

Orbea Occam Team



Několikanásobný vítěz světového poháru i mistrovství světa v cross country, Francouz Julien Absalon, zůstává i v nadcházející sezóně věrný kolům španělské značky Orbea.

Na závodění v XC používá nekompromisní pevný rám Alma, těžké maratony a dokonce i enduro závod Megavalanche, kde skončil pátý, však jezdí na celoodpruženém kole Occam se zdvihem 115 mm. Tento model se spoléhá na karbonový monokok předního rámového trojúhelníku ve spojení s duralovou zadní stavbou z vysoce pevného materiálu Al 7075. V dnešní době je celkem unikátní fakt,

že nejlepší rámy značky se nevyrábí jako většina v Asii, ale Orbea si veškerou produkci karbonu zajišťuje sama a kola se pak pyšní hrdou nálepkou Made in Spain. Orbea dokonce nabízí tři verze karbonu označené Gold, Silver a Bronze, lišící se tvrdostí a schopností pohlcovat vibrace. Přední rámový trojúhelník rámu Occam je vyroben z materiálu Silver s vyšším podílem pružnějších vláken, jenž nabízí optimální kom-

binaci tuhosti pod záběrem a absorpce otřesů. Díky vlastnímu vývoji i domácí výrobě karbonu si tak Orbea může dovolit na své rámy poskytnout celoživotní záruku, myšleno samozřejmě na životnost rámu.

Hlavním rysem karbonových rámu Orbea je netradiční profilace spodní trubky s označením GSB, která se ve spodní polovině výrazně rozšiřuje, aby se její profil následně opět zúžil. Nejlépe to je vidět ve videotestu kola, který najdete na stránkách www.cykl.cz. Ačkoliv rozšíření může plnit efektivní úkol blatníku, jeho hlavním úkolem je posílit tuhost spodní rámové trubky.

► Pokračování na str. 9

SCOTT

Spark 30

Model Spark již není v nabídce americké značky žádnou novinkou, stále je ale jedním z vůbec nejlepších závodních celoodpružených biků, určených pro cross-country a maratony.



Jeho klasická koncepce, vycházející z funkce jednočepu s přepákováním k tlumiči, je nově doplněna páčkou lockoutu systému TwinLoc, ovládací vidlicí i tlumiči současně. Nízká hmotnost a možnost velice rychlého uzavření obou pružících jednotek jsou jednoznačné aspekty, které XC jezdce maximálně ocení.

Naším testem prošla základní varianta s celokarbonovým rámem. V nabídce jsou ale také dostupnější duralové verze či kombinace karbonového předního trojúhelníku a duralové zadní stavby u modelu Spark 35. V případě celokarbonového provedení udává výrobce hmotnost samostatného rámu s tlumičem 1790 gramů, což je i pro gramhoniče přesvědčivý argument na porovnání plně odpruženého biku.

Pečlivě nastavuj...

Pro správnou funkci je u sparka pečlivě nastavení ještě důležitější než u řady jiných celoodpružených modelů. Páčka TwinLoc, ovládací obě jednotky současně, je vybavena šroubky předpětí lanek. Trocha laborování je zde pro pochopení mechanismu nevyhnutelná, ovládání tlumiče a vidlice mají totiž odlišný krok. Trojice poloh páčky nabízí zcela aktivní režim na jednom konci, lockout na opačném konci a prostřední poloha snižuje citlivost obou jednotek upravením komprese.

► Pokračování na str. 6

HAYES Prime



Asi největší měrou přispěl k rozšíření kotoučovek americký výrobce brzd Hayes, jenž v devadesátých letech přišel se zcela přelomovou brzdou Hayes Mag. Na svou dobu fantastický brzdový výkon za všech podmínek přesvědčil celý bikový průmysl, že budoucnost mají pouze diskové brzdy.

Představení zcela nové brzdy Prime, která má být podle slov značky opět přelomová, předcházelo docela slušný internetový humbuk. Nejprve se objevil tzv. Teaser, neboli krátké upozornění, že Hayes chystá novou brzdou, pak se na netu objevily první náčrtky, na sociálních sítích facebook a twitter pak pokračovala mediální masáž fanoušků značky, která se rozšířila po světě, až konečně 8. února firma Hayes spustila stránky www.hayesdiscbrakes.com/prime, kde je nový Prime k vidění s veškerými technickými parametry.

Tedy k vidění je jen fotka brzdy, ovšem regulační kolečka jsou mozaikou roz-

mazána, aby nebylo jasné, jak se firma vypořádala s jejich provedením. Strach z kopírování je u Hayesu zcela logickým vyústěním kauzy, kdy si jeden taiwanský výrobce nechal zaregistrovat značku Hayes a způsobil americké mateřské firmě nemalé problémy.

Prime hraje prim

Podle informací na stránkách by se mělo jednat o brzdou, která nabídne díky zcela novému vedení kapalin, zdokonalenému nastavení dosahu páky a zvýšenému hydraulickému poměru o 20% vyšší výkon, než má stávající model Stroker.

► Pokračování na str. 3



CA5500

CARBON FLEX / TAY DESIGN
HI-GRADE ADVANCED CARBON FIBRE

MAVIC **fizik** **Panaracer** **SRAM RIVAL**

CA5500

Doporučená cena: ~~39.990,-~~

www.author.eu

Author kol **AUTHOR®**

Akční cena:
39.990,-

Nestává se často, že by některá značka překopala celou kolekci doslova od základů. U značky Dema k tomu však došlo a nový designér vdechl jejím kolům zcela nový styl.

Karbon na vrcholu

Zatímco vloni byl top modelem karbonový Lottus, nyní mu přibyla konkurence. Trojice celoodpružených karbonových biků se zadním zdvihem 100mm společně na jednočepové odpružení s přepákováním k tlumiči skoro vodorovně pod horní trubkou.

DEMA V NOVÉM HÁVU



Gobo



Thoba



Quark

Přední trojúhelník je z High Modulus karbonu a má masivní profily trubek, přičemž ta horní nese kvůli tlumiči lehké prohnání a rozvojení před sedlovkou.

Zajímavé je cenové spektrum, od nejdražšího modelu Quark za 75 125 korun s komponenty XTR, XT a odpružením Rock Shox Reba a Ario 3.2, po nejlevnější typ Plasma za 50 419 korun, osazený díly SLX, Deore a levnějším odpružením SR Suntour.

Hardtail Lottus za 116 974 korun s tím nejlepším osazením zůstává, ale přibyla mu dvojice sourozenců s totožným rámem, ovšem bez integrované sedlovky. Scaleo i Thoba mají kvalitní základ a cenově dostupnější komponenty, takže se dostanou na cenu 53 444 za Scaleo se sadou SLX a vidlicí Rock

Shox Tora a na 40 335 korun za model Thoba s komponenty Deore a vidlicí SR Suntour. Všechny zmíněné biky, až na Lottus s brzdami Formula R1, se spoléhají na kotoučové Hayes, které jsou na většině nových modelů.



Alvito

Dural pevný a pružný

V nabídce zůstává trojice duralových modelů Ferrara, Auron a Ryano z roku 09, ovšem novinkou jsou další tři celoodpružené stroje. Designově vycházejí z karbonových vzorů a mají i stejný princip odpružení. Cenově jsou ovšem výrazně nižší.

Odpružení má u všech tři verze na starosti SR Suntour, komponenty jsou od řady SLX až po Alivio a Altus. Brzdy jsou zastoupeny značkami Hayes, Shimano a lankovou verzí Shimano.

Sedmnáctka hardtailů dostala z poloviny nový design a z poloviny je věrná původnímu kabátu. Komponentově sahá od řady SLX a Deore na modelu Deor až po nejlevnější sady Shimano na trojici modelů s ocelovým rámem. Ovšem díky designu vypadají některé modely s osazením Shimano Acera mnohem dráž.

Trojice ocelových biků pro skákání a freestyle je doplněna dvojicí dvacitkových freestyle BMX, takže paleta je opravdu pestrá.

Krosová kola vystoupala k osazení SLX u modelu Aveiro a samozřejmě

ke kotoučovým brzdám u tohoto a ještě levnějšího modelu. Samozřejmě je masivní rám s výztuhou pod hlavou a nové pojetí designu. Zhruba dvacitka krosů sahá až po nejdostupnější komponenty, takže uspokojí zákazníky všech stupňů náročnosti.

Silniční kola Leony a Vento jsou bez změny, ovšem levnější novinka Alvito

s komponenty Sora a FSA by se vzhledově směle mohla rovnat s mnohem dražšími stroji.

Velmi široká je řada městských a trekkingových kol, která sázejí jak na tradiční rámy a komponenty, tak velkou měrou na snížené provedení rámu a řazení v nábojích Nexus. Modely s nízkým rámem nebo zcela bez spodní spojující trubky mívají mezi starší generací, která na našem trhu stále nemá dostatek čerstvě dostupných kol zaměřených hlavně na pohodlí a jednoduchost.

Čtyřadvacitka dětských kol, každé v několika barevných variantách, uspokojí malé jezdce modely od velikosti 12 palců až po čtyřadvacitky. Rámy jsou jak ocelové, tak z duralu, a to i u nejmenšího provedení.

Dema tedy pro letošek výrazně přezbrojila a libovůli nové kolekce rozhodně může mýt vysoko. Totéž ale platí o použitých materiálech a nejlepších modelech, které směle snesou srovnání se zavedenými zahraničními značkami. (už)

Sensor UltraSonic

Pokud by se podle hesla „Čím víc tepláky, tím víc hiphoper“ řídili naši rytmičky založení spoluobčané při nákupu oblečení, jistě by jejich zraku neunikly volné cyklistické kalhoty UltraSonic české značky Sensor. Cena necelé dva tisíce, spousta reflexních prvků a hlavně fantastická ventilace z nich dělají nejvíc „in“ model k originální oldskool mikině a zlatým řetězem na krku.

HipHopKemp však nebyl hlavním místem určení těchto volných kalhot. Jejich místo je hlavně na běžkách či na odpruženém kole, a to na těle jezdce, který se odmítá nechat spoutat elasticitou čapáků a věty „vypadáš jak harapes“ se hrozí jak čert kříže.

Lehké sportovní kalhoty UltraSonic jsou vyrobeny ze softshellových předních panelů, které zabírají profouknutí, a pružného materiálu Technostretch v zadní části, jenž zajišťuje ventilaci a tvarovou přizpůsobivost. Kalhoty se v pase stahují šňůrkou, která je podpořena gumovým pásem. Na klasických místech jsou dvě kapsy pro ruce, uzavíratelné na zip, které tvoří síťovinu.

Nohavice jsou na náš vkus trochu širší, a ačkoliv jsou zakončeny gumou a v bočních švech je rozepínání na zip, při jízdě na kole s klasickým třípřevodníkem se občas nohavice zadrhne o zuby. Také při sesedání z kola se někdy stane, že se pružný materiál zachytí za hranu sedla. Proto jsou podle našeho názoru nevhodnější hlavně na běžky, kde díky své délce ideálně obepnou běžkařské boty a nepustí dovnitř sněh. Ventilace i odpařování jsou příkladné a při použití funkčních spodků nebyla v kalhotách ani v teplotách pod bodem mrazu vůbec zima. Kalhoty dokážou dobře odolat i proti vnější vlhkosti, vyschnutí zevnitř je pak velmi rychlé, takže ultrasoniky můžeme vřele doporučit pro výkonnostní sport. Kalhoty jsou dostupné v tradičních velikostech S, M, L, XL, XXL pouze v černé barvě.

www.sensor.cz

+ ventilace, odolnost proti zímě, profouknutí i promočení

- širší nohavice

(mig)



nejširší výběr dětských kol všech velikostí



star 16" www.leaderfox.cz

3.600,-



LEADER FOX



2F = dvojnásobná funkce
= dvojnásobně fit

se značkou 2F
vám dopřejeme
radost
z oblékání

funkční prádlo
termoprádlo
cyklokalhoty
cykloresy
cyklovesty
cyklobundy



vyrábí a dodává BoBo s.r.o.
Šífařská 1/3, 147 00 Praha 4, www.2f.cz

Miniaturní blikáčky s dobíjením pomocí USB konektoru z počítače, to je novinka, s níž v poslední době vyrukovala řada značek. Blackburn rovněž využil tohoto systému dobíjení, a to u svého modelu Flea, jenž je nabízen v přední i zadní variantě.

