí jakýkoliv středový podélný žlábek. Prostředek skeletu je celkové tužší, v případě bočnic však výrobce vsadil na maximální tvarovou přizpůsobivost a nadměrnou dávku

polstrování. Zde použitá technologie Edge Flex Dual Density je velkým přínosem z hlediska komfortu, a to především na dlouhých tratích, čímž si testované sedlo SDG získalo naše maximální sympatie. Dostatečnou ohebnost bočnic navíc sedlo nabízí i ve své nejšířší partii, posun na sedle směrem vzad proto neznamená výrazný úbytek komfortu. Za svůj tvar si od nás model Formula FX odnáší jedničku a tutéž známku si zaslouží i za ideální poddajnost a sílu polstrování.

Potah ze syntetické kůže je dostatečně odolný, vzadu na jeho bocích bychom ale při opírání kola o zed uvítali alespoň minimální plastové chrániče či použití kevlarové tkaniny. Výšivka je rozumně použita v nepříliš zatěžovanou partii, kde nebude nadměrně trpět. Vedle bílé testované verze je v nabídce také černá a hnedě provedení potahu.

Cena testovaného sedla je 2 460 korun, v případě sedlovky si připravte 1 511 korun. Zaměříme-li se na hmotnost obou komponentů, tak u sedla jsme navázali 239 gramů a u sedlovky 275 gramů, a to při délce 350 mm.

www.katmar.cz (kad)

- + tvar sedla, pružné bočnice, jednoduchá montáž do zámků sedlovky
- absence ochrany boků



PELLIS

nové technologie
nové designy
NOVÁ VÝZVA

KOIFKCF 2010



SEVEN Dura-Ace

Rám: SEVEN Full Carbon Contrast Technology, BSR, FCST, BB80 • Vidlice: PELLIS R17 Carbon • Měník, řazení, klíky, brzdy: Shimano Dura Ace • Kola: PELLIS RC50 Carbon / Vittoria Corsa Evo CX • Velikosti: M/L/XL • Hmotnost: 6,8 kg

NAKUPUJEME Dresy

Jaro se pomalu blíží a někteří z nás již možná začínají přemýšlet nad obměnou nebo alespoň doplněním jarního a letního cyklistického šatníku. Zvlášť přibýlo-li přes zimu doma nové kolo, a je proto nezbytně nutné vlastnit nějaké ty hadříky s odpovídajícím logem.

Zkraje jara přijdou ke slovu především lehce zateplené dresy s dlouhým rukávem, které se výborně kombinují také s ultralehou „neufukovou“ vestou, vybavenou na zadním dílu síťovinou. Některé dresy s dlouhým rukávem mohou být doplněny protivětrnou membránou na čelním panelu, jsou tedy v reálu nečím mezi zimní bundou a dresem. V případě chladnějšího počasí určité přijdou vhod, nicméně jejich univerzalita je o něco nižší.

U dresů s dlouhými rukávy je vedle samotné, dostatečně dimenzované délky rukávů výhodou propracované provedení límečku. Při teplotách okolo deseti až patnácti stupňů bylo zařukování kolem krku přece jen dost nepříjemné. Oblékání pak usnadní celopropanací přední zip. Podoba zadních kapes je záležitostí osobního vkusu. Určitě je lepší preferovat jejich hlubší provedení, případně i možnost zapínání. Například doklady a peníze je lepší mít uložené tak, abychom je stoprocentně nemohli ztratit. U jarního a podzimního lehce zatepleného dresu by se nemělo zapomenout ani na reflexní prvky. Tma na jaře přichází dříve než v případě letních vyjížděk, odrazky proto přijdou vhod.

Co se týče stříhu, záleží na potřebách konkrétního jedince. Závodníci určitě raději sáhnou po něčem upnutějším, hobbisté pravděpodobně po trochu volnějším provedení. Výhodou je zkrácený přední díl dresu, čímž výrobci předcházejí jeho nevzhlednému krabacení na břiše při předklonu. Zásadní je také, aby nebyla příliš těsná spodní guma, díky níž by lem dresu mohl při jízdě vylézat výš. Zadní díl dresu by měl dostatečně krýt záda, a to pokud

možno co nejnižší. A totéž platí o rukávech. Pro komfort je důležitá nejen jejich délka, ale i způsob zakončení. Příliš volný lem rukávů pustí pod dres chladný vzduch, výhodou je elastická manžeta, dobře obepínající zápěstí.

Při zkoušení dresu doporučujeme napodobit pozici na kole, tedy výrazný předklon s rukama pustí pod sebe. Tuto pozici odhali, pokud by se měl dres na břiše krabatět či zda bude mít zadní díl tendenci vylézat nepříjemně vysoko, čímž se znesnadní také přístupnost samotných kapes.

V případě dresu s krátkým rukávem je vhodnější lehký, maximálně prodyšný materiál. U dresů bez rukávů, určených pro horké letní dny, je ideální materiál s nejvyšší možnou gramáží. Výhodou je opět co nejdelší zip, a to ani ne kvůli snazšímu oblékání, ale především pro co nejlepší ventilaci. V třicetistupňovém vedru v dlouhém terénním výjezdu celorožepinací dres jezdec skutečně maximálně ocení.

U letních dresů je důležité také provedení lemu rukávů, případně průramků na mdelech zcela bez rukávů. Zde je lepší spíše volnější zakončení, než aby rukávky či průramky jakkoli škrtily.

Použitý materiál je závislý na konkrétním výrobci. Kvalitní značky jsou zárukou skutečně funkčního

a teplotně odpovídajícího provedení materiálu. „Dresovina“, ať už doplněná o lehké zateplení či nikoli, by však měla nabídnout alespoň určitou velikostní flexibilitu, především pak v partii ramen, která je po stránce správného usazení nejdůležitější. Nadměrná elasticita použitého materiálu ale rovněž není žádoucí, panely z lycry nejenže nejsou na těle pro propocení právě příjemné, ale především vzadu může být vyšší pružnost kvůli kapsem problematická. V případě luxusnějších dresů volí výrobci často kombinaci několika různých materiálů s odlišnou prodyšností a strukturou, v závislosti na partii dresu. V neposlední řadě by měl být použitý materiál příjemný také na dotek, v letním horku si pod dres určitě nebudeme oblékat spodní triko z funkčního materiálu.

Takže příjemný nákup.

(kad)



Cyklistika prochází žaludkem 2

Jak jsme slíbili, v každém lichém vydání Cykloservisu vám přineseme něco dobrého pro váš hladový cyklistický žaludek.

V minulém díle jsme si dali velmi jednoduché špagety a tentokrát je musíme zajistit něčím sladkým. Neznámý cyklista, který by nemiloval profesionálně nepohrdnou nějakým tím nezdravým cukrem. Pokud se pohybujete v okolí etapových závodů, můžete zhlédnout i nějakou tu cyklistickou hvězdičku, jak si při večerní procházce, někde v potají, aby ji nezahledl šéf, sedne do kouta zapadlé cukrárny a ke kávičce ukusuje alespoň málo moučníček. Žaludek zblblý nečučným a zdravým jídlem si něco podobného žádá.

Připravíme si krále sladkostí, některým známý, ale pro mnohé netušíci, a to vynikající sladkou a velmi chutnou bombu Crème Brûlée.