My jsme otestovali kompletní set předního i zadního světla s nabíječkou, jehož cena je 899 korun. V nabídce jsou světla také samostatně za 499 korun.

Hmotnost 17 gramů, kterou se mohou pochubit obě světla, jistě potěší gramohříče. Samotné miniaturní rozměry nepřipadají extra velkou výkonnost, opak je však pravdou. I když by se dalo každé z dvojice testovaných světél umístít do krabičky od zápalek, svítivost v reálu odpovídá podstatně větším modelům. Čtveřice diod, vepředu vysoce svítivých White Nichia a vzadu klasických červených, nabídnou opravdu vysoký výkon. U předního světla udává výrobce hodnotu 40 lumenů.

Společným rysem obou světél je dobíjení Li-Ion baterie a dvojice kontaktních ploch na spodní části, k nimž se přiloží speciální USB nabíječka. Ta je ke světlu jistěna pomocí magnetu. Sice je tento systém nestandardní, v reálu je však funkční. Vedle dobíjení přes USB vstup počítače je možné světlo Flea zakoupit také s patentovaným dobíjecím systémem využívajícím jako zdroj klasickou tužkovou AA baterii. S ní se světlo propojí nezvykle pomocí dvojice drátů.

Flea v praxi

Plně nabitý přední světlo se pochlubí vzhledem ke svým rozměrům výsoce nadprůměrným výkonem. Dvě nabízené intenzity svícení jsou zcela dostačující pro nasvícení vozovky před kolem, silnější z obou

Blackburn Flea



módů je použitelný i pro jízdu v terénu. Kdo by to od takto miniaturního světla čekal, že? Výrobce udáváne tři hodiny svícení na jedno nabití test potvrdil, ovšem ve slabším režimu. Silnější mód zkrátí tuto dobu asi na polovinu. Pro režim blikání výrobce u obou světél udává výdrž baterií 12 hodin na jedno nabití. Při našem testu však bylo i po 24 hodinách blikání stále dostatečně výrazné, což nás mile překvapilo.

Provedení miniaturní nabíječky s magnetickým uchycením k blikáče má sice

nápad, ale při dobíjení je potřeba pečlivě hledat ideální kontakt mezi kovovými dotekovými plochami světla a nabíječky. O průběhu nabíjení informuje velice málo čitelné problikávání diod, které je v denním světle snadno přehlédnutelné. V případě, že po čase kontaktní plochy lehce zoxidují, může být nabíjení znesnadněno. Klasický konektor by byl v tomto ohledu jistější.

Praktičnost obou světél je daná funkčním, maximálně jednoduchým systémem uchycení, které má na starosti pásek se suchým zipem a protiskluzovou úpravou. Zadní světlo je navíc vybaveno kovovou klipsou, díky níž se dá zavěsit za poukto batohu či za homí le návlaku přes tretru. Výhradu máme pouze k přílišnému před-



pětí této klipsy, která uchycení trochu znesnadňuje.

Světelný Blackburn Flea nechybí nápad, skvěle zpracování a nadprůměrný výkon. I tak ale za nejlepší zadní blikáčku značky považujeme nadále model Mars 3.0.

www.progresscycle.cz

+ vysoký výkon při miniaturních rozměrech, jednoduchý systém uchycení

- nutnost stálé čistoty kontaktních ploch, příliš tuhý klips zadního světla

Rogelli Morris

Ultralehká cyklistická pláštěnka Morris je novinkou v nabídce značky Rogelli. Čistě cyklistický střih s výrazně zkráceným předním a naopak maximálně protaženým zadním dílem je v případě nepříznivé počasí jasnou výhodou. Zvolenému střihu odpovídá také použitý nepromokavý materiál Dynatech TriStar a precizně provedené podlepené švy. Parametry materiálu jsou 3000mm vodního sloupce a prodyšnost 3000g/m²/24 h, takže ochrana proti promoknutí je zde stoprocentní a díky struktúře zátěru by se v bundě neměl uživatel nadměrně zapotit. Realita odpovídá předpokladům, svou roli pláštěnky plní bunda dokonale, na čemž se podílí také přední zip s nepromokavou úpravou a podložením pruhem materiálu. Od prodyšnosti sice nelze očekávat zážraky, ale i tak se zdá být odvod vodních par na vyšší úrovni než u většiny klasických pláštěnek. Využití bundy Rogelli Morris proto vidíme nejen ve vyložené nepříznivé deštivé počasí, ale v případě použití vhodné mezivrstvy i přes zimu.



+ protažení zadního dílu, kvalita zpracování, skladnost

- nenalezli jsme

www.rogelli.cz

Díky výrazně zkrácenému přednímu dílu je bunda použitelná pouze na kolo, výhodou je však její vynikající skladnost. Bez problémů se vejde do zadní kapsy dresu, takže ji lze mít stále s sebou pro případ změny počasí. K bundě je navíc dodáván malý transportní látkový obal s horním kompresním stahováním. Použití střih je přes trup trochu volnější, takže jej ocení i jezdci s nějakým tím kilem navíc. Jako ideální se nám zdá provedení límce, jenž vhodně obepíná krk. Délka rukávů je dostatečná, pochvalu zasluhuje jejich jednoduché olemování. Stejně tak zakončení spodního okraje bundy je zcela vyhovující. V dešti přijde vhod zadní šos, který ochrání podstatnou část hýždí před vodou, stíhající od zadního pláště.

Celkově musíme pláštěnku Morris označit za velice povedenou, připomínku nelze mít ani k reflexi, která nechybí jak na zadním dílu, tak na rukávech. Cena bundy je 1649 korun. Vedle červené barvy je v nabídce také černá. Cyklisty pak jistě ocení tuž bundu v dámském provedení, jejíž označení zní Montrose.

LUXUS

V honbě za odlehčováním kola jsou někteří z nás schopni zajít kamkoliv, byť i na úkor funkčnosti či životnosti daného komponentu. Jen aby měli kolo pokud možno co nejlépe. Jedním z hodných luxusních komponentů, a to jak hmotností, tak cenou, je kazeta **KCNC**, která při hmotnosti 160 gramů stojí 4 990 korun. Pro porovnání uvádíme například kazety Sram RED (273 g, 2 280 Kč) a Shimano XTR (224 g, 4 390 Kč).

Kazeta KCNC má pastorky vyrobené ze třech druhů materiálů, nejmenší dva jsou z titanu, prostřední jsou ze skandia a největší jsou z anodizovaného duralu. Materiál je rozdílný hlavně kvůli odolnosti, které jsou jednotlivé pastorky vystaveny rozložením síly podle počtu zubů. Nejmenší jsou na tom totiž většinou nejhůře.

Tenhle šperk je možné mít v kombinaci 11-32, 11-34 a 12-34 zubů. Je kompatibilní s devítikovými řetězy Sram a Shimano. Bohužel v praxi jsme sami byli svědky toho, že kvůli minimální profilaci jednotlivých zubů nefadil řetěz tak čistě jako na originálních kazetách. Tenhle kousek sice nabízí luxusní hmotnost, ovšem vyžaduje na neprosto precizně fungující řadič kompleť. Rázání v tahu zde není tak snadné jako na originálech, ovšem za opravdu minimální hmotnost je třeba zaplatit daň. A to buď v podobě vysoké ceny, anebo horší kvality řazení. Nicméně i přes zmíněné neduhy jde stále o velmi efektivní vyhlížeč kousek, kterým majitel vzbudí v očích spolujezdců nejen závistivý pohled. Ten ale nepotrvá zase příliš dlouho, protože životnost tohoto dílu rovněž není tak vysoká jako u originálu. To jsou ale všechno typické znaky luxusního zboží, na dlouhověkost se zde nehraje, sláva je totiž pomíjivá.

(už)

HAYES Prime

➤ *Dokončení ze str. 1*

Výkon brzdy Prime nemá být okamžitý s jedovatou blokací, ale díky progresivní tlaku by mělo být možné citlivě přidávat až po absolutní výkon na konci chodu. Podle stránek bude také lépe vyřešeno nastavení páčky, aby měla ideální průběh brzdění, ať je daleko od řídítek či blízko. Nastavení vzdálenosti páčky od gripů i bodu kontaktu destiček s kotoučem bude možné ladit bez použití nářadí, finální podoba ovladačů však ještě nebyla zveřejněna.



Hadičky

Nové čtyřhravé hadičky jsou vyrobeny tak, aby maximálně odolávaly tlakům hydraulické kapalin a nerozpínaly se, takže prakticky všechny tlak by se měl přenést na pístky. Povrch hadiček je upraven tak, aby neodíral lak na hlavové trubce.

Kotouč

Nový dvoudílný disk využívá spojení duralové hvězdičky a ocelových brzdových ploch, takže je tužší než jednodílné provedení. Hmotnost 160mm kotouče je ohlášena na 110 gramů. V nabídce budou klasické rozměry 140, 160, 180, 203 a 224mm.



Destičky budou dostupné jak v semimetalické, tak i v sinterované verzi.

Páky

Pouzdra pístků v pákách jsou vyrobená z materiálu Titacon, jenž by měl zajistit jejich co nejlépeší chod a tudíž i jemný krok páček. Samozřejmě je to objímka s oddělitelnou přední částí. Nejprve se dotáhne jeden šroubek a teprve poté momentovým klíčem utáhneme druhý. Tento způsob má zajistit co nejlepší upevnění pák bez poškození povrchu řídítek, což oceníme hlavně u karbonových provedení.

Všechny šroubky a banja jsou u nejvyšší verze Pro vyrobeny z titanu, u verze Expert z oceli a anodizovaného duralu.

To nejdůležitější na konec, hmotnost kompletu verze Pro je ohlášena na 385 gramů, levnější Expert bude vážit o 30 gramů více. Brzdy by měly být k testování novinářům k dispozici v dubnu, prodávát se začnou v červnu letošního roku. Více informací najdete průběžně na stránkách dovozce.

(mig)

www.vokolek-import.cz



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

ŽÁDNÉ SKRYTÉ V(N)ADY

4EVER

Odpružené vidlice na snímku jistě v pravověrných bikerech vyvolají libé nostalgické pocity. Každá z nich má svou minulost a každá z nich přinesla svému majiteli spoustu jezdeckých zážitků i euforie. Najít v bikhopu exkluzivní kousek historie vždy potěší, najít však čtyři takovéto vidlice pohromadě, to hraničí skoro s blahem.

Pokud to vezmeme chronologicky, musíme začít zprava. Nejstarší vidlici na snímku je totiž velmi oblíbený americký **RockShox Mag SL Titanium**, jenž předběhl dobu v tom, že už na počátku devadesátých let využíval k odpružení vzduchovou pružinu. V té době však byly vzduchové pružiny příliš tvrdé, a tak byly tyto vidlice určeny hlavně pro závodění, kde však měly obrovský úspěch. Zdvih 50 mm byl na svou dobu zcela v normě, vidlice měla hlavně zpracovávat nečekané rázy, než aby se po ní chtělo jemně žehlení.

Druhým v řadě zprava je francouzský elastomerový **Obsys**, který v dobách své největší slávy v polovině devadesátých let proslavil tým Sunn. Největší propagací této vidlice, která nabízela pohybů 30 nebo 40 mm zdvihu ocelové pružiny nebo elastomerového bloku, udělal Miguel Martinez, jenž byl ve své době zcela neporazitelný a na svém kontě má i zlatou medaili z olympiády.

Americká značka Cannondale proslavila vidlice své dceřinné společnosti **HeadShok**,

TAK ŠEL ČAS



kteřá integrovala pružnici vnitřnosti do sloupku vidlice. Dovolit si to mohla díky super oversize průměru hlavové trubky, která pojala velký průměr vidlice. Pružnicí systém však není klasický teleskop, ale sloupek vidlice má šestihranný průřez a využívá systém jehlových ložisek v řadě, po nichž zajišťují do pouzdra. Zdvih vidlic **HeadShok** se zvyšoval z 50 až na 80 mm, což je technologické maximum těchto vidlic.

Systém **HeadShok** se prolíná prakticky celou historií značky Cannondale a montuje se na kola dodnes. Jeho inovovanou verzí je pak jednonohá vidlice **Lefty**.