Nejdříve rozsejete 8 žloutků s 1/3 šálku cukru krystal. Pořádne do pěny, až se cukr rozpustí. Potom přidejte 2 šálky smetany. „Těžké smetany“, což je smetana více než 36%. V obchodech seženete 40%. Vše opět rozšlehat. Přidejte 1 lžičku vanilkového extraktu. Ten může být problém sehnat. Poradím vám, že ho koupíte například v oddělení potravin Marks & Spencer. Nikde jinde, mimo internet, jsem na něj nenarazil. Dejte také malou špetku soli. Ale opravdu jen malou. Směsí naplníte porcelánové varné misky o průměru cca 7 cm a 5 cm výšky. Takové misky se dají také koupit. Misky vložíte do hlubšího pekáčku a ponoříte je ze 3/4 do vařící vody, neboť moučník se peče ve vodní lázni, aby se nepřipálil. Troubu předehřejte na 145 stupňů a krém pečte přibližně 1 hodinu, někdy i méně. Hlídejte, aby se vám nepřipálil. Potom pekáč vyndejte z trouby a misky v něm nechte až do vychladnutí obsahu i vody kolem. Následně je vložte do ledničky a nechte je tam do druhého dne, až krém ztuh-

ne. Výsledkem by měla být konzistence krému, jakou má pudink.

A přijde vyvrcholení. Před podáním krému vršek lehce posypte přírodním granulovaným hnědým cukrem. A teď musíte mít speciální potravinový plynový hořák. Plamenem posypaný cukr na povrchu zkaramelizujete. Pozor, at ho nepřipálíte. Pečlivě hlídejte, až se pouze rozpustí. A můžete se dát do jídla.

Až jednou Crème Brûlée okusíte, zapomenete na svět a když na vás bude čekat doma v lednici, až se budete vra-



čet hladoví z vyjídky, již několik kilometrů před barákem vám budou téct sliny.

I když příprava Crème Brûlée vypadá dost jednoduše, opak může být pravdou. Krém vám třeba nemusí ztuhnout. Můžete také experimentovat, neboť existuje mnoho variací. Měňte poměr ingrediencí, cukru, extraktu nebo i smetany. Můžete to zkusit s mandlovým extraktem. Jestliže vám chybí kuchařská invence, v zahraničí koupíte speciální kuchařku na tento sladký sen. Pořádá se dokonce mistrovství světa v přípravě Crème Brûlée.

Já si dal povrve Crème Brûlée v jedné pražské cukrárně. Když pomnu jeho cenu, tak jsem měl dojem, že po pozření misky musím nutně onemocnět cukrovkou, jak to bylo sladké. A zatracené dobře.

Dobrou chuť.

(ip)

LUXUS – Pinhead

V téhle rubrice už jsme sice představili několik luxusních rychloupínáků, jejichž cena se rovnala třeba pěknému přednímu kolu, ale vždy šlo o duralové CNC provedení nebo kombinaci s karbonem. Tedy materiálu, jejichž cena nebo zpracování samy o sobě hovoří o jistém nadstandaru.

Tentokrát máme něco trochu odlišného. Jde o kompletní sadu táhel, nikoliv ale rychloupínacích, od kanadského výrobce Pinhead. Sada je určena pro nahrazení klasických rychloupínákových nábojů, podsedlového a dokonce nahrazuje i šroub představce v hlavovém složení.

Jedná se totiž o bezpečnostní ocelová táhla se speciální duralovou hlavou, která by měla kolo ochránit před demontáží jednotlivých dílů nenechavci vyzbrojenými klasickými imbusy.

Atypická hlavice táhla je na jedné straně úplně hladká a na druhé straně má trojici speciálních zahloubení. Právě těm odpovídá speciální klíč, který má svůj kód, takže je nezaměnitelný s dalším. Tímto klíčem se matice jednoduše dotahuje. Funguje to stejně jako pevná osa na dvě matky, jenže tenhle klíč se nikomu doma v garáži povalovat nebude, což se o ploché patnáctce říci nedá.

Tyhle upínáky tak nebudou ideální na závody, kde je třeba rychle demontovat kolo při defektu, ale dobře poslouží třeba na dovolené, když necháte kola na autě, nebo při každodenním dojíždění do práce.



V případě ztráty klíče si lze u výrobce objednat podle kódu nový, takže nehrozí, že byste byli odkázáni na pilku a vrtačku.

Cena sady pro kola, představce a sedlovku je ovšem díky originalitě a speciálnímu klíči v přepočtu něco kolem 1 500 korun, takže v tomto případě jde opravdu o luxusní kousek oceli a duralu. Klasický zámek by tedy až na sedlovku a představce možná postačil, ale kdo nechce vozit moc dlouhý zámek, má zde alternativu.

(už)

VAŠE DOPISY

Dobrý den.

V nějaké recenzi zimního oblečení, konkrétně bundy, jsem se dočetl o materiálu, který tam byl nazýván „laminátem“. Co si pod tímto pojmem mám představit? Je to něco podobného jako membrána? Já si pod laminátem dovedu představit tak maximálně skelnou tkaninu s pryskyřicí, z níž jsou udělaný jakýkoliv a kterou jsem před lety vyspravoval blatníky u Trabanta...

Předem dík za odpověď.

Váš čtenář David Zámečník

Terminem „lamináty“ bývají skutečně označovány membránové materiály, a to z důvodu jejich konstrukce. Ke spojení samotné membrány s nosnou tkaninou je totiž použito laminace. Tedy vyjma technologie se zcela volně vloženou membránou, která se v cyklistických produktech prakticky nepoužívá. Membránou samotnou se rozumí velice tenká vrstva materiálu na bázi polymeru, jejíž úlohou je zamezit průniku vody zevnitř a zároveň umožnit, alespoň v omezené míře, prostupnost vodních par ven, tedy tolik vyvíhovanou prodyšnost.

Takzvané „lamináty“ se dělí do tří skupin, a to na dvouvrstvé, dvoupolvrstvé a třívrstvé, podle toho, zda je polyuretanová membrána nalaminovaná přímo na vnější tkaninu, nebo jestli je nalaminována mezi vnější tkaninu a podšívkou, případně zda je membrána mezi obě vrstvy pouze vložena, což již ovšem neodpovídá pojmu laminace.

Samotná laminace logicky snižuje ony žádoucí parametry funkční membrány, tedy nepropukavost a prodyšnost, ovšem na druhou stranu se tímto spojením výrazně zlepší odolnost relativně jemné membrány vůči mechanickému poškození. Je to tedy vlastně podobné jako s tím vašim Trabantem, kde vami provedená laminace jistě zvýšila odolnost blatníku...

(red)

SOUTĚŽTE S CYKLOSERVISEM!

Vážení čtenáři, je tu další kolo naší soutěže o věcné ceny. Minule jsme se ptali na to, jak se jmenuje nejvyšší sedlo, kterým projel stroj 4EVER při akci Transhimalaya 2009. Správná odpověď byla Khardung La 5606 m n.m. a přišel nám až překvapivě vysoký počet správných odpovědí.

Jako vítěze jsme vybrali po pečlivém uvážení pana Stanislava Rusze z Nydku, protože celkem sedm správných odpovědí přišlo od rodiny Ruszových. Dvě čísla popisná je sice dělí na dvě adresy, ale zapojit do soutěže celou rodinu, to jsme tu ještě neměli. Takže gratulujeme a ceny od sponzora minulého kola, výrobce kol 4EVER, posíláme panu Ruszovi. Je jich našťastě víc, takže může podělit skoro všechny, kdo odpověděli.

Další kolo soutěže podporuje značka Rogelli, která vyrábí kompletní sortiment cyklistického a běžeckého oblečení. V Cykloservisu 2 jste jistě zaznamenali test čepic pod přítlakem právě čepici Rogelli Windstopper vítěz tohoto kola získá. Do třesutých mrazů, jaké teď panují, je to ta nejspolehlivější ochrana. Takže neváhejte a odpovídejte na následující otázku na mail cyklossoutez@seznam.cz a nebojte se připojit vtipný komentář nebo třeba i fotku, rádi to zveřejníme. Správnou odpověď samozřejmě naleznete na stránkách www.rogelli.cz.

Otázka: Jaký model cyklistické bundy si lze na stránkách značky Rogelli prohlédnout v 3D zobrazení?

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 • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalček, Jiří Uždil • Grafika: Soňa Žertová • Zlom: Typostudio Pavel Amier • Spolupracovníci: Petra Tlaková, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštyový přečink 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719-12 • Registrováno MK ČR • Evidenční číslo MK ČR 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.

PAVLAČ 7

Cykloservis 3/2010

Bikeři ani v zimě nespí, ačkoliv by se dalo říci, že začínají do nor. Jedním takovým zimním útlukem pro pořádné bikových závodů se v lednu stal liberecký obchodník, který hostil sjezd DownMall. Ve videu z akce od FullFace Productions (vimeo.com/fullfaceprod) je krásně vidět úvod, proč stupně vítězů opavovali tři fourcrossci Michal Prokop, Přemek Tejchman a Tomáš Slavík. Ačkoliv na trati byly pojezděné schody, dřevěné skoky i velký freeridový drop, o délce jízdy a potažmo výsledném čase rozhodovaly hlavně dlouhé chodby mezi jednotlivými schodišti, kde raketově zrychlující jezdci 4X nedali nikomu jinému šanci. Možná by za rok stálo za to udělat závod jako dual vždy pro dva jezdce.

Pokud byste rádi vlastnili limitovanou edici repliky vítězného kola Juliana Absalona Orbea Alma, pak máte jedinou příležitost si pořídit model Alma 78 CZ ve zlato-černém provedení, jenž je v nabídce pouze v České republice! Za zvýhodněnou cenu 49 990 je



stroj postaven na rámu C.Alma 06-T-S a osazen vidlicí Rock Shox Sid a komponenty Shimano XT či brzdami Avid Ultimate. Vše informací o kole najdete na stránkách www.orbea.cz

Veletř Holiday World představil spoustu zahraničních regionů, které se prezentovaly nabídkou aktivních dovolených v jednotlivých oblastech. Tak trochu výjimkou byla Itálie, která na sportovní aktivitu poukázovala poněkud rozpačitě. Tedy až na oblíbený bikový ráj a mekku všech západoevropských bikerů. Oblast Lago di Garda nabídla konkrétní informace pro všechny vyznačce sportu v tomto regionu. Na své si zde kromě surfařů, lezců a turistů přijdou hlavně bikeri, pro které je toto místo doslova modlou. Takže se nechte navnadit i vy a vyzrať tam první květnový víkend třeba na bikový festival.

Do soukromí dvojnásobného Mistra světa ve fourcrossu Michala Prokopa je nově možné nahlédnout na stránkách redbull.cz, kde bude každý měsíc uveřejněno jedno video o jeho tréninku a životě s názvem Twelve. První lednová část nás uměleckým okem Robyna Trnky zavede nejen do posilovny a na vále, ale pro mnohé by mohlo být překvapením to, že Michal má za domem vlastní startovní zařízení, na němž trénuje své super rychlé starty. Díky tomuto videu je teď jasné asi i těm největším internetovým rypalům, že za jeho úspěchy je hlavně spousta dřiny.

Na hřebíky pozor! Po vzoru bikových pláštů určených pro jízdu na ledu a sněhu přišla značka Dugast s cyklokrosovými galuskami Diavolo vybavenými ostrými hřebíky na bočích. Ty měly být „ostrou“ zbraní pro úplné mistrovství v Táboře, které vyhrál náš zdeněk Štybar(!), ovšem UCI na to měla poněkud jiný názor. Speciální



hřebíky s ostrou špičkou jsou v konstrukci upevněné tak, že se mohou naklápat, tudíž nemají tak tvrdý charakter. Tyto galusky testoval jezdec Sven Nijis při rychlosti 45 km/h na čistém ledu a pomocí přístrojů se měly možný maximální výkon, než se při akceleraci galuska dostala do skluzu. Výsledkem byl až pětkrát vyšší než u klasické galusky bez hřebů, tedy skoro 950 wattů proti obvyklým 210 wattům. Výrobce plánuje dodat do každé závodnické země jeden z 25 vyrobených párů pro vyzkoušení. Takže až uvidíte třeba na Lipně cyklistu, jak v náklonu projíždí čtyřlístkovou zatáčku, nevidte se, zřejmě má dugastky s hřebíky.

NOVÉ ASX 2010
ASX 5100

HANDMADE
HANDASSEMBLED IN GERMANY

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

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

VELO č. 2/2010 – nezávislý test

SEZNAM PRODEJŮ NAJDETE NA WWW.GHOST-BIKES.CZ

Vybrat ten správný komponent, případně si udělat tak trochu jasno v tom, jak se jednotlivé produkty v dané kategorii liší, to je účel naší nové rubriky Porovnejte si! Nepůjde o klasické testy produktů, ale o přehled několika komponentů a uvedení jejich vlastností, základních parametrů a použitelnosti.

Čtenář nepříliš znalý trhu si tak alespoň udělá představu o tom, co může za své peníze získat, případně jak velké jsou rozdíly mezi produkty jednotlivých značek. Jelikož se dlouhodobě věnujeme problematice kotoučových brzd, rozhodli jsme se začít tuto rubriku právě s nimi. Šestice vybraných modelů by měla představovat vždy top výrobek dané značky, samozřejmě nabízený na našem trhu. Výsledné rozdíly v hmotnosti a ceně budou sice značné, ale ne všechny firmy produkují ve vyšších cenových relacích. Takže příjemné porovnávání, abyste věděli, čím a za kolik lze dnes brzdit v Top provedení.

Drobné odlišnosti

Originální provedení brzd Ashima

POROVNEJTE SI!

PCB nevyužívá pístků s těsnícími kroužky, ale speciální ocelovo-gumovou membránu, tvořící planžetu našroubovanou do třmene. Díky tomu nedochází ke zvýšenému tření pístků vlivem oxidace.

Avid XX díky magnéziu a karbonu ladí nízkou hmotnost a otočným prstencem umožňuje regulovat bod kontaktu destiček s kotoučem. Nejlehčí brzda na trhu Formula R1 sice nedisponuje regulací, ovšem její hmotnost lze ještě snížit o 6 gramů použitím karbonové páčky. Hayes vychází z úspěšné řady Stroker a model Gram jsme záměrně zvolili namísto výkonnějšího čtyřpístkového provedení ACE, vhodného spíše na sjezd a freeride. Magura Marta SL sází na luxusní zpracování kombinující magnésium a karbon. Navíc lze mít speciální dural-ocelový kotouč Ventidisc pro vyšší výkon a rychlejší odvod tepla. Shimano je se sadou XTR samozřejmě na vrcholu nabídky a kromě verze

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



Ashima PCB



Formula R1



Magura Marta SL Mag



Avid XX



Hayes Stroker Gram



Shimano XTR



Tektro Auriga Comp

Casco Ventec

Model ze spodního patra cenové nabídky značky Casco osloví hlavně začínající cyklisty nebo nenáročného výletníky. Přílba v ceně 990 korun je výrobena in-mold technologií a disponuje odolností proti extrémně vysokým teplotám až 100°C.



hodně odvětrávaný model tedy zřejmě nebude, spíš poslouží zimomřivým cyklistům.