Nejmladší z partičky je anglická vidlice **Pace** (zcela vlevo), která na přelomu století představila celokarbonové kluzáky s dozadu umístěným můstkem. Vidlice **Pace** splňovaly požadavky na nízkou hmotnost i technologickou zdatnost, nicméně výroba vidlic se nedá dělat v malém objemu, takže tento systém odkoupila švýcarská značka **DT Swiss**, která platformu **Pace** převzala a díky svým technologickým znalostem vylepšila do současné podoby vidlic **DT Swiss**.

Pokud ve svém okolí víte o nějakých dalších skvostech z minulosti, které by stálo za to mladším bikerům představit, aby viděli, na čem se dříve jezdilo, fotky nám pošlete na redakční mail.

(mig)

Největší adresář maloobchodů naleznete na www.cykl.cz

Městský Catlike



Přilba **Catlike Urban Concept** je základním modelem španělské značky, která má svým provedením oslovit nejen městské cyklisty, ale třeba také in-line bruslaře. Civilně vyhlížející design v sobě spojuje pevnost s praktičností. Ventilací otvory jsou dostatečné pro běžnou jízdu, čelní průduchy jsou navíc vybaveny sítkou proti hmyzu. Celková pevnost skeletu navazuje in mold technologie, matná, téměř sametová povrchová úprava skořepiny působí elegantně. Celkový tvar s protaženou přední partií, částečně nahrazující šítek, zlepšuje aerodynamickou zónu v případě nárazu.

Nový upínací systém **Wheel Retention** využívá klasického kolečka na zátylku, takže usazení na hlavě je jisté a dostatečně pohodlné. V případě čelní výstelky bychom ale uvítali výraznější vrstvu polstrování.



Menší velikost **MD (53-58 cm)** využijí především dospívající děti a ženy, dospělým cyklistům je určena velikost **LG (59-61 cm)**. V nabídce nám ale trochu scházela ještě velikost **XL**. Cena 1290 korun odpovídá zpracování přilby. Pochvalu zasluží nadstandardní využití reflexních samolepek v zadní části skeletu. Hmotnost modelu **Urban Concept** ve velikosti **MD** je 251 gramů.

(kad)

www.cyklosvec.cz

+ decentní design, zpracování, reflexe

- tenčí čelní výstelka, chybí velikost **XL**

CYKLOPRAG

vás zve do svých prodejen

nám, Jiřího z Poděbrad Růpka 27, tel.: 222 522 490

Holešovičská tržnice Bubenská nábřeží, tel.: 266 710 675

Vinice 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

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

GHOSH BIKES.CZ

NOVÉ ASX 2010
ASX5100

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 RPV 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 PRODEJČŮ NAJDETE NA WWW.GHOSH-BIKES.CZ

Camelbak 2010

Nová sezóna už pomalu klepe na dveře, a tak není od věci kromě seřízení kola a kontroly oblečení prohlédnout i stav bidonů či rezervuárů do batohu.

Pokud jste je po poslední vyjízdce odložili i se zbytky nápoje, jistě v nich přes zimu vyhubla domácí botanická zahrada. A ruku na srdce, rezervuár se ještě dá vyčistit, ale chtělo by se vám pit z plnění potažené hadičky? Nám

ne, takže jsme se porozhlédli po novinkách pro letošní sezónu u tradičního výrobce batohů s nápojovým rezervuárem, amerického Camelbaku, který letos slaví dvacetileté výročí vývoje hydratačních systémů pro armádu i sportovce.

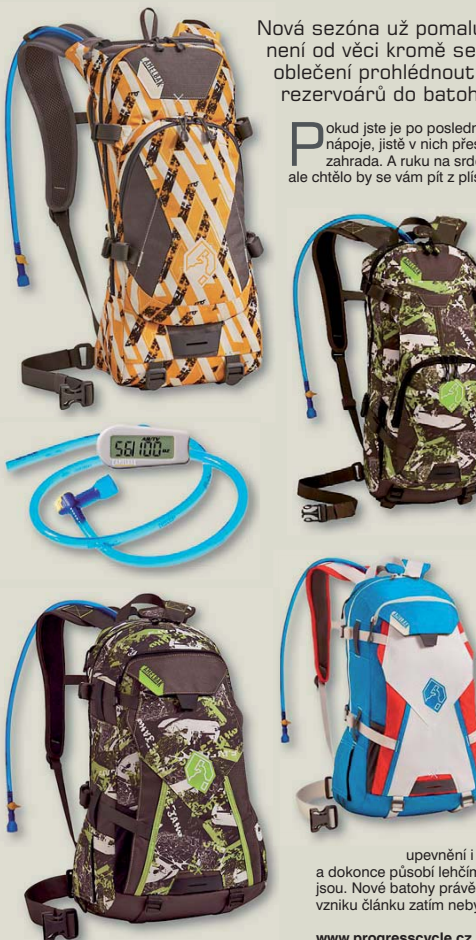
A hned jsme narazili na tři nová jména – The Capo, Don a Consigliere. Tyto batohy jsou určeny pro XC a allmountain a liší se rozměrem vnitřního prostoru mezi 7,8 l a 17,5 l i objemem rezervuáru 2 nebo 3 litry, takže každý jezdec si může vybrat batoh podle svých potřeb. Všechny tři modely díky dostatku kapes bezpečně pojmu bikové potřebnosti a nechybí ani plyšem vystlaný oddíl pro brýle či průhledné okénko pro jízdenku na lanovku.

K batohům je navíc možné dokoupit tzv. Flow meter neboli digitální ukazatel zbývajících objemu tekutiny. Na vývoji těchto tří modelů se podíleli vybraní jezdci, kteří přesně vědí, co od batohu vyžadují a významnou měrou přispěli k tomu, že batohy na zádech díky důmyslnému systému

upevnění i odvětrání jezdce nijak neobtěžují a dokonce působí lehkým dojmem, než ve skutečnosti jsou. Nové batohy právě přichází na trh, ceny v době vzniku článku zatím nebyly zveřejněny.

(mig)

www.progresscycle.cz





MAYO XC 29"ER



Ani slovenský nováček neunikl útoku velkých kol a připravil jeden devětatřicetivý model. A hned na začátku musíme uznat, že se mu to povedlo na výbornou.

Malý velký muž

Přestože obecně panuje mylná představa, že devětatřicetivky jsou jen pro vysoké cyklisty, je tenhle model pouze ve velikosti osmnáct palců. Vyšší zájemci mají bohužel v tomto případě smůlu. Proti velkým kolům působí rám hodně nízkým dojmem. Díky profilaci dvojité zeslabované duralových 7005 trubek solidního průměru je navíc rám hodně tuhý. Spodní trubka je v hlavy zahnutá a má hydroformovaný tvarovou výztuhu. Horní trubka má vejčitý profil a bowdeny jsou vedeny po její spodní straně. Ramena zadní stavby mají trojúhelníkový průřez a jsou spojena výrazně profilovanými patkami.

Vidlice má delší sloupek, takže aby měl jezdec trochu sportovnější posed, je představec nasazen v negativním sklonu, bike tak působí na pohled hodně sportovním dojmem. To se potvrdilo hned během jízdy a rozhodně nejde jen o záležitost image.



Díky tuhému rámu jede kolo i přes hmotnost skoro 14 kg velmi svižně. Slabší akcelerace je standardem společným pro tuto kategorii, ovšem v rámci ní bychom kolo mohli rovnat s již zavedenými zámořskými značkami. Geometrii a ovládáním se totiž směle vyrovná dražším konkurentům, jediný handicap bude hmotnost.

Posed je středně natažený a jezdec má řídítka pohodlně vysoko. Není problém ubrat podložky pod představcem a sportovní dojem ještě umocnit. To hlavní je ale geometrie, která je u devětatřicetivky to nejdůležitější. I přes užší rovná řídítka je kolo naprosto skvěle ovladatelné. Menší úhel sklonu vidlice umožňuje hbitě točit a mě-

nit směr. V tomto ohledu se bike vyrovná i některým strojům na klasických kolech. Do zatáček jej rozhodně není třeba přemlouvat a jediné, co je zde proti živé klasice rozdílné, je nepatrně výraznější odpor na řídítkách, daný větším průměrem předního kola jako setrvačníku. Instalaci širších zahnutých řídítek by tak jezdec nakonec ani nepoznal rozdíl proti klasice.

Stroj jde snadno sklopit v ostřejší zatáčky a zároveň se lehce proplétá po klíkatých stezkách. Do vzduchu se mu díky delší zadní stavbě sice moc nechce, ovšem přeskočit terénní nerovnost do boku nebo ve vzduchu korigovat směr, to na něm jde lehce.

Díky zmíněné zadní stavbě se kolo nestaví na zadní ani v hodně ostrých stoupáních, takže stačí nalehnout na řídítka a šlapat na maximum. Naopak v prudkých sjezdech je znát, že vyšší pozice řídítek je zde výhodou, protože strmější úhel vidlice nemá hodně prudké úseky moc rád. Stačí jít ale trochu za sedlo a vše je bez problémů.

Co se týče jízdního komfortu, tuhému rámu velká kola v tomhle ohledu rozhodně svědčí. Vylhadi povrch a jezdcí přidají na pohodlí. Sedlovka průměru 31,6 mm

totiž nenabídne moc pohodlí, totéž platí i pro tvrdší gripy s pojistkou. V kombinaci s širokými pláště a měkčím sedlem je to ovšem vyvážená kombinace. Díky průměru a délce sedlovky by tohle kolo ve zmíněné velikosti klidně mohl sedlat jezdec o výšce 175 centimetrů.

Souhra tuhosti

Kvůli dostatečné tuhosti a obratnosti je přední vidlice SR Suntour Raidon vybavena pevnou 15mm osou. Ta je rychloupínací, takže jezdec není v ničím omezen, ale celku rozhodně přidává na tuhosti. Hlavně v zatáčkách pod brzděním je to cítit nejvíc.

Díky pružině je vidlice hodně citlivá a vnímá i k drobným nerovnostem. V nižších teplotách je ale cítit nepatrně tužší chod. Na asfaltu ji lze zamknout lockoutem z ři-

ditě, a mít tak výrazně rychlejší stroj. Díky velkým kolům a plášťům Schwalbe se dá bez problémů jet se zamčenou vidlicí i po polních cestách, aniž by to jezdec nějak nepříjemně pocítil. Pláště zde s ohledem na šířku rozhodně nabídnou maximální adhezi na každém povrchu a hodně silné tlumení. Přesto ale nemají vysoký valivý odpor a jezdec nijak neomezuje. V zatáčkách je urvat, to takřka nelze. Domácí ráky Remex pak jen doplňují dobře fungující komplet na nábojích Shimano.

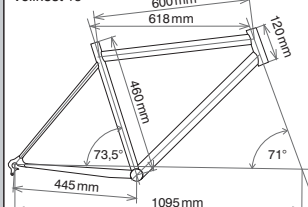
Nejlevnější hydraulické kotoučovéky z produkce této značky mají dostatečný výkon a dávkování síly vhodné jak pro začátečníka, tak pro ostříleného jezdce, zde není co vytýknout. Stejně jako u funkce komponentů SLX a Deore XT, které jsou bez problémů. Kdo chce hodně funkční devětatřicetivku za rozumné peníze, tak zde rozhodně neshání vedle.

www.mayo.eu.sk

Technická specifikace:

Rám: Al 7005 DB
Vidlice: SR Suntour Raidon RLD 15 QLC 100mm
Brzdy: Shimano BR-M575
Klíky: Shimano FC-M542
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano SLX
Náboje: Shimano FH-M629 / SLX – 15mm
Řádky: Remex Masterdisc
Pláště: Schwalbe Racing Ralph 2,25"
Sedlo: Velo Tempo SR
Sedlovka: Zoom
Představec: Zoom
Řídítka: Zoom
Hmotnost: 13,9 kg
Cena: 23 999 Kč

Velikost 18"



- + ovladatelnost, tuhost, posed
- hmotnost, jediná velikost rámu

Kladivo na bikrosové čarodějnice

Bměnská značka Pell's nemá ve své nabídce jen rámy a kola pro silniční a horskou cyklistiku, ale velmi aktivně se podílí i na dalších disciplínách, jako je třeba bikros. Díky úzké spolupráci s vicemistryní ČR Romanou Labounkovou se zrodila nová verze bikrosového závodního rámu Hammer, což anglicky znamená kladivo. Z tohoto nástroje si rám bere pevnost a údernost, ale na rozdíl od kladiva je velmi lehký. 1220 gramů hovoří za vše.