Na hlavě přílbu zajišťuje celoobvodová čelenka se stahovacím kolečkem na týlu. To je tradičně dobře přístupné a díky většímu průměru snadno ovladatelné i jednou rukou. Díky hloubce a stahování přílba v této cenové kategorii sedí na hlavě až nadstandardně pohodlně a skoro překonává některé dražší modely.

K pohodlí přispívá i potažení celé plochy čelenky polstrováním a také čtveřice výstelek na temeni. Přílba s hmotností 295 gramů (55–61 cm) sedí výborně. Štítek sice neomezuje ve výhledu, ale podle našeho gusta by mohl být kratší a širší. Zapínání pod bradou má jedinou přežku a samozřejmě výstelku pro větší pohodlí.

V dané kategorii tedy hodnotíme přílbu jako velice pohodlnou, až nadstandardně sedící na hlavě. Jejím jediným omezením tak bude slabší ventilace.

www.mcsport.cz

(už)

+ usazení, stahování, polstrování

- ventilace

v kombinaci s řazením, dodává hlavně samostatnou páku s Free Stroke regulací volného chodu destiček před dosednutím na kotouč. Tektro Auriga Comp je pak ukázkou toho, že za rozumnou cenu lze mít i slušně fungující brzdu a jedinou daní za to bude celkové vyšší hmotnost.

Všechny brzdy jsou uváděny jako jeden kus s hmotností kompletu včetně

kotouče a adaptéru, není-li uvedeno jinak. Drobné odchylky v ceně samozřejmě mohou nastat, protože jde o informace uváděné dovozci.

(už)

	Hmotnost	Nastavení	Uchytení k rámu	Kotouč	Materiál páky	Destičky	Doplňky	Náplň
Ashima PCB 2 950 Kč/ks	281 g (bez adaptéru)	vzdálenost páky, kontaktní bod destiček	Post Mount, IS přes adaptér	nerez ocel	Alu	organické + metalické	—	minerální olej
Avid XX 8 800 Kč/ks	288 g (Post Mount, kotouč 160 mm, bez objímky)	vzdálenost páky, kontaktní bod destiček	Post Mount, IS přes adaptér	Al 7075-T6, nerez ocel	magnesiumové tělo, karbon. páčka	organické, Al podložka	Titanové šrouby TORX T25	DOT 5.1
Formula R1 5 790 Kč/ks	279 g komplet bez adaptéru	vzdálenost páky	Post Mount, IS přes adaptér	nerez ocel	Alu	organické, Al podložka	titanové šrouby	DOT 4
Hayes Stroker Gram 6 490 Kč/ks	355 g	vzdálenost páky	Post Mount, IS přes adaptér	nerez ocel	Alu, karbon. páčka	metalické	titanové šrouby	DOT 3
Magura Marta SL Mag 7 750 Kč/ks	315 g	vzdálenost páky	Post Mount, IS přes adaptér	nerez ocel	magnesiumové tělo, karbon. páčka	organické	titanové šrouby	minerální olej
Shimano XTR 8 260 Kč/ks	573 g (včetně řazení Dual Control)	vzdálenost páky	IS	Al + nerez ocel	Alu	organické	páka včetně řazení	minerální olej
Tektro Auriga Comp 2 190 Kč/ks	460 g	vzdálenost páky	Post Mount, IS přes adaptér	nerez ocel	Alu	organické	—	minerální olej

SPECIALISTA NA ELEKTROKOLA!

Budujeme síť prodejních a servisních center. Přijďte se k nám!

EZIP

maratonel

elektra

**PRODÁVÁME TO,
NA ČEM SAMI JEZDÍME**

Pavel Bárta - BP Lumen, Puškinova 546, Úpice 542 32, tel. 499 881 327, e-mail: info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

Naše elektrokola koupíte také zde:



► Dokončení ze str. 1

Délka jeho rámu je příjemným kompromisem mezi čistě výkonnostním a hravějším pojetím jízdy. Tomu druhému pak napomáhají především výše umístěná řídítka a hodně výrazný sloping.

Se sportovním „duchem“

Částka mezi dvaceti a pětadvaceti tisíci korunami již bývá zárukou sportovních vlastností kola a jeho solidní funkce. Testovaný Ghost ale v praxi svým projevem danou cenovou kategorií převyšuje, a to takřka všemi aspekty, snad s výjimkou celkové hmotnosti 12,9 kilogramu v největší testované velikosti. O něco vyšší váha je ale také to jediné, co lze kolu vytknout. Po stránce ovladatelnosti i funkce jednotlivých komponentů patří na špičku své kategorie.

Nepříliš dlouhý rám, vybavený výrazně přesazenou hlavovou trubicou a dostatek podložek pod představcem, dostává řídítka v sériovém nastavení relativně vysoko. Společně se šířkou řídítek 620 mm se tato skutečnost výrazně podepsala na optimální manévrovací schopnosti. Dostatek prostoru nad rámem poskytl i již zmínova-

ný nadprůměrný sloping, doplněný o „berličku“ v podobě útlé zpevňující vzběry mezi horní a sedlovou trubicou. Jízda v techničtějším terénu je s tímto kolem velice zábavná, reakce na podněty od řídítek jsou okamžité a i ve sjezdech si může jezdec ovladatelnost vychutnat plnými doušky. Jediným omezením je v náročnějších pasážích čistě cross-countryový 100mm zdvih vidlice, který je ale pro běžnou jízdu terémem zcela odpovídající.

Ghost SE 6000 se ukázal jako ideální společník takřka pro jakýkoli terén. Skvěle si vede na klikatých pěšinách i v příkrějších sjezdech, lehce se dá postavit na zadní při nájezdu na nějakou terénní překážku a cizí mu není ani rychlá trať po klasických lesních cestách. Standardní nastavení řídítek není optimální pouze v náročnějších výjezdech, kde je potřeba více pracovat s těžištěm, aby se zamezilo zvedání předního kola. My jsme kolo okleštěli o nepatrnou část vrozené hravosti ubráním jedné podložky a otočením



představce do negativního sklonu. Díky lehké zvednutým koncům řídítek byla jejich výška stále dostatečná i pro snadné projetí technických pasáží, vřařašské schopnosti kola se ale hodně zlepšily a z Ghosta se tak stal ideální XC univerzál.

RST na jedničku!

Vzduchová vidlice RST F1 si odnesla vynikající hodnocení již z předprodukčního testu a chválu na její adresu si neodpustíme ani tentokrát. Nabízí totiž optimální kombinaci čisté funkce, dostatečné tuhosti, nízké hmotnosti a příznivé ceny. Seřízení zpětného útlumu zespolu pravé nohy funguje na rozdíl od starších vidlic v širokém rozsahu. Toto RSTěčko si proto může své hmotnosti přesně přizpůsobit jak stokilový jezdec, tak bikerka či junior vážící polovinu. Zde použité provedení vidlice bylo vybaveno dálkovým lockoutem z řídítek. Jeho rozměrnější duralová aktivací páčka i červená odjišťovací jsou ve velice dobrém dosahu palce, zvlášť v případě 45° natočení celého lockoutu

GHOST SE 6000



k řídítkům. I když se může ovládací páčka lockoutu jevit na první pohled jako rozměrnější, po funkci a ergonomické stránce k ní v případě vhodného umístění nelze mít výhrady.