Za nízkou hmotností a obrovskou pevností stroje stojí ruční výroba rámu, kdy se

technologií Tube-To-Tube sestaví rám z karbonových trubek sendvičového typu a spojky se obalí karbonovou pleteninou. Díky tomu je možné použít jen takové množství materiálu, kolik je ho s ohledem na tuhost a pevnost potřeba.

Romana vlóni mimo bikros zajela své životní výsledky ve fourcrossu, když se dvakrát probojovala do finále světového poháru a z Jihoafrické republiky si přivezla bronzovou medaili. Po zranění, kdy musela podstoupit operaci ramene, se jí ještě na podzim podařilo vyhrát malé finále 4X ve Schladingu a na MS zajet devátou příčku. Ve světovém poháru BMX pak brala po zranění 9. a 7. místo. Uvidíme tedy, jak se jí bude dařit letos na ještě lehčím rámu. Držme jí palce, aby se svými výsledky probojovala až na olympiádu v Londýně 2012. Materiálové vybavení na to jistě má.

(mig)



www.pells.cz

SAMODOMO

Jak dostat ježka do klece

Ježka z klece vydá po chvilce zkoumání asi každý, ale treťtí rozprávkového ježka do sloupku vidlice tak, aby byl uvnitř rovně a nevyjížděl ven,

to není pro nováčka úplně snadný úkol. Pokud nevlastníme nářadí, ale přesto se chceme o přesné usazení ježka pokusit, mohla by se hodit samodomo vychytávka. Stačí na šroub místo zátky nasadit oříšek z goly velikosti 14 nebo 15. Hlavička šroubu krásně zapadne do čtyřhranného otvoru pro trn rány a přesahující závit šroubu zašroubujeme do těla ježka tak, aby se spodní část ořechu dotýkala horní hvězdičky ježka. Pak stačí oříšek prsty či kleštěmi zbok přidržit a kladivem ježka vpravit do sloupku. Pokud se zpočátku narazí křivě, nic se

ještě neděje, bočním poklepáním jej uvnitř sloupku srovnáme a dorazíme i druhou hvězdičku. Ta se již díky válcovému tvaru oříšku srovná do svislé polohy, protože rozměr ořechu odpovídá otvoru ve sloupku a tudíž nedovolí žádný náklon. Ježka zarazíme jen tak hluboko, aby bylo možné jej po nasazení zátky na představce vůbec zachytit šroubem, takže je ho hloubku při narážení musíme hlídat. Po správném usazení stačí jen šroub s oříškem vyšroubovat a dokončit montáž představce a zátky. Poté přezkoumáme důkladným dotažením, zda je ježek opravdu pevně usazen a nevyjíždí.

Pozor – tato procedura je jen nouzové řešení pro případ, že nemáme odpovídající dílenské vybavení. Takže pokud si na takovéto experimentování netroufáte, raději montáž světe odbornému servisu.

(mig)



BBB TOOLS -MICROFOLD

- Lehký, high-endový multiklíč s plochým designem
- Gumou potažená základna, chrání vaše nářadí před poškozením a ostatní díly před poškrábáním
- 12 funkcí obsahuje: Imbusový klíč 2, 2,5, 3, 4, 5 a 6 mm
- Křížový šroubovák PH1 a PH2 a dva ploché šroubováky
- Torxové klíče T25 a T30

Cena: 319 Kč



BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



Více informací naleznete na www.jmctrading.cz



SCOTT Spark 30



tento fakt jezdec příliš nepocítí, ale v prudším kopci či při silovém nástupu, ať v sedle nebo ze sedla, je to podle našeho názoru dost znát. Myslíme si, že příčinou jsou méně tuhá spodní ramena zadní stavby, použití duralu namísto karbonu by zde možná mohlo být výhodou. Přitom torzní tuhost předního trojúhelníku je jedním slovem fantastická. Stejně tak v případě čepů je tuhost solidní, ačkoli se především hlavní čep tváří na první pohled dost subtilně.

Geometrie sparka je zdařilá, což je pro značku Scott typické. Duch čistě závodního cross-country je zde doplněn o adekvátní míru ovladatelnosti. V praxi proto tento bike vyhovuje jak vyšvihavým jezdcům, vyžadujícím závodní posed a rychlost, tak i jedincům, kteří se více vyžívají v techničtějších pasážích. Spark je schopný ve sjezdech, kde přijdou ke slovu jeho plně využitelné zdvihy a lehce zvednutá řídítka šířky 640 mm. Jezdce ale tento bike uspokojí i ve výjezdech, kde nabídne dokonalou trakci zadního kola.

Výška řídítek je kompromisem mezi čistě závodní pozicí jezdce a dobrou ovladatelností kola. Nestává se často, abychom u testovacího biku nebyli s výškou řídítek, v případě sparka to však skutečně nebylo nutné. Výhodou pro techničtější jízdu je

i kratší zadní stavba s hodnotou 422 mm, díky níž se spark celkem ochotně zvedá na zadní.

Pár detailů

V případě osazení není kolu co vytknout. Brzdy Avid Elixir R nabídnou skvělou účinnost, oproti základnímu provedení Elixir 5 jsou navíc vybaveny lépe propracovanou páčkou a přístupnějším regulačním kolečkem. Příjemným bonusem byla sériová montáž 185 mm kotouče vpředu. Svou vysokou odolností se především zapletená kola DT Swiss XR 30, jejichž atraktivitu navyšovalo použití modré anodizovaných niplů. Pláště Schwalbe Rocket Ron ukázaly své přednosti na sněhu, kde byly jednoduše skvělé. Jejich univerzalita je však jasnou výhodou. Čistě zpracované jsou všechny použité díly Scott, hodné se nám líbily například bytelné působící a přitom velice lehká sedlovka.

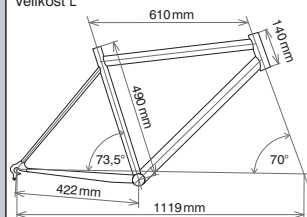
Cenou 79 500 korun Scott Spark 30 logicky osloví pouze movitější část XC jezdů a maratonce, ovšem zmiňované modely s duralovým rámem jsou nesrovnatelně dostupnější, a to při využití skvělého dvojitého lockoutu TwinLoc a dalších vymožeností.

www.kola-scott.cz

Technická specifikace:

Rám: Spark Carbon, zdvih 110 mm
Tlumič: Scott Nude TC (3 modes)
Vidlice: Rock Shox Reba SL 120 mm
Kliky: Shimano SLX 22/32/44
Brzdy: Avid Elixir R, 185 mm / 160 mm
Razení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano SLX
Kazeta: Sram PG-980 11-32
Náboje: DT Swiss XR 30
Řádky: DT Swiss XR 30
Pláště: Schwalbe Rocket Ron 2,1
Řídítka: Scott Pilot 18 Pro
Představec: Scott Pro OS
Sedlovka: Scott RC 03-60
Sedlo: Scott Racing Cr-Mo ližiny
Pedály: Shimano PD-M520
Hmotnost: 11,45 kg (vel. L)
Cena: 79 500 Kč

Velikost L



- + ovladatelnost, lockout TwinLoc, skvělé brzdy
- nízká tuhost zadní stavby

Dokončení ze str. 1

V případě správného naladění jsou funkční změny chování pružení mezi jednotlivými polohami páčky skutečně výrazné, a to jak na vzduchovém tlumiči Scott Nude, pocházejícím od DT Swiss, tak i na vidlici Rock Shox Reba SL.

Zdvih 110 mm vzadu a 120 mm vpředu je v současnosti maratonská klasika. Po přitvzení zadní jednotky, tedy s páčkou TwinLoc v prostřední poloze, se využitelný zadní zdvih sníží na hodnotu okolo 80 mm. Pro skutečně čistou funkci je potřeba si trochu pohrát i s dalším nastavením, jinak nebude možné využít schopnosti kola stoprocentně. V případě tlaku v tlumiči nelze automaticky vycházet z obvyklého SAGu. Nám se pro optimální funkci jednotky osvědčilo zanoření pístnice po nasednutí okolo pouhých pěti milimetrů. Vtipným detailem je umístění tabulky s doporučeným tlakem z vnitřní strany zadní stavby, a dokonce pod lakem.



Spark v praxi

Chování kola je bezpochyby ovlivněno jeho nízkou hmotností, nicméně reálný údaj 11,45 kilogramu ve velikosti L je téměř o půl kila vyšší, než kolik udává výrobce. I tak je ale Spark 30 velice lehkým a svižným kolem, zvlášť po přitvzení pružících jednotek. V plně aktivním modu je naopak vnímavý i k menším nerovnostem, byl za cenu nemalého pohupování, zapříčiněného vahou

jezdce. Páčka TwinLoc v dobrém dosahu palce levé ruky je rozhodně velkou výhodou, zvlášť strídali-li se často terény a asfaltové úseky. Plně aktivní pružení jezdec využije pouze v hodně rozbitém terénu, při běžné jízdě po lesních cestách je prostřední „Traction“ mód zcela adekvátní. Není jím výrazně ovlivněna citlivost na středně velké nerovnosti a pohupování kola při jízdě je v přijatelných mezích. Díky lockoutu „dva v jednom“ je uzavřený chod jednotek v praxi využitelný rozhodně častěji, než u běžných celoodpružených modelů s ovládáním předního a zadního pružení zvlášť. Stačí kousek rovného povrchu, a už po rovině či ve výjezdu, a jezdec automaticky uzavírá pružení, a to i za cenu, že jej po dvaceti metrech opět zaktivuje.

Zklamáním pro nás byla celková tuhost rámu, konkrétně jeho zadní stavby. Při silnější záberu je jasně zřetelné její propuštění do strany vlivem tahu řetězu. Za běžné jízdy

Dva zdvihy v jednom

Měnitelný zdvih u vidlic je dneska běžnou záležitostí a záleží na každém, zda si v terénu rád upraví chování kola přesně podle sklonu a povrchu terénu, anebo patří do skupiny ortodoxních odpůrců všemožných hejblátek.

Saha výrobce odpružení o co nejuniverzálnější využití jízdního kola však dostala další rozměr poté, co německá firma German:A představila své řešení změny zdvihu u tlumiče. Model German:A Dual Travel za 9.975 Kč totiž jezdcům dovolí nejen zcela znehybnit zadní stavbu lockoutem, ale touto samou modrou páčkou i snížit zdvih. U kola se zdvihem 120 mm se pouhým pootočením páčky chod tlumiče zmenší o třetinu, tedy na 80 mm zdvih, aniž by došlo ke změně průběhu pružení a tlumení, pouze se změnil objem vzduchu. Chod tlumiče by podle křivky měl být na počátku zdvihu co nejmenší a postupným progresivním nástupem, jenž dobře zpracovává velké rázy.

Tlumič GA Dual Travel je vybaven třemi vzduchovými komorami, z nichž dvě pruží se mohou spojit, a tak dávají zadní stavbě vyšší zdvih. Třetí komora funguje jako negativní a všechny tři se foukají jedním ventilem. Obecně tlumič GA Dual



Travel disponuje třemi režimy – Long travel (dlouhý zdvih) Short travel (krátký zdvih) a Lockout (blokáce). Páčka se otáčí pouze jedním směrem, nejde se tedy vrátit z krátkého zdvihu zpět na dlouhý, ale je třeba ji otočit dokola přes pozici lockoutu.



Tlumiče se prodávají v délkách 165 a 200 mm s délkou pístnice 40 a 55 mm a hmotností od 225 gramů. V budoucnu přibude i verze s páčkou lockoutu na řídítka. Tlumič bychom měli získat do testu, takže v nejbližší době přineseme jeho recenzi.

www.9395bikes.cz

Magický trojúhelník

Značka Toblerone připravila pro sezónu 2010 nový speciál pro závod Pražské schody. Atypičtější kola jsou trojúhelníkové ráky, které vycházejí z přesné délky a výšky Zámeckých schodů vedoucích z Hradčanského náměstí na Malou Stranu. Sjezd schodů se díky tomuto stroji stane úplnou hračkou, přesně vypočítaná velikost kol totiž dokonale eliminuje veškeré obtíže. Nevěříte? Délejte dobře. Kolo na fotografii je totiž pouhým reklamním tahákem značky Toblerone, která vyrábí skvělé čokolády s charakteristickým trojúhelníkovým průřezem. Maratonci tento stroj mohli během loňského roku zahlédnout třeba na některém ze závodů série Author Maraton Tour. Musíme uznat, že tato reklama se rozhodně nemínula účinkem, žlutý bike se prostě nedal přehlédnout.