Zaměřme-li se na celkový komfort jízdy, pak předek kola zvládá RSTěčko na jedničku. Vzadu je to již s pohlcováním otřesů logicky horší, těžko lze od kombinace superpevného duralového rámu a sedlovky s průměrem 31,6mm v tomto směru očekávat zázraky. Preferenci tuhosti a skvělého přenosu energie však považujeme za rozumnou. V případě sedla byl zvolen užší sportovní model, který mohou zájemci o vyšší míru komfortu vyměnit za pohodlnější provedení. Právě z důvodu navýšení

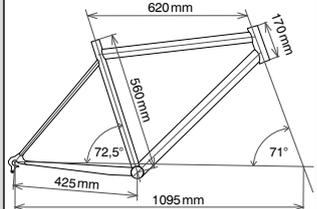
schopnosti pohlcovat otřesy byly zvoleny pláště Schwalbe o šířce 2,25". Ty nabídnou velice dobrou adhezi v téměř jakémkoli terénu, a to včetně bláta a sněhu, kde vyniká jejich odolnost proti zanesení vzorku. Pouze na tvrdém podkladu a asfaltu je nutné počítat s jejich vyšším valivým odporem.

Jako hodné odolná se během testu ukázala kola s ráfky Alex, designovanými speciálně pro značku Ghost. Jedničku s hvězdičkou si od nás odnášejí brzdy Avid Elixir 5. Ty již po krátkém zajetí nabídl skvělý výkon, podpořeny také 185mm kotouči. Brzdy, odpružení, rám, zkrátka vše je na tomto kole díky své funkci ve zdařilé symbióze. www.mojekolo.cz

Technická specifikace:

Rám: 7005 T6 DB
Vidlice: RST First Air Remote L0 100mm
Klíky: Truvativ Firex 22/32/44
Brzdy: Avid Elixir 5 Disc 185mm
Řazení: Sram X.7 Trigger
Přehazovačka: Sram X.9
Přesmykač: Shimano SLX
Náboje: Shimano 475 Disc
Ráfky: Alex DP 20
Pláště: Schwalbe Black Jack / Smart Sam 2,25"
Řídítka: Ghost Low Rizer Light 620mm
Představce: Ghost
Sedlovka: Ghost Superlight 31,6mm
Sedlo: Ghost VL 1376
Hmotnost: 12,9 kg (vel. 22")
Cena: 22 999 Kč

Velikost 22"



- + tuhost rámu, ovladatelnost, skvělé brzdy a vidlice
- hmotnost

CYKLOŠVEČ www.cyklosvec.cz

GALAXY

FOX RACING SHOX

catlike

KENDA

Deda ELEMENTI

Deda TRE

BLACK JACK HIGH PERFORMANCE WHEELS

R. RUFFI

KMG

VELO

CHOSEN

R.S.P.

SIGMA

CYKLOŠVEČ s.r.o., Písek, 39701, Sedláčkova 472
tel.: 382 206 440, e-mail: obchod@cyklosvec.cz, www.cyklosvec.cz

Ekologický výrobek v souladu s dnešním myšlením a ohledem na přírodu.

owleye
Solving Powered Differently

STOP

Wlewe světo s USB dobíjením MOC 525,- Kč

Světlo OWLEYE je ideální jak pro cyklistiku, tak i pro další použití jako např. Kempování, turistiku, horolezectví, jachting a i jako domácí bezpečnostní světlo při výpadku proudu. Na rozdíl od ostatních světél používajících dobíjecí baterie, naše světlo šetří životní prostředí, funguje s kvalitním Li-ion dobíjecím článkem s kapacitou 570mAh a životností minimálně 3 roky. Japonské NICHIA diody se svítivosti 12500-15500 mcd Vám zase budou fungovat k plné spokojenosti 10000 hodin. Toto světlo je určeno pro ekologicky smýšlející lidi hledající kvalitu.

Hmotnost světla včetně dobíjecího článku je pouhých 32 gramů.

Více informací na www.shop.cyklomax.cz

Výhradní dovozce a distributor pro ČR, SR a Polsko: CYKLOMAX s.r.o., U Elektrárny 306, 530 02, Pardubice, Tel.: 466 944 023, fax: 466 944 622, Email: info@cyklomax.cz



Takřka historické jméno modelu, který je v nabídce této značky už hezkou řádku let. Celkové pojetí kola navíc se jménem rozhodně koresponduje, protože jde o pohodlný kros, který je ideální na dlouhé klidné výlety, třeba právě po Sumavě.

Pevný a klidný

Přestože jde o krosový model, rám je na první pohled bytelnější, než je v této kategorii zvykem. Dural rády 7005 je na spodní trubce tvarován do vejčitého profilu u hlavy, aby postupně přešel přes kruhový až k lehce elipsoidnímu u středového pouzdra. Pod hlavou navíc nechybí odlehčené boční výtztuhy.

Horní trubka má kruhový profil a z vrchu umístěné vedení lanek. Sedlové vzpěry jsou jen lehce prohnuté a samozřejmě jsou u nich záuty pro montáž

nosiče nebo blatníků. Řetězové vzpěry jsou přímé s jen nepatrným náznakem prohnutí, vše pak spojují ploché patky, které nemají návarek na římen kotoučkovky, jak tomu leckdy v této cenové kategorii u krosů celkem zbytečně bývá.

Rám v testované velikosti 21" vykazoval za jízdy až nadprůměrnou tuhost. Pod záberem se nekroutil v žádné partii a ani při jízdě ze sedla se nehnul. Ačkoliv to u krosových kol není zrovna ta nejdůležitější vlastnost, stokilového vyletníka s brašňami na nosiči to určitě potěší. Přesně na tohle je totiž kolo ideální.

Geometrie na první pohled působí hodně dlouhým a klidným dojemem. Musíme uznat, že po nasednutí na kolo nedošlo k žádnému výraznějšímu předklonu, ale posed okamžitě padl jezdcí výšky 190 cm jako užilý. Ruce jsou dostatečně vysoko, a to jsme představec nastavili do střední polohy. Sedlo je více vzadu, takže hmotnost jezdce je rozumně rozložena na střed a nepatrně větší podíl je na sedle. Odlehčení rukám. navíc v kombinaci s velmi příjemným zahnutím řídítka a ergonomickými gripy, tak nabízí maximální komfort úchopu. Extra

Leaderfox Šumava



pohodlný posed je tedy pro celodenní výlet naprosto ideální, navíc sedlo se středovým otvorem nabídne dostatek pohodlí i bez použití kalhot s vložkou.

Kdo by čekal u kola v kategorii deseti tisíc korun a s hodně příjemným posedem nějakou výraznější lenost, ten by se nedočkal. Tuň rám totiž dokáže velmi dobře přenášet jezdcovu energii, takže jízda je celkem svižná. Akcelerace sice není zrovna neúžasnější, ale rozjezd je plynulý a poměrně lehký. Jakmile kolo získá rychlost, velmi dobře si ji drží a reaguje. I přes delší geometrii není problém dát ostřejšímu úhlu vidlice hbitě zatočit a změnit směr. Kolo má navíc delší zadní partii než předek, takže ten do zatáček vede trochu svižněji.

Kdo by ale čekal nějaké extrémní sportovní geny, ten se nedočká. Kolo sice lehce jede a dobře reaguje na jezdcovy pokyny, ovšem stabilita a klidný projev jsou mu takřka vlastní. Odlepit jej od země nebo s ním manévrovat skoro jako na biku, to od něho očekávat nelze. Ačkoliv jde o kros, má spíše jízdní vlastnosti trekkingu, tedy ideální pro dlouhé trasy s dostatkem nabízeného pohodlí. O hodinové vyjíždě v ostrém tempu po lesních cestách zde nemůže být řeč, je to rozemý vyletník a v tomto segmentu nabídne maximum.

Vidlice RST s lockoutem sice vyznějí dost nerovnovážně a ve stoupáních přidá na výkonu, ovšem díky klidnějšímu projevu kola je to spíše příjemný bonus než nutnost pro jízdu v terénu.

Celkové osazení namikované z komponentů Alivio, SLX a nábojů Quando s ráčky Remerx pracovalo spolehlivě na všech frontách. V této kategorii není potřeba hbitost fazení nejvyšších sad, ale mnohem důležitější je komfort ovládání a pohodlný úchop, což oblé tvary řadicích a brzdových pák rozhodně splňuje. Velmi příjemné jsou pláště Schwalbe, které jsou na asfaltu jako doma a díky výraznějšímu vzorku s minimálním valivým odporem slušně drží i na polních a lesních cestách. Výhodou pláštů jsou také jejich reflexní boky.

Turistům

Šumava je kolem ideálním pro střední a starší generaci, která chce mít při jízdě maximum pohodlí pro kochání se krajinou a zároveň chce jet lehce i s případným nákladem v brašňách.

www.leaderfox.cz

DT Swiss M210

Švýcarská značka DT Swiss je synonymem pro preciznost, nejlepší technologie, minimální hmotnost, ale také pro vysokou cenu. Když jsme však zjistili, kolik stojí její nejnovější tlumič M210, o němž jsme vloni informovali v prezentaci modelu 2010, netušili jsme, že vzduchový tlumič s lockoutem a s nápisem DT Swiss bude možné pořídit již pod pět tisíc korun. Sen se stal skutečností, tlumič M 210 se prodává v pěti délkách od 165 do 215 mm za 4390 Kč a ve verzi s dálkovým ovládním lockoutu za 5490 Kč.

Model DT Swiss M 210 vychází z oblíbeného předchůdce SSD 210L, jenž díky své funkci znače udělal dobré renomé, ovšem výroba tlumiče byla nákladná a tudíž byl SSD 210L celkem dost drahý.

V současnosti se však technologie pistu plovoucího pozitivní a negativní komorou podařilo při zcela jiných výrobních nákladech přenést do patentovaného modelu M 210, který obsahuje navíc i kompresi tlumení a integrovaný platform, tedy ochranu proti propružování vlivem šlapání. Ta se projevuje pouze v otevřené pozici, blokáce je jako již tradičně úplná.

Tlumič je vhodný hlavně pro XC kola se zdvihem od 100 do 120 mm, ale M210 se montuje i na enduro kola se zdvihem až 160 mm. Hmotnost nejkratší verze délky 165 mm v gramech je obsažena v názvu tlumiče, nejdelší rozměr 215 mm pak váží 260 gramů.

Tlumič jsme právě získali do dlouhodobého testu, takže během jara se můžete těšit na naše poznatky.

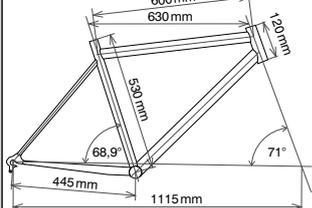
(mig)



Technická specifikace:

Rám: Alu 7005
Vidlice: RST Neon Pro 60 mm
Klíky: Shimano Alivio
Brzdy: Promax
Řazení: Shimano Alivio
Přehazovačka: Shimano SLX
Presmykač: Shimano C051
Náboje: Quando
Ráčky: Remerx RMXL 719
Pláště: Schwalbe Tyrago 35C
Sedlo: Body Ergonomics
Sedlovka: Kalloy
Řídítka: Kalloy
Představec: Uno
Hmotnost: 14,65 kg
Cena: 10 000 Kč

Velikost 21"



- + tuhost, posed, ovládání
- hmotnost

Největší adresář maloobchodů naleznete na www.cykl.cz

DT SWISS

Autorizované zastoupení - Servis centrum „Level A“

velkoobchod, maloobchod, záslukový prodej
BOTTICO s.r.o.
Wolkerova 1273
765 02 Otrokovice
tel.: 577 119 271 fax: 577 119 274
e-mail: bottico@bottico.cz
www.bottico.cz

K VÍŤAZSTVU SÚ POTREBNÉ ČÍSLA



Dostupné aj ako **B330**

A K-FORCE LIGHT ICH MÁ!

Tri roky na profesionálnej cyklistickej scéne. Pro-Tour tímy používajúce ho v rokoch 2008, 2009 a 2010. Veľa významných víťazstiev: Tour de France, Paris-Roubaix, Milan-SanRemo, Tour of Switzerland, Tyrrhenian-Adriatico, Tour of Germany, Eneco Tour a ďalšie.

Tisíce spokojných zákazníkov po celom svete!



MegaExo Ceramic BB



DEMA Senica, a.s.
Dlhá 248, 905 01 Senica, Slovensko
tel.: +421 34 6945 111
sport@dema.sk
www.dema-bicycles.com



DESIGNA



F.S.A. rides with ŠKODA www.skoda-auto.it

powered by **AMD**

Záhady kolem disků 9

Pístky a těsnící kroužky, to je softwarové vybavení třmene, které mu často udává výkon. Podle počtu pohyblivých pístků určujeme, zda jde o jednopístkové, dvoupístkové nebo čtyř a vícepístkové provedení.

Software

Protože jde u kotoučkové o přenos silý kapalinou a její násobení pomocí odlišných průměrů pístků v páce a třmenu, je jasné, že průměr nebo počet pístků ovlivňuje výkon. Například průměr pístků v páce a třmenu brzd Magura Marta je 11 a 22 mm, takže poměr je 1:2.



Půlka třmene Gatorbrake krásně ukazuje, jak rozdílný je průměr čtveřice pístků uvnitř. Tato osmipístková brzda je ale tak trochu unikátem, něco podobného sice nabízel Hope nebo kaysi Grimeca, ale v dnešní době se toto řešení moc nepoužívá kvůli vysoké hmotnosti.



Třmen Shimano Deore s horním vkládáním destiček má duralové pístky s magnetem uvnitř. Těsnění je jednoduchý kroužek s ostrými hranami, které jsou ovšem náchylné na poškozování povrch pístků, takže v případě škrábanců může docházet k úniku kapaliny a ztrátě tlaku v systému.



Tělo třmene brzd Frank Industries je z jednoho bloku materiálu a má otvory pro čtveřici pístků, které jsou vzájemně oddělené přepážkou. Otvory z vnější jsou ve finále zaslepeny šroubovanými krytkami.



kroužky. Ty jsou gumové a jsou usazené ve žlábků kolem pístků. Mají na starosti hlavně utěsnění prostoru proti unikání kapaliny, ovšem jejich ostrý tvar se s pohybem pístku neopatrně napruží, takže táhnou pístek zpátky. V porovnání s délkou chodu pístku je ale prodloužení materiálu jen neopatrně, takže jde hlavně o prvotní impuls při návratu pístku do výchozí polohy.

Občas se setkáváme s nestejněměrně vysunutými pístky, což způsobuje drhnutí kotouče o destičky. Je to způsobeno rozdílným třmením obou kroužků a dá se to odstranit promazáním. Tomuto problému a dalším poruchám se ale budeme věnovat později. Čekají nás totiž ještě kotouče, adaptéry a destičky.

(už)

Ke zvýšení výkonu pomocí více pístků nemusí být nutné pístky vedle sebe, ale mohou být v sobě jako u brzd Ashima. Nejprve malým tlakem vyjedou vnitřní pístky a následně až vnější. Možná by ale stačilo, kdyby hned vyjely vnější, účinek by byl okamžitě výraznější.