(kad)



KENDA

TIRES AND TUBES

KENDA KHAN K - 935



Bezpečnostní
Reflexní bok

KENDA KHAN K-935
700 x 35C
700 x 40C
700 x 45C

MOC od 349,- Kč

Kvalitní crossový plášť

K-SHIELD je vrstva složená z keramických a aramidových částic uložená pod jízdní plochou pláště, konstruována jako prevence proti průrazu pláště. Tento odolný materiál je u Kandy používán jako základní úroveň ochrany proti průrazu pláště.

www.cyklomax.cz

Výhradní dovozce a distributor pro ČR: CYKLOMAX s.r.o. U Elektrárny 306, 630 02 Pardubice, Tel.: 465 944 023, fax: 465 944 022, Email: info@cyklomax.cz

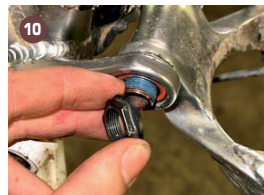
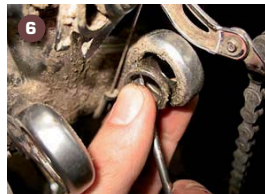


Servisu celoodpružených kol se většinou věnujeme spíše obecně v rovině mazání pístnice tlumiče nebo promazání jeho kluzných pouzder, již jednou jsme však ukázali rozborku hlavního čepu zadní stavby, potažmo celého systému i-Drive v případě kol GT.

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Hlavní čep Specialized



Abychom to nenechali jako ojedinělý případ, rozebrali jsme hlavní čep zadní stavby biku **Specialized FSR XC**. Tento čep je podobný u modelů Stumpjumper, Big-Hit, Demo nebo Epic, takže v principu ukážeme, jak servisovat toto místo, pokud v něm začne lupat, nebo je-li třeba zkontrolovat chod ložisek.

V první řadě musíme demontovat kliku s převodníky, abychom mohli z rámu vytáhnout hlavní šroub čepu, který je nasunut právě ze strany od převodníků. Jakmile převodníky nepokřáká, nasuneme do šroubu imbus č. 8, abychom jej na této straně přidrželi 1. Následuje povolení klasické matice čepu na druhé straně plochým klíčem č. 19 2. Můžeme použít i nástrčný oříšek z gola sady, ale není to nutné, matice není dotažena extrémní silou. Pozor ale na hrany, matice je duralová, tak abychom ji zbytečně nestříhli.

Následuje vytlačení šroubu ven z ložisek, což by mělo jít provést pouhým zatlačením rukou 3, ale jestli šroub nejde ven, může pomoci gumová palička. Jen pozor, abychom tloukli přímo v ose a nevychýlivali zbytečně šroub do boků, což by zbytečně namáhalo ložiska.

Jakmile se šroub částečně vysune, můžeme si pomoci imbusem na druhé

straně a šroub pomalu vytáhnout 4. Zatímco až do teď jsme mohli mít kolo postavené kvůli vytloutání čepu na zemi, v této fázi už musíme mít vyjmuté zadní kolo a rám zavěšený. Jakmile vytáhneme šroub z čepu, spodní kyvka zadní stavby vyjde z prostoru čepu 5, vykloupí se směrem dolů k podlaze a zůstane viset jen na bowdenu řazení. Tomu by zadní kolo navíc rozhodně neprosplálo. S vytáženou kyvkou můžeme jejím pohybem vyzkoušet hladkost otáčení ložisek zadního čepu, ale jen hrubou, protože pro přesnější zkoušku je lepší je rozebrat a zkusit jednotlivě přetmáknout.

Po vytáhnutí kyvky z bočních profilů s ložisky následuje vyjmutí vymešovacích kroužků, které dosedají na ložiska.

Mohou jít ven snadno jen rukou, pokud to nejde, vyloupeme je šroubovákem 6. Tím jsme v podstatě skončili rozborku hlavního čepu a následuje očista všech dosedacích ploch a dílů, kterých je opravdu minimum 7. Samotná ložiska jen otfíme, rovněž všechny prostory kolem nich. Chod ložisek vyzkoušíme prstem, neměla by nikde přidrhnout nebo mít naopak vůli. V obou případech je to na jejich výměnu, ovšem tu je lepší přenechat servisu, protože je třeba ložisko nalísovat a to je náročné na přesnost. Preventivně lze ložisko vyčistit a namazat, ale to si ukážeme až příště.

Zkontrolujeme i všechny součásti čepu, tedy šroub a podložky. Pokud je na duralovém šroubu někde výrazná odřená anodizace 8, je to následek to-

ho, že se šroub v čepu mohl vlivem nedotažení pohybovat a tudíž o sebe materiály třely, to by se stát nemělo. Proto je i tato rozborka jednou za rok důležitá. Jestliže ale materiál nejeví známky prasknutí či jiného poškození, můžeme celý komplet po důkladném promazání všech dosedacích ploch 9 a všech míst opět sesadit dohromady.

Podložky musí přesně sednout na ložiska, spodní kyvka by měla jít mezi boční profily středem a neměla by být vyhnuta. Jakmile je kyvka mezi ložisky, můžeme od převodníků nasunout šroub čepu. Měl by jít díky promazání snadno nasunout rukou. Jakmile dosedne na kyvku, očistíme konec se závitem od přebytků mazadla a naneseleme lepidlo na závity 10, aby po dotažení nedošlo k povolování celého čepu. Matice dotáhneme silou, ale ne na krev, a po několika kilometrech provozu celý šroub zkontrolujeme a pro jistotu přetáhneme. Lepidlo na závity bychom tedy měli použít takové, které je povolí i za studena, v žádném případě nepoužíváme extrém pro povolení pouze za horka.

Tím bychom měli mít hlavní čep hotový a v pořádku, takže by se z něho neměly ozývat lupavé zvuky, nebo by neměl mít boční vůli.

(už)

PAVLAČ 7

Novinky těch nejdůležitějších hráčů cyklistického trhu se začínají pomalu odtajňovat. Vedle Shimana nezůstává pozadu ani americký Sram, který předvedl novou kazetu nazvanou „XG999“. Ta bude určena pro sady pod prestižní XX, jež budou i nadále spolupracovat s devíti pastorky. Nová kazeta se stane nejlehčím nabízeným typem, a to díky využití výrobních



technologií, praktických již u revoluční sady XX. Tělo je vyfrézováno z jednoho dílu pevnostní chrom-molybdenové oceli, pouze největší pastorek a koncová závěrná matice jsou z duralu 7075. Výrobce udává hmotnost kazety 175 gramů v rozsahu 11-32 zubů. Nicméně díky náročné a tak trochu nesmyslně drahé výrobní technologii bude devítiková kazeta Sram XG999 stát údajně kolem pěti tisíc korun. Troufáme si tvrdit, že za tyto peníze je téměř neprodejná...

Cedric Gracia bude v letošní sezóně sedlat bike značky Santa Cruz, což do jisté míry připomíná přestup anglického jezdecka Stevea Peata. Ten také přešel od domácí značky Orange k mnohem známějšímu americkému výrobci. Cedric se tak rovněž vrací od francouzských kol k zámořské značce, skoro jako by Santa chtěla ukázat, že nejlepší světové jezdce.

Jezdci týmu Rubena Birell Specialized to letos s oslavami svých případných úspěchů asi nebudou mít nejrušovější. Pořádné zaplacení kvalitního umístění jim totiž namísto povznesené nády přivodí spíše jen častější potřebu, protože Birell prostě nemá žádné „volty“.

Kauzu s předřazenou cyklostezkou v pražských Vysocanech jistě zaznamenali nejen cyklisté. Tři kilometry dlouhý úsek za 140 milionů korun, tomu se říká dobrý kšeft. Díky podobným kauzám budou cyklisté dost možná ještě více trnem v oku ostatním účastníkům provozu. Nicméně vysočanskou stezku pravděpodobně nic nekončí, ale naopak začíná. Například chystaný úsek v pražských Lahovicích, v místě napojení nového městského okruhu, by měl být údajně ještě dražší. Necelé dva kilometry stezky, která zde bude muset využít lávky či nájezdové rampy, by měla vyjít na hodně přes sto milionů. Jihozápadní okraj hlavního města je sice cyklisty velice oblíbený, nicméně vyřešení zdejší problematiky cyklostezek se v budoucnu ještě určitě dočká medializace...

Úspěšné partnerství nekončí, aneb svým příkladem proti rozvodovosti. Tak by se dalo nazvat prodloužení kontraktu značky Commencal s klanem rodiny Athertonů, kteří v posledních třech letech v barvách týmu Animal-Commencal sbírali jeden vítězství vavír za druhým. Po třetí spolupráci značka Commencal prodloužila kontrakt se sourozeneckou trojicí na další dva roky. Partneři týmu budou i nadále značkou jako Fox, Shimano nebo Animal.

Ve výrobě přileb se nově objevila speciální technologie Phillips Head Protection System (PHPS), která by měla zvýšit ochranu proti zranění, vzniklým otoceními hlavy při pádu. Klasická přilba se totiž nemusí skopepnout sklozskou po povrchu v okamžiku nárazu. Nová technologie využívá potažení pevného skeletu přilby ještě speciální kluznou gelovou vrstvou přelivou membránou. Při nárazu se tak membrána chová jako kůže na hlavě a shrne se, takže překoná počáteční odpor při nárazu a nenutí tak hlavu přetáčet se vlivem působení rotačních sil. Následuje už klasické sklozskou skeletu po povrchu, ovšem v mnohem přímějším směru, než by tomu bylo u klasické přilby. Tato technologie by měla údajně přinést až o 70 % vyšší ochranu před těžkým zraněním. Zatím se tato technologie používá u motocyklových přileb, ale očekává se její průnik i do bikového světa.

LE Orbea TEAM

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

Orbea Carbon Mono. ALMA 78CZ

Rám: C-ALMA 08 1-5
Vidlice: H.S/D RACED 9 100 REM DIS NEG
Klíky/převodníky: PLUBIEJE DEORE 10
Hlavní složení: 1/8 SEM-INTTEGRATED
Řídítka: PLA NEG ORBEA 04 10 OS
Představec: M/A 90 ORBEA 04 10 OS
Páky: SHIMANO DEORE
Brzdy: AVID ULTIMATE
Řazení: CAMBIO XT 89 9V SHADOW

Přesmykač: SHIMANO DEORE
Řetěz: SHIMANO HG38X108 9V
Kola: MAVIC X-317
Převody: 9V 11-32 SRAM PG-950 CAS
Pneumatika: HUTCHINSON PYTHON ASIA 26x2
Sedlovka: 31.6x400 CARB ZEUS 06
Sedlo: SR VIPER 09 NEG-GRS+PLAT
Pedály: SHIMANO PDN520 GREY PLA



Orbea Sport SATELLITE TEAM

Rám: ORBEA MTS SPORT
Vidlice: ROCK SHOX DART3 100 mm
Klíky/převodníky: SHIMANO 443 23x32x44
Hlavní složení: 1/8 SEM-INTTEGRATED BLACK
Řídítka: ORBEA BLACK 04 RANSED
Představec: ORBEA 04-4
Páky: SHIMANO DEORE
Brzdy: FORMULA RX DISC BLACK
Řazení: SHIMANO XT

Přesmykač: SHIMANO DEORE
Řetěz: SHIMANO 1165
Kola: ORBEA OPTIC DISC
Pneumatika: SPAM PG950 11-32 9S
Sedlovka: ORBEA 04-4
Sedlo: SR VIPER
Pedály: SHIMANO PDN 520
Barvy: TEAM



*life time warranty | www.orbea.cz

DT SWISS
Autorizované zastoupení -
Servis centrum „Level A“
velkoobchod, maloobchod, zášilkový 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

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

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník
Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žitná 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9-15 h v pracovní dny)
• Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Reditel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadeřka, Dušan Mihalček, Jiří Uždil • Grafika: Soňa Žertová • Zlom: Typstudio Pavel Amler • Spolupracovníci: Petra Tlaková, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K. Permanent, poštovní 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, Jzn. P-938/98.