Už kompletovaný třmen Frank Industries patří mezi ty, jež využívají pro čtveřici pístků dvojici destiček. Díky tomu lze zkombinovat třeba destičky do suchého a mokrého prostředí, a mít tak univerzální brzdou pro všechny podmínky.



Raritou je brzda Ashima Pancake s pístkem zalisovaným v gumové membráně. Odpadá tak tření pístku o tělo třmene nebo těsnění. Navíc je komplet vybaven vnějším vedením kapaliny k oběma pístkům kolem třmenu.

Jednopístkové třmeny mají jen jeden pohyblivý pístek a ten vysouvá destičku vůči druhé, oprotě napravo pouze o vnitřní stranu třmene. Princip je stejný jako u mechanických kotoučkové, pevnou destičku lze regulovat otáčením jejího ušaseče po závitu ve třmenu. Výhodou je jednoduchost, bohužel to přináší menší výkon. Toto řešení měly například brzdý Hayes Sole nebo starší model Magura.

dardní a nebylo třeba už měnit průměr pístku i v páce. Nakořik je tato hranice reálná, je vidět právě na zmíněných brzdách, protože standardní pístky Magura mají 22 mm a třeba Shimano Deore mají průměr 21 mm. Takže jeden milimetr na průměru se sice nezdá být tolik, ale v praxi to může znamenat hodně.

Zatímco pro výkon samotný jsou důležité průměry pístků, pro jeho plynulost bez výpadků je rovněž důležitý objem kapaliny uvnitř systému. Například třmeny Shimano Saint se čtveřici pístků rozdílného průměru mají větší vnitřní prostor, aby pojal více minerálního oleje. Ten se díky většímu objemu nebude tak rychle přehřívat, a výkon brzd tedy bude mít lineárnější charakter.

Totéž platí pro celkový projev i na páce, protože miniaturní vyrovnávací nádobky a minimum kapaliny kvůli co nejmenší hmotnosti mohou znamenat rychlé přehřátí systému a oddalování páčky od řídítka. Proto jsou třmeny sjezdových brzd celkové větší než u lehkých modelů určených pro závodní XC, kde nejsou tak dlouhé kopce.

Pro lepší chlazení kapaliny se třmeny upravují a dostávají horní otvory pro ventilaci. Tyto otvory sice mohou sloužit pro snadnější vkládání a uchycení destiček, nicméně i tudy může unikat přebytkové teplo vznikající při tření destiček o kotouč.

Trošku mlyně je počínání některých jezdců, kteří si horní otvor občas zakryjí izolací, aby se jim v blízkých etapách nedostávalo tolik bahna na destičky. Bohužel teplo uvnitř a nemožnost cirkulace nečistot skrz třmen mohou vést k úplnému zaplnění prostoru víllem bláta pronikajícího zespodu od kotouče. Vliv na chod brzd a celkový výkon má ale horní otvor jen mizivý, takže

není třeba vybírat brzdý podle toho, zda jejich třmeny jsou, či nejsou odvětrané.

Pístky jsou duralové nebo z kompozitních materiálů a mají perfektně hladký povrch. Například brzdý Hayes řady Stroker využívají pístky ze speciálního materiálu, který by měl mnohem lépe odolávat vysokým teplotám.

Přesto ale dural na některých kompozitových pístcích nechýbí, protože tvoří čepy uchycení destiček. Každý výrobce to samozřejmě řeší jinak, někdo má destičky na čepech zajištěné pružinkou, jiný magnetem a proti vypadnutí je navíc jisti přírůvkou skrz třmen. Důležité je, aby destičky dosedaly co nej těsněji na pístky a potybovaly se spolu s nimi.

Vrácení pístků do výchozí polohy má na starost podtlak vytvořený díky zpětné pružině v páce a částečně také těsnici

Camelbak Rogue

Značka Camelbak se stala synonymem batohů s vodním rezervoárem. Naším testem prošel model Rogue, jenž je díky svému kompaktnímu tvaru a dostatečné úložné kapacitě vhodný například pro bikemaratonce. Vedle dvouitrového objemu pro nápoj nabídné stejně objemný prostor pro uložení všeho potřebného, třeba na celodenní výjízdku.

Celkové rozměry, především výška a pozvolně se zužující tvar směrem odshora dolů, zaručují výborné usazení na zádech. To je ještě podpořeno funkčním polstrováním s podélnými postranními měkčenými panely, které výrazně zmírňují tlak na páteř jezdce. Esovitě zakřivené popruhy mají optimální šířku, poskytující příkladně rozložení tlaku na ramena. V tomto ohledu je výhodou plynulý tvarový přechod zad batohu do hlavních popruhů. Správnému usazení na zádech napomáhá i výškově nastavitelný hrudní pás, absence bederního popruhu není vzhledem k celkovým nevelkým rozměrům modelu Rogue nevýhodou. Vysoký stupeň propracování detailů dokládá například pásek se suchým zipem, jenž drží ve srolovaném stavu přečnávající část popruhů po jejich nastavení.

Po straně úložný prostor zaslouhuje batoh za jedna. Třeba větrovka se dá klidně napat do hlavní komory k vodnímu rezervoáru, spoustu dalších věcí bez problému pobere dvojice výborně přístupných kapes se zapínáním na zip. Maximálně praktický je úložný prostor za spodní kapsou, jehož bočnice tvoří síťovina s horním pružným lemem.

O kvalitách rezervoáru Omega HydroTanium se asi není nutné rozepisovat, v tomto ohledu je Camelbak stále vzorem pro větší výrobce. Skvělý je jak velký plnicí otvor, tak samozřejmě patentovaný náustek. Pochvalu zaslouhuje také ideální přístupnost plnicího hrdla. Při dolívání nápoje není nutné vytažovat rezervoár, stačí pouze odklopit horní kapsu.

Celkové nelze batohu Camelbak Rogue nic vytýkat, příkladná je i instalace velkého množství reflexních paspůl a poukta na zavěšení blíkačky. Za cenu 1190 korun se rozhodně jedná o skvělou koupi. V nabídce je čerenočerné, modročerné a šedočerné provedení.

www.progresscycle.cz

(kad)



+ kompaktnost, úložné prostory, propracovanost detailů
- nenalezi žsme

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 poračovního servisu = 5 LET PROVOZU

Naše tříkolky FREEDOM s maxijazí 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
Revnice

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly
KOLA
■ horská ■ silniční
■ trekkingová ■ dětská
■ platební karty
■ splátkový prodej bez navení

pospá 8-18
... 9-20
... 8-12
... 14-17 (duben-sepen)

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

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY

WWW.KOLANASTATKU.CZ
značková prodejna servisu kol
APACHE GIANT SUPERCOR

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

Prestižní záležitost, přesně tak by se dala definovat výroba kol Gazelle přímo v Holandsku, v době, kdy všichni své výrobní závody stěhují do podstatně levnější Asie. Společnost Koninklijke Gazelle N. A., založená již roku 1882 Willemem Köllingem, je největším nizozemským výrobcem jízdních kol a elektrokol. Od samého počátku se značka zaměřila pouze na produkci jízdních kol a v současnosti expanduje do celé řady dalších zemí.