ORBEA

Occam Team



144 900 Kč a na hmotnosti 11,3 kg bez pedálů ve velikosti L. Ačkoliv tyto komponenty patří k tomu nejlepšímu na trhu, prostor pro případné odlehčování na kole ještě je například na postu klik či zapletených kol a pláštů. Bezdušové Cobry sice patří k nejlépejším pláštům a předvedly se v dobrém světle, ale ještě lepší hmotnosti, akcelerace a ochrany proti defektu by se podařilo dosáhnout například osazením galuskami s karbonovými rátky.

Pro koho?

Occam padne velmi rychle do ruky závodníkovi, jenž kromě běžných XC závodů závodí i na technicky náročných maratonech, kde přijde 115 mm zdvih zadní stavby vhod.

Odpružení je vyladěno tak, aby drobné nerovnosti pohlcovalo, ale zároveň se nenohlo do zdvihu pod vlivem šlapání, ve sjezdech však 115 mm zdvih přinese jezdců daleko vyšší jistotu než jeho soupeřům na kolech se 100 mm zdvihem a ostřejším úhlem hlavové trubky. Orbea Occam rozhodně osloví také jezdce, kteří touží po odlišení se a preferují originální vzhled kol.

Kromě testovaného nejvyššího modelu jsou v nabídce značky ještě dvě levnější varianty za 110 a 90 tisíc korun, nebo je možné si pořídit pouze rám za necelých 50 tisíc korun. Více informací najdeme na velmi přehledně zpracovaném webu www.orbea.cz (red)



➔ Dokončení ze str. 1

V jednoduchosti je síla

Model Occam je symbolicky pojmenován po mysliteli Guillermo Occamovi, jenž se mimo jiné proslavil i tím, že nejlepší řešení je vždy to nejjednodušší. V téměř duchu je navržen i jednočepový systém odpružení rámu Orbea Occam s přímým působením na tlumič.

Cep je umístěn na úrovni velkého převodníku, takže při jízdě do kopce na střední a malý převodník se zadní kolo tahem řetězu spíše přitahuje k povrchu, než aby zadní stavba zbytečně propuzovala. Navíc je možné tlumič Fox RP23 modrou páčkou systému ProPedal velmi výrazně přitvrdit, přičemž tvrdost třetí polohy se blíží skoro k lockoutu. Při běžné jízdě se tlumič v nejtvrdším režimu propadalo pod šlapáním ani nehně, což vyhovuje pro jeho maximální závodní nasazení. Odpružení je však i v otevřeném režimu naladěno spíše

pro závodní cross country, extrémní pohodlí zde při správném nastavení tlaku vzduchu ani přes zdvih 115 mm nečekáme. Ačkoliv drobné nerovnosti tlumič „vyzobává“ s přehledem a v náročnějším terénu jsme velmi často využili celý zdvih zadní stavby, komprese tlumiče ve střední části chodu je vyladěna tak, aby pracovala hlavně pro raketové zrychlení kola, a pístnice se vlivem šlapání nemá tendenci nořit hluboko do zdvihu. Chod tlumiče za jízdy je opět krásně vidět na detailních záběrech z mikrokamery ve videotestu.

Occam při jízdě vyniká stabilitou a kvalitním kopírováním terénu zadním kolem, torzní tuhost zadní stavby však patří spíše k průměru. Je to dáno pojetím systému, kdy nad komplikovaností koncepce a nadbytkem čepů vítězí jednoduchost a nízká hmotnost.

Cep je uložen v nejzářším místě, kde při propuzení ještě nedochází k tahání řetězu

za pedály, takže i v tomto ohledu stroj funguje bezchybně.

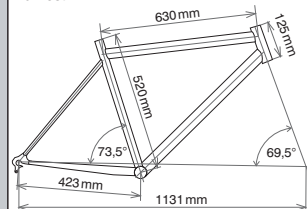
Posed na kole je díky delšímu přednímu rámovému trojúhelníku a předstávce délky 120 mm více natažený, takže i zde se kolo hlásí ke svému XC odkazu. Velmi dobrým tahem je kratší délka zadní stavby 423 mm, která dodává jinak dlouhému rámu na ovladatelnosti v malých rychlostech. O nějakém zbrklém chování však u Occamu nemůže být řeč. Úhel hlavy 69,5° a dlouhý přední trojúhelník kolu dodávají na klidu a rozvážnosti, točivost částečně zvyšují karbonové vložky vlastní výroby šířky 640 milimetrů.

K tlumiči Fox RP23 výborně pasuje i vzduchová vidlice od téže značky F120 RL s lockoutem. Osazení Shimano XTR, kotoučové brzdy Formula R1 DISC, kotoučové brzdy Formula R1 (testovací stroj byl dočasně osazen brzdami The One) či zapletená kola Mavic CrossMax SLR se spolu s 2,5 kg vážícím rámem podílí na celkové ceně kola

Technická specifikace:

Rám: OCCAM Carbon
Tlumič: Fox RP23 190x51
Vidlice: Fox F32 RL 120 FIT QR15
Klíky: Shimano XT 22x32x44
Řídítka: Orbea OC-III
Představec: Orbea OC-III
Páky: Shimano XTR
Brzdy: Formula R1 DISC
Řazení: Shimano XTR
Přesmykač: Shimano XT
Řetěz: Shimano HG 93
Kola: Mavic CrossMax SLR
Kazeta: Shimano XTR 11-34 9S
Pneumatiky: Hutchinson Cobra 2.25"
Sedlovka: Orbea OC-III
Sedlo: Selle Italia SLR XC
Pedály: Shimano PDM 970
Hmotnost: 11,3 kg (bez pedálů)
Cena: 144 900 Kč

Velikost L



- + závodní posed i funkce odpružení, netradiční design, vyrobeno ve Španělsku
- vyšší cena daná ruční výrobou v Evropě

NAKUPUJEME

Kratasy a tříčtvrťáky

Psát článek o jarních a letních kalhotách ve chvíli, kdy venku leží tuny sněhu, se může zdát přinejmenším trochu zvláštní. Přestože to ale vůbec nevypadá, jaro se pomalu blíží a mnozí z nás skutečně začínou brzy řešit, jak obnovit na novou sezónu svůj cyklistický šatník. Takže na následujících řádcích najdete rady, na co se při výběru kalhot zaměřit.

První řadě je dobré vědět, jestli chceme preferovat zcela upnuté elastické provedení nebo volnější střih a odolnější materiál. Většina sportovních jezdců a závodníků pravděpodobně sáhne po upnutém lycrovém provedení z důvodu ideální prodyšnosti a téměř nulového omezení v pohybu. V případě drsnějšího ježdění v terénu ale přijdou vhod volnější střihy z pevného materiálu, jenž mnohem lépe ochrání tělo při pádu. Tyto modely budou nejspíš preferovat i hobby jezdci, kteří z jakéhokoli důvodu nemají rádi upnuté věci detailně vykreslující postavu, včetně veškerých detailů...

Ať už se zaměříme na volné či lycrové provedení, zásadní je co nejlepší usazení na těle. Takže při nakupování a vybírání platí jedno zásadní pravidlo, a sice zkoušet a zkoušet. V případě lycry je navíc nutné počítat s faktem, že se po čase materiál alespoň trochu vytáhne. Takže pokud jsme velikostně někde na rozhraní mezi L a XL, pak je rozumnější zvolit tu menší velikost.

V případě elastického provedení budeme zkraje jara určitě vybírat mezi tříčtvrťčím nebo krátkým provedením, které se dá případně zkombinovat s návleky na kolena či s celými návleky na nohavice. Při teplotách okolo patnácti stupňů přijde u tříčtvrťčích modelů vhod o něco vyšší gramáž použitého materiálu, případně také jeho velice lehké zateplení. Při těchto „přechodových“ teplotách může pomoci také použití membrány na kolenu. Ideální usazení na těle zajistí dobře zpracovaný lacl, u něhož je

vždycky výhodou použití vysoce pružné síťoviny. Co se týče počtu panelů, tak nemusí být zdaleka pravidlem, že čím je jich více, tím bude usazení lepší. Závisí to hlavně na použitém střihu i na elasticitě samotného materiálu.

Zaměříme-li se na detaily, přínosem jsou určité gelové pružky namísto velkých gumíček v případě lemu nohavic. Hustý plochý šev, především u obšíř vložky, často předejde předčasnému řidnutí materiálu v této partii kalhot. Podcenit by se neměly ani bezpečnostní reflexní prvky.

U volného provedení kalhot platí při výběru vlastně totéž, vnitřní elastická část musí být na těle dokonale usazena. Nežádoucí je vyhrnování nohavic při šlapání, stejně tak sjíždění v pase. Zde samozřejmě nemůže být střihu nápomocen lacl, takže vše závisí pouze na tvarovém provedení a na horním pružném lemu se stahováním. Velikostní poddajnost a celková elasticita svrchního materiálu bývá velice nízká, takže zde nelze počítat s přílišným přizpůsobením se tělu. Střih musí jít od počátku optimálně sedět.

Co se týče praktičností kapes, zde je nutné podotknout, že je jejich reálné využití bývá dost malé. Jakékoli předměty v kapsách volných kalhot mohou být při šlapání nevýhodou. Přínos kapes je tedy hlavně v daleko civilnějším vzhledu. Zkraje jara řada jezdců kombinuje volné kalhoty s dlouhým či tříčtvrťčím elastickým provedením.

Po estetické stránce to sice nevypadá právě pěkně, ale po té stránce je tato kombinace bezproblémová. Nabídne totiž dostatečnou tepelnou izolaci celým nohám při daleko vyšší odolnosti svrchních volných kalhot.

U obou verzí, tedy volné i elastické, doporučíme volbu co nejvyššího antibakteriálního vložky. Během posledních let výrobci v této oblasti hodně zapracovali, vybírat je možné mezi více či méně polstrovanými typy, jednoduchými či sešitými nebo slepenými z více panelů. Jediné dobré tvarové přizpůsobení vložky zajistí optimální komfort i při delší vyjízdce. Pokud máte již při zkoušení kalhot pocit, jako by měly místo vložky tvarové nepoddajnou „plínu“, určité se poohlédněte po jiném modelu.

Přejeme příjemný nákup.

(kad)



SYNCROS 2010

Žádejte u svého prodejce

WWW.VOKOLEK-IMPORT.CZ

Novinek, které jsme měli možnost zhlédnout na nedávné prezentaci v továrně Shimano v Karvině, je celkem dost. Zásadní změny se odehrály na poli bikových sad, především pak u nejvyššího XTR. Nicméně i tentokrát se na ty z našeho pohledu nejdůležitější novinky vztahuje dost nepopulární informační embargo.

To zde rozhodně nemáme v plánu porušit. Technické detaily a fotografie nové nejvyšší bikové sady, kterou jsme dokonce už i vyzkoušeli při jízdě, budeme moci našim čtenářům odtajnit bohužel až po 28. červnu, kdy informační embargo vyprší. O něco dříve, těsně po polovině dubna, budou zveřejněny také informace o desítkových verzích sad Deore XT a SLX. Ostatně o tom, že již budeme také u bikových sad Shimano brzy řadit na deseti pastorkův vzoru Sram XX, si už nějakou dobu štebetali i vraci na střeše naší redakce, takže se v Karvině žádné velké překvapení vlastně nekonal.

V případě kombinace deseti pastorků a dvou převodníků se japonští konstruktéři nechali Sramem inspirovat jen částečně, s verzi 3x10 již příští rok přijdeme do styku pravděpodobně podstatně častěji. Zda je ale desítka v terénu skutečnou výhodou, to ukáže až čas. Pouhá logika říká, že ještě tenčí pastorky a užší řetěz asi nebudou zrovna příslibem delší životnosti. Nehledě na nelogický návrat k nejtěžšímu převodu 42-11, jenž měl v bikovém světě premiéru s příchozem systémem Microdrive

Novinky Shimano 2011

Krok správným směrem?

v roce 1993 u nejvyšších sad Sountour a v následujícím roce také u Shimana. Závodníci a sportovní jezdci, zvyklí v rychlých úsecích běžně používat „těžší“ kombinaci 44-11, nadšení jistě nebudou. Nicméně je tu alespoň první poznávací znamení uživatele nového desítkového Shimana, bezpečně je poznáme podle toho, že budou z kopce šlapat tak rychle, že ani neuvědomí jejich nohy.