Za dobu své historie se značka Gazelle vryla do podvědomí nejen samotných Holanďanů, ale cyklistické veřejnosti vůbec, a to jako symbol kvality, elegance a komfortu. Ne nadarmo jsou kola Gazelle nazývána jako „Rolls Royce“ mezi městskými jízdními koly. Nejmodernější materiály, nejmodernější technologické postupy a důkladné zátěžové testování jsou pro Gazelle samozřejmostí, ne heslem do reklamního letáku.

GAZELLE

synonymum kvality a tradice

Díky vysoce efektivnímu systému kontroly kvality a dlouhodobému testování může tato značka dávat u svých kol záruku na rám a pevnou vidlici po dobu deseti let, na odpruženou přední vidlici pak 5 let.

Od sezóny 2010 jsou kola Gazelle oficiálně zastoupena také v Česku. V nabídce je možné nalézt ucelené portfolio jízdních kol, od městských, přes dětská, silniční a horská, až po speciální typu backtiet či tandem. Na českém trhu se ale Gazelle zaměřuje především na postupně se rozvíjející segment městských kol a zejména stále populárnějších elektrokol.

Tyto modely značky Gazelle, stejně jako všechna městská kola a elektrokola, jsou více než za sportovní nářadí považovány především za dopravní prostředek, čemuž odpovídá také jejich bytelná konstrukce. Jsou stavěny s maximálním důrazem na pohodlnou a bezpeč-

nou jízdu se vzpřímenými zády. Používají bezdrátové komponenty, jako jsou převodovky či alternátory v náboji, různé typy bubnových brzd a další díly co nejvíce zjednodušující obsluhu kola. Tyto cestovní a městské modely jsou vždy připraveny k jízdě, bez ohledu na to, jestli na ně zrovna prší, nebo stojí venku na mrazu. Navíc jsou zakryty všechny části kola, kde hrozí kontakt s oděvem nebo jeho zašpinění.

Kola a elektrokola Gazelle jsou standardně dodávána plně vybavena příslušenstvím, jako jsou blatníky, světla, nosiče, napevno připravený zámek a další příjemné drobnosti zpříjemňující užívání a obsluhu. Dále je možné dovybavit kola také bohatým příslušenstvím dětských sedáček, tašek, ochranných plexistítů či transportních košů.

Elektrokola v luxusním podání

Vlakovou lodí u Gazelle jsou v posledních letech elektrokola, tedy kola s asistencí šlapání. Ta vynikají nejen dokonalým technickým a dílenským zpracováním, ale také svou designovou stránkou. Přestože elektrokola Gazelle vypadají na první pohled jako běžná cestovní kola, teprve

při bližším prozkoumání lze odhalit šikovně zabudovaný akumulátor v zadním nosiči. Použitá technologie asistence šlapání pak průběžně vyhodnocuje sílu zaběru jezdce, právě zařazený rychlostní stupeň a aktuální rychlost kola, podle toho plyne dáváje podporu šlapání. Díky tomu je možné jet rychlostí až 25 km/h bez většího úsilí a potu ve tváň. Maximální rychlost kola je omezena právě na hodnotu 25 km/h, což vyplývá z evropských směrnic pro kolo s přídatným motorem, aby bylo stále považováno za kolo a nebylo pro jeho provoz třeba řidičské oprávnění.

Při jízdě po rovině lze za běžnou cestovní rychlost s minimem vynaložené energie považovat 20 km/h. V kopcích je neocenitelným pomocníkem elektronický asistent, který pomáhá vyjet stoupání vyšší rychlostí. Akumulátor elektrokol Gazelle na jedno nabití vydrží 50 až 75 kilometrů při zapnuté asistenci šlapání. Výdrž akumulátoru pak závisí především na způsobu jízdy, kolo umožňuje volit ekonomický mód nebo mód boost, který pomáhá při šlapání výrazněji.

Všechna elektrokola Gazelle jsou standardně vybavena výkonným světlem s čidlem pro automatické zapnutí za zhoršených světelných podmínek. Dále pak odpruženou přední vidlici, gelovým sed-



Gazelle

Jízdní kola a elektrokola GAZELLE
HH SERVICE s.r.o.
IČ: 28930789, DIČ: CZ28930789
info@gazelle-bikes.cz
tel.: +420 734 463 040
www.gazelle-bikes.cz

lem s odpruženou sedlovkou a například zvonkem integrovaným v řídítkách. Rada dílů je zpracována s maximálním citem pro detail.

V případě záruční i pozáruční opravy poskytujeme zástupce Gazelle na našem trhu službu zapůjčení obdobného kola nebo elektrokola zdarma po dobu opravy kola v případě, že se nepodaří kolo opravit do jednoho týdne. Péče o zákazníka je tedy v případě značky Gazelle maximální. Všechna kola a elektrokola Gazelle samozřejmě splňují veškeré legislativní předpisy EU a technické standardy týkající se kol a elektrokol. Například elektrokola jsou plně v souladu s EN-15196/EPAC a všechna kola s ISO 2575:2004(E).

(PR)



Staňte se partnerem Gazelle v ČR!

Společnost Koninklijke Gazelle nabízí prostřednictvím svého výhradního zastoupení v ČR možnost stát se partnerem pro prodej městských kol a elektrokol prémiové značky Gazelle. Tato možnost je svým způsobem jedinečná, protože výhradní partner v ČR, společnost HH SERVICE s.r.o., garantuje maximálně tři prodejce kol Gazelle v každém kraji ČR, aby byla síť prodejců dostatečně hustá, ale zároveň aby si prodejci navzájem nekonkurovali. Výběr partnerů ze zájemců o prodej kol a elektrokol Gazelle proběhne na konci února 2010.

Nabízíme prémiovou značku kol, která slouží za etalon kvality a precizního technického zpracování. Nepodmínujeme partnerství množstvím odebraných kol ani pevně stanovenými termíny, kdy je kola možno objednat. Nepožadujeme zavedenou prodejnu, ale hledáme všechny, kteří berou poskytování kvalitních služeb jako samozřejmost a ne jako povinnost. Detailní informace naleznete na www.gazelle-bikes.cz, nebo nás kontaktujte.

APACHE
BICYCLES

JINDŘICH ČISTOTA, 73 let

hokejový rozhodčí, ultramaratonec
50x závod v běhu na 100 km
vítězství na mezinárodním mistrovství Finska
v závodě na 100 km, Hartola
70x maraton (42 km běh)
Mistr ČR Ironman, kategorie Masters
extraligový hokejový rozhodčí
za 46 letou kariéru 3100 odříznutých hokejových utkání

DUCH VÍTĚZSTVÍ
SPIRIT OF THE VICTORY
— KOLEKCE 2010

Shaman indiánský čaroděj

Velikost 16" - 18" - 20,5" - Váha 10,4 kg

Cena 59.990 Kč

RÁM Full Carbon M1 monoqueue compact · VIDLICE
Rock Shox Reba SL 80 mm · PŘEVODNÍK Shimano
Deore XT · ŘÁZENÍ Shimano Deore XT · MĚNÍČI
Shimano Deore XTR Shadow · BRZDY Shimano
Deore XT Disc 180/160 mm · KOLA Shimano Deore
XT, Mavic XM 317 Disc, Schwalbe Racing Ralph ·
DOPLŇKY Ritchey Pro



Hokejový rozhodčí

Mým prvním sportem byl hokej a potom cyklistika. Kolo mě naučilo vytrvalosti a odolnosti a pomohlo mi dosáhnout skvělých výsledků v ultramaratonech. Dnes běhám a plavu pouze regeneračně. O to víc na stará kolena jezdím na kole, na MTB i na silničním. Cítím se stále mladě.

WWW.APACHE-BIKE.CZ

CARBON
MONOQUEUE