Z vyložené sportovních sad je tedy jedinou již uveřejněnou novinkou silniční Shimano 105. Jak už bývá z předchozích let zvykem, i v jejím případě můžeme počítat s využitím technologií a designu topmodelů, tedy dílu Dura-Ace a Ultegra. Nová stopátka je tudíž o něco lehčí, její měniče by měly nabídnout vyšší životnost čepů a řadič páky Dual Control, jakoby tvarové z oka vypadly vyšší ultegře. Takže všichni zastánci ze servisního hlediska praktického vnějšího vedení řadičích bowdenů budou mít u nové generace stopátky smůlu. Ovšem je fakt, že po estetické stránce je schování všech bowdenů pod omotávku rozhodně přínosem.

Asi jediný zásadní rozdíl oproti dosavadní verzi stopátky představují právě páky Dual Control, jejichž ergonomie je ve srovnání s předchůdcem podstatně lepší. Páky jsou při horním úchopu ve snadnějším dosahu prstů. Lehká změna se dotkla polohy čepu brzdových pák, což by mělo zajistit o něco vyšší brzdový výkon.

Jinak se žádná revoluce nekonal, kvůli cenové dostupnosti zde například



Zde se ještě nejedná o zcela novou generaci XTR, ale zatím pouze o designově upravenou dosavadní verzi. K velkému převodníku je zde uchycen plechový kryt, imitující tvar připravované novinky.

nejdou použít duté převodníky Hollowglide, známé z dury a ultegry. Pouze minimální změny se dotýkají tvaru obou měničů či brzdových čelistí. U přehazovačky a přesmykače výrobce inseruje delší životnost, danou zvýšenou pevností. V případě brzd by měla být výhodou možnost seřízení sblížení špalků a za mokra pak jejich nová směs. Podstatně hezčí jsou nové kliky s tvarově propracovanějšími převodníky. V designu klik je rozdíl obou gene-



raci sady 105 dost markantní. Po pevnostní stránce představovala absolutní špičku již dosavadní verze, takže další navyšení tuhosti nečekáme. Nové použité detaily jsou například šrouby v převodnících s vnitřním osazením Torx. Lehce se zvýšil rozestup převodníků, čímž se předešlo škrtání řetězu při zařazení malém převodníku a některým z nejmenších pastorků. Úpravou prošel také řetěz, nové náběhové hrany by měly údajně zajistit ještě tišší a přesnější řazení.

Porovnání váhy obou generací je v samostatné tabulce.

Z dalších novinek Shimano pro rok 2011 je důležitě zcela nové alivio, dále jedenačtyřčlenný zadní náboj Alfine a pár dalších víceméně drobností, jako je třeba přidání řadič jednotky elektronické sady Dura-Ace Di2. Což je komponent, na nějž určitě všichni netrpklivě čekali...

Se všemi těmito novinkami vás blíže seznámíme v příštích číslech Cykloservisu.

Jan Kadečka

	Shimano 105 (5600)	Shimano 105 (5700)
přehazovačka	221 g	221 g
přesmykač	95 g	95 g
páky Dual Control	500 g	490 g
brzdy	359 g	358 g
kliky (53-39)	855 g	845 g
kliky (50-34)	865 g	805 g
kazeta	245 g	245 g
řetěz	274 g	267 g

Nezvykle vyhlížející brýle **Point Rio** nejsou jen futuristicky laděným modelem, ale plnohodnotným doplňkem trošku nekonformně laděného cyklisty.

Rámeček z pružného plastu je ve středové části zformován do stylizovaného písmene X, které tvoří oporu pro výměnné zorníky. Vrchní část rámečku je vidět jen uprostřed, boční partie jsou ukryty za zorník a zvýrazněny až u čepu nožiček. Ty mají vzadu pružné prodloužení zajišťující lepší usazení na hlavě. Pryžový nánosník je dvoudílný a je nasazen na plastových čepcích, bohužel však nejde vytvářet, takže brýle nelze přizpůsobit každému nosu.

Na obličej ale brýle sedí celkem pohodlně, pouze jezdec s větším nosem je bude mít trošku výš. Přesto ale zorníky dolo nějak výrazněji neodstávají, takže překrytí očí je na slušné úrovni. Rámeček nahore nikde nepřekáží ve výhledu, pou-



Futuristický Point

ze spodní partie obruby uprostřed je při pohledu výraznější pod přední kolo trošku vidět, takže si na to jezdec musí zvyknout. Odvětrání je díky otvorům ve středové partii rámečku na solidní úrovni.

Součástí balení je trojice výměnných zorníků, které se velmi jednoduše zavazují. Součástí balení je trojice výměnných zorníků, které se velmi jednoduše zavazují.

Součástí balení je trojice výměnných zorníků, které se velmi jednoduše zavazují.

+ cena, výměna zorníků

cvaknou do dvou úchytů v rámečku. Při pádu brýlí na zem se nestalo, že by zorník vypadl. Tmavé zorníky jsou ideální do opravdu slunečného počasí. Jakmile je trošku pod mrakem, působí už zbytečně tmavým dojmem. Stačí je ale nahradit univerzálním čirým provedením nebo žlutými zorníky pro zamračené počasí. Žlutá je poměrně výrazná, takže například za slunečného počasí už může být toto provedení trošku nepřijemné. Celkové provedení zorníků nezkrasuje terénní vlny a ani přechod ze slunce do stínu nebyl nijak znatelně nepřijemný.

Cena tohoto modelu je 435 korun a dodává se včetně výměnných zorníků, ochranného vaku a šňůrky.

www.mcsport.cz

– výraznější spodní obruba

NaCesty.cz

JARNÍ SPORTOVNÍ POBYTY NA MALLORCE PRO KAŽDÉHO

6. ročník
1.2. - 16.5.2010

Společný trénink výkonostních cyklistů



LAST MINUTE

Připravíme Vaše kola kamkoli na ostrově



Ideální podmínky jsou tu i pro in-line bruslení



Zábavní večer s tanečnickými 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 Norimberka	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

Partneři campu:

Kall training.cz

MERIDA

CycleOps POWER

GARMIN

Compex

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

V našem detailním zkoumání kotoučových brzd jsme se dostali od páky přes hadičku, kapalinu a třmeny s pístky až k destičkám, které jsou často alfou a omegou výkonu většiny brzd.

Destiček rozlišujeme dva základní druhy, a to organické nebo jinak polymerové, nekovové či minerální, dále potom sintrované či jinak kovové nebo metalické provedení. Pro zjednodušení si to rozdělíme na organické a kovové provedení.

Všechny destičky mají podobný základ v minerálních látkách a jejich poměru, ovšem liší se výrobou, poměrem kovových částic a samozřejmě i jejich hrubostí. Dle toho se potom odvíjejí jednotlivé vlastnosti určující chování brzd z různých podmínek. Pro destičky platí, že nesmí obsahovat azbest nebo skleněná vlákna, formaldehydy a další škodlivé látky.

Všechny destičky mají podkladový plech, který se při výrobě spojí s třecím materiálem. Plech je ocelový, někdy s antikorozní úpravou, pro snížení hmotnosti se používá i duralový nebo titanový plech. Ten má na svých destičkách pro nejvyšší sady například značka Shimano, destičky mají v názvu dodatek Ti. Bohužel se od toho odvíjí i výsledná cena, nejen brzdový účinek. V plechu jsou i otvory, které fungují jako indikátor opotřebení materiálu, jakmile se odhalí. Někdy bývá na plechu i drobný kovový výstupek, který po úbytku brzdového materiálu a kontaktu s kotoučem signalizuje totéž.

Organika, minerál, polymer, nekov

Organické destičky mají velký podíl minerálních látek a obecně jsou měkčí a šetrnější vůči kotoučům. Materiál je schopen brzditi za jakýchkoliv podmínek a má vysoký součinitel tření, hlavně už od nízkých teplot.

Organické destičky jsou tedy například při XC dostatečně ostré svým okamžitým výkonem. Bohužel vlivem tření vzniká při brzdění vysoká teplota, která má do jisté míry značný vliv na materiál destiček. Teploty nad 400–600 °C mohou způsobit, že brzdová směs se „zapeče“, a dojde tak ke ztrátě brzdícího účinku. Brzda takzvaně „vadne“ a výkon už není takový. Zapečené destičky je pak nejlépe vyndat ze třmene a jemným směrlem přebrousit styčnou plochu, aby se zajely znovu. Teplotní odolnost organických destiček je většinou do 500 °C.

Organika tedy má své výhody hlavně pro ty, kdo nepotřebují extrémně dlouhou životnost destiček, ale chtějí okamžitý výkon a nepočítají s příliš dlouhým ježděním, nebo nejsou příliš těžší, aby na brzdu kvůli zpomalení působili extrémně velkou silou. Zároveň ale měkčí materiál hůře odolává blátu nebo písku, které jej rychleji abrousí. Například pro některé motocykly se vyrábí speciální měkké organické obložení, které je velmi šetrné k materiálu kotoučů, ovšem

Záhady kolem disků 10

Typy a složení brzdových destiček



Takto ojeté destičky už zanechaly stopu i na kotouči, bohužel pokud během blátivé etapy ztratíte většinu materiálu z destiček, těžko je budete před cílem měnit. Silný zápach při brzdění a ostrý zvuk jsou ale neklamným důkazem toho, že máte vzadu právě takovýchle kousek.

Jestliže nové destičky nepasují úplně přesně do třmene, byt se jedná o odpovídající model, stačí je trošku připilovat, aby měl podkladový plech ve třmenu kolem sebe dostatek volného prostoru a nedrhnul při pohybu pístku o stěny.



Trošku raritou jsou destičky Ashima s kombinací sintrovaného materiálu na bocích a organického uprostřed. Tato kombinace by měla zaručit vysoký účinek za všech podmínek.



nelze jej moc používat v blátě nebo na prašném povrchu, aby se rychle neobrousilo.

Organické destičky jsou díky menší tvrdosti také méně náchylné ke vzniku nežádoucích zvuků vlivem tření, takže jde o tišší provedení.

Anorganika, sinter, metalika, kov

Kovové destičky patří mezi tvrdší a odolnější provedení, takže je jasné, že budou agresivnější vůči kotoučům. Klasický nerezový ocelový kotouč je standardem, takže to není problém, ale například Shimano u některých modelů brzd a kotoučů určuje vhodnost jejich kombinace s tím či oním typem destiček.

Kovové destičky mají podobné příměsi jako organika, ale hlavně v nich převládá základní kovový materiál, tedy například bronzový prášek či jiné přísady, které každý výrobce pečlivě tají. Materiál tvoříci prášek se vylisuje do požadovaného tvaru, položí se na podkladový plech a za vysoké teploty se s ním speče. Díky tomu vydrží tyto destičky teploty až 800 °C, což je pro sjezdové nebo extrémní nasazení velmi žádoucí. Vyšší tvrdost ovšem

znamená nižší součinitel tření za nízkých teplot, takže při XC nereagují tyhle destičky tak ostře. Jejich chvíle přichází hlavně v dlouhých sjezdech, kdy dojde k zahřátí, tam naopak neztrácejí nic ze svého výkonu, ale mají stabilní projev a nevodnou.

Navíc jsou díky tvrdšímu materiálu odolnější vůči blátu a nečistotám, takže se tak rychle nesjíždějí. Ideální jsou tedy pro těžší jezdce, pro sjezdače i ty, kdo upřednostňují dlouhou životnost.

Přesto se ale vyrábí i kovové destičky s vyšším podílem nekovových nebo měkkých kovových částí, které jsou účinnější už při teplotách kolem 400 °C, a tudíž se projevem blíží organice.

Kovové destičky jsou zároveň trochu hluchnější, takže se u nich častěji projevuje nepřijemné pískání. Tomu lze zabránit nepatrně jiným nastavením třmene vůči kotouči, případně aplikací mosazné pasty mezi destičku a píst nebo stříknutím speciálního čistícího roztoku, který by měl tento jev eliminovat. Vyrábí jej například značka Swisstop.

Pozor!

Při výběru destiček je třeba vždy dát pozor na výběr odpovídajícího typu, a to podle modelu brzdy a roku. Třmeny brzd se vyvíjejí a některé značky zachovávají jméno, ale modelové ročníky se liší. Nic neznamená, pokud s sebou vezmete do obchodu staré destičky a podle nich vybíráte nové. Někdy může být u kopie nepatrně jiný rozměr podkladového plechu a už se nám destička nemusí ve třmenu vracet. To se ale dá zabrousit, stejně jako přebytek brzdícího materiálu, když se kolem něj nevejde rozpěrná pružinka.

Na to také pozor, protože některé destičky se prodávají včetně upínacích pružinek a závlaček a jiné naopak bez nich. Pak se nám může stát, že budeme vyhozených originálních pružinek litovat a marně je shánět.

Při výměně nesmíme destičky potřísnit olejem ani brzdovou kapalinou, ty by totiž mohly nasáknout do porů

v destičce a můžeme ji vyhodit. Někdy sice stačí vypálit ji nad plamenem, takže olej vyhoří a očistěná destička funguje, ale nikdy nedosažíme stoprocentního výkonu. Brzdová kapalina naopak destičku nalepí, takže ta pak doslova zmizí před očima.

Tolik tedy k destičkám, snad vám bude při jejich výběru už jasnější, co zvolit. Pro názornost uvádíme malý přehled jednotlivých značek, které nabízejí náhradní destičky pro většinu typů brzd na našem trhu. (už)

BBB	www.jmctrading.cz
Goldfren	www.cykloprofi.cz
Jagwire	www.vokolek-import.cz
Kool Stop	www.bplumen.cz
Quad	www.katmar.cz
Rav-X	www.cyklomax.cz
Swisstop	www.kola-bbm.cz

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 požárního servisu = 5 LET PROVOZU

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



CYCLESTAR bicycles

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

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

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

pospá 8-18
... 11 8-20
... 10 8-12
... 14-17 (duben-septen)

jízdní kola
■ příslušenství ■ náhradní díly

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

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

DOSTANEME VÁS DO PŘÍRODY



WWW.KOLANASTATKU.CZ

znalčková prodejna
servis kol

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

Rohy s překvapením

Za doly za hory, mě zlaté parohy, dalo by se klidně zvolat v případě bikových rohů **XLC Comp Minitool**.

Ukrytí totiž základní nářadí do rohů, to není zase tak časté řešení. V tomto případě je ale naprosto elegantní a praktické. Rohy z duralu 6061-T6 s kovanou objímkou mají délku 110 mm a průměr těla 28 mm, takže patří mezi silnější provedení. Tiouška je ale pro cyklistu výhodou, má větší pohodlí při úchopu. Cyklistky s kratšími prsty by ale mohly mít výhodu.

To hlavní se skrývá uvnitř každého rohu. Záslepký totiž nejsou jen klasické plastové špunty, ale jde o víčko z tvrdého plastu, které tvoří montážku, víčko a držák kovových klíčů zároveň. Víčko stačí jednoduše vyšroubovat z rohu a máme potřebné nářadí. Součástí jednoho je centrální, plochá destička, křížový a plochý šroubovák, dále imbusy 5, 6 a oříšek č. 8 na klíčky. Druhé víčko s montážkou skrývá ploché klíče 8 a 9 mm, centrální, imbus č. 4 a Torx 25 na kotouč. Nechybí nýťovač, jehož trn se ovládá imbusem č. 5 na prvním klíči.

či. Vše je tedy dobře přístupné a hlavně snadno ovladatelné. Díky slušné velikosti hlavního držádlu mají jednotlivé klíče dostatečně velkou rukojeť, což zároveň platí při jejich vykopnutí i pro montážku.

Abyste nedošli k jízdy k nechtěnému povolání víček a cinkání nářadí o stěnu rohu, je pod osazením víčka se zavítem gumíčka, která tak všechno jistí. Zavřené nářadí nám tedy za jízdy nijak nedávalo o sobě vědět. V případě povolání jednotlivých klíčů na hlavním čepu stačí tento čep dotáhnout, aby se klíče musely do otevřené polohy rozevřít silou. Díky dvojici imbusů na tomto čepu to ale není problém.

Hmotnost celého kompletu je 281 gramů, přičemž váha samotných rohů je 138 gramů i se zátkami. Díky odebrání části materiálu ze středu objímky to je tedy rozumná hodnota. Zda umístit oněch 143 gramů nářadí do brašny pod sedlo, kde budou vystaveny blátu, nebo je nechat hezky v čistém prostoru rohu, to už je na zvážení jezdce. V každém případě tady je při celkové ceně 790 korun nářadí okamžitě po ruce, jediným omezením může být pouze to, že prostě někdo nechce vozit rohy.

www.winora.de



originalita,
provedení,
hmotnost



nutnost
vozit rohy



Reprezentační mechanik Dlouhán, alias Jan Přistoupil, nám už nějaký ten pátek předává své zkušenosti s výběrem a údržbou kol. V této části se zaměříme na pedály. Vzhledem k Dlouhánově minulosti je jasné, že se setkává pouze se špičkovým materiálem, ale jeho zkušenosti se hodí i běžným cyklistům.

Jaké typy pedálů vozí závodníci nejraději? Mají možnost výběru aspoň u pedálů, když kola a ostatní komponenty fasují?

Přesně tak, závodník vždy vozí materiál, který mu poskytne tým. Je ale pravda, že některé týmy jsou právě ve výběru pedálů benevolentnější. Pak je důležité si říct, pro jaké použití jsou pedály určeny. Na XC bude nejspíš hledat co nejlehčí váhu a dobré čistící vlastnosti, když je bláto. Fourcross a sjezd zase vyžadují co největší oporu pro nohu a maximální pevnost, tam se tedy více hodí náslapné pedály s „ohrádkou“, nebo někdy i platformové pedály.

Zůstaňme u náslapných pedálů pro XC. Který systém je podle tvých zkušeností nejlepší?

Každý výrobce pedálů má své důvody, proč je zrovna jejich systém nejlepší. Z mé vlastní zkušenosti můžu říct, že mezi nejspolehlivější a nejdolnější patří pedály, které daly náslapnému systému jméno, tedy „espédéčka“ od Shimana, i když nevykávají žádnou převratnou váhu. Velice důležitý faktor při výběru pedálů je již výše zmiňovaná odolnost proti blátu. Jelikož je kufr na bikových tretrách schovaný v podrážce, snadno se ucpe blátem a pak je obtížné se nacvaknout. V tomto ohledu jsou asi nejlepší pedály firem Crank Brothers, Look, nebo Time, které mají upínací mechanismus de facto z „ohnutého drátu“ a poskytují hodně prostoru pro odpadnutí bahna při náslapnutí do pedálu.

Další podstatnou věcí, kterou nesmíme opomenout, je velikost styčné plochy boty a pedálu. Čím větší tato plocha je, tím lépe se pak rozloží tlak na podrážku

Dlouhánova poradna

Jak na pedály?



Na pedálech Look Keo je dobře vidět velká opěrná plocha



Pedály s pery jsou velmi odolné proti zanášení blátem



Pedály Time jsou charakteristické variabilitou nastavení úhlu vypnutí



Nejvyšší model Shimana sice nepatří mezi nejjednodušší, ale rozhodně nejdolnější

a tím pádem se i méně zatěžují kůstky v chodidle a lépe se přenáší síla na pedál. Tady opět vítězí Look a Shimano. Každý systém má tedy své pro a proti. V neposlední řadě pak do výběru vstupuje ještě váha, design a cena. Jiný pedál tedy bude vybírat cykloturista, jiné závodník a jiné gramhonič.

Dobrá, koupíme si pedály a co dál? Jak si běžný uživatel správně nastaví kufr?

Pokud si chceme namontovat kufr sami, tak obecné pravidlo je, že osa palec-pata by měla být souběžně s rámem a kloub palce by měl být nad osou pedálu. To je ovšem velice všeobecné nastavení a nemusí každému vyhovovat.

vat. Ideální je navštívit nějakou prodejnu, která se zabývá bike-fittingem, tam vše odborně nastaví podle potřeby.

A co síla vypínání pedálů, tedy nastavení předpětí pružiny u zarážek?

Pokud se chystáte použít náslapné pedály poprvé v životě, tak si je samozřejmě nastavte na co nejmenší sílu vypnutí a postupně přidávejte. Některé pedály (jako CB, nebo Look) ovšem umožňují takové regulace nenabízejí. Pokud náslapky používáte už dlouho a zdá se vám, že se vypínáte příliš snadno, je potřeba zkontrolovat stav kufrů. To většinou lidé opomíjejí. Kufr na MTB se ale opotřebuje velice rychle, jak od častého chození, tak i od častého nacvakávání.

Jak často jsi v průměru měnil závodnické kufr?

Většinou stačily dvojce na sezonu, někdy vydržely jedny i celou sezonu. Měnil jsem je zpravidla v druhé půlce sezóny, před důležitými závody jako je



U pedálů je třeba čistit ústí osy, aby se nezanášela ložiska

MČR, ME a MS. Jiné to je ovšem třeba s fourcrossařem Michalem Prokopem. Ten má dotažené pedály na krev a stejně se při startu občas vyvacne. Tam se vyplatí vyměnit kufr víckrát za sezonu.



Jaké jsou u pedálů nejčastější závady?

Pedál není až tak poruchový komponent. Je to různě podle typu a značky. Většinou se jedná jen o vůle v ložiskách, které se dají odstranit servisem nebo výměnou ložiska. Na závodech jsem se taky párkrát setkal se zaslápnutým kamínkem v klínce, což není záhada, ale znepríjemní to závodníkovi život.

Díky za postřehy.

(mig)

VAŠE DOPISY

Zdravím redakci!

Potřebuji poradit. Pořídil jsem si celoodpruženého Treka Top Fuel 8. Zarazilo mě u něj, že je na horní trubce zespodu umístěna jedna navářka pro vedení bowdenu, která není nijak využitá. Napadlo mě, jestli Trek nepoužívá univerzální navářku pro všechny rámy. Prohlédl jsem si totiž v prodejně i vyšší typ Top Fuel 9 a ten to má úplně stejně. Nebo mají nevyužitou opěrku bowdenu nějak jiný smysl, na který se mi nepovedlo přijít?

Předem dík za odpověď.

Honza Dostál

Shodou okolností připravujeme test poslední verze modelu Top Fuel do některého z příštích vydání Cykloservisu, konkrétně se bude jednat o model Top Fuel 9 s duralovým rámem, totožným s našim kolem. Pokud se jedná o nevyužitou opěrku bowdenu zespodu horní trubky, tak ta je na rámu připravena pro případnou montáž tlumiče s dálkovým lockoutem z řídítek. Na rámu je sice sériově pro-pedalový tlumič Fox RP2, který dálkově ovládání nevyužívá, ale v případě jeho výměny za jiný typ nebude muset majitel kola řešit nevzhledné vedení lanka k tlumiči.

(red)



NEJRYCHLEJŠÍ VČERA, DNES I ZÍTRA

2010 GT ZASKAR TEAM. Nesnášíme vychloubání, ale když jde o Zaskar, nemůžeme jinak. Je to prostě kultovní hardtail. Stačí jediný pohled na zadní stavbu s Triple Triangle designem a je ti jasné, že se díváš na jedno z nejrychlejších, nejužších a nejdolnějších kol, které kdy byly vyrobeny. Ale pak jsou tu věci, které vidět nejsou. Například Force Optimized Construction – tento patentovaný výrobní postup zajišťuje, že karbonové vlákno Zaskaru je extrémně pevné tam, kde to potřebuješ, a všude jinde odlehčené.

Zkrátka: na Zaskaru se jezdilo, jezdí a bude jezdit neskatně rychle.

PATENTOVANÁ SMĚS KARBONOVÝCH VLÁKEN JE U GT NASTAVENA TAK, ABY MAXIMALIZOVALA POMĚR MEZI PEVNOSTÍ A HMOTNOSTÍ. »



VÍCE INFORMACÍ NA BIKECENTRUM.CZ

©2010 GT Bicycles

GT BICYCLES