

CYKLOSERVIS

12

2009

Ročník XVII.
Cena 12 Kč



SRAM XX

odtajněn! Čtěte na str. 2



Sensor Team

Čtěte na str. 14

Samožatmavující technologie optických skel se v dnešní době vyvinula do takového stádia, kdy ztmavnutí i rozesvětlení proběhne tak plynule, že jej majitel brýlí ani nepostřehne. Důkazem jsou brýle Titan Vario německého Uvexu, které nejen dobře vypadají, ale hlavně fungují.

Uvex Titan Vario



Nemilivá technologie Variomatic reaguje nejen na intenzitu slunečního svitu, ale i na drobné změny světla, což se hodí třeba při jízdě v lese, kde se střídá stín s osvětlenými plochami.

Test tmavnutí jsme provedli v porovnání s běžnými brýlemi za pár stovek tak, že jsme na fotaku nastavili konstantní clonu a čas a při různých světelných podmínkách jsme fotili ty samé snímky přes obě skla. Výsledek nebyl nijak překvapivý – fotky přes skla Variomatic vždy vyšly lépe a jasněji, než přes klasická tmavá skla. Přínos brýlí navíc poznáme i tak, že na rozdíl od čistě slunečních brýlí jezdec nemá potřebu si je tak často sundávat, například při vstupu do místnosti.

Při jízdě na kole se ukáže i kvalita tvorování a odvětrání, kdy nikde nic netlačí, horní část skel se nelepí na obočí, ani si řasami neskrátíme o sklo. Při pomalé jízdě se brýle zevnitř nepotí díky dobremu odvětrání i nemilivému povrchu skel a v rychlosti brýle ventilují bočními průduchy. Skvělé usazení na hlavě mají na svědomí pogumovaný nánosník a spodní části nožiček, takže jezdec si může brýle nasadit do jakékoli polohy, ve které zůstanou.

Někteří jezdci si na kolo záměrně kupují levné brýle, neboť jim velmi často spadnou a poškrábou se, či na ně svou neopatrností šlápnou. Brýle Titan Vario však mají skla technologie Supravison® Nano, která zajišťují extrémní odolnost proti poškrábání, a také se brýle čistí snadněji, než ekonomičtější pojeté modely. Samozřejmostí je UV filtr 100.

Cena 1399 korun se může zdát jezdci, kteří si kupují brýle za tři stovky, o něco vyšší, ale přínos brýlí i jejich vyšší odolnost proti poškrábání se vyplácí. Není snad lepší mít jedny kvalitní funkční brýle na delší dobu, než v průběhu roku znovu a znovu kupovat nové a stále hledat svůj oblíbený tvar?

Sluneční brýle Uvex Titan Vario se prodávají v matné bílé barvě obrouček s dohnědla zbarvenými zorníky anebo v černé barvě obrouček a kouřovými slunečními skly či s oranžovými zorníky, použitelnými do mlhy. (mig)

KTW
BIKE INDUSTRIES
www.ktm-bikes.cz



BIKE EMOTION



CA7700

doporučená cena
119.990,- Kč

www.author.eu



Čtyři značky, seskupené pod křídly konsorcia SRAM, spojily své síly při vývoji nové bikové sady – XX™. Ta na první pohled vychází z již osvědčených komponentů, ale ve skutečnosti přichází se spoustou nových technologických řešení, jako je třeba desetikolečko a dvojpřevodník, hydraulický lockout z řídítek či superrychlé řazení převodníků.

SRAM XX odtajněn!



Julien Absalon při testování sady XX na světovém poháru



Sada XX představí desetikolečko a dvojpřevodník



Za projektem XX™ jsou dva roky vývoje v šesti zemích tří kontinentů a jména testovacích jezdců jako Absalon, McConelough či Hermida. Technici značek Avid, Rock Shox, Truvativ a SRAM dostali úkol společně vyvinout nejlépeší a nejspolehlivější sadu za využití těch nejmodernějších technologií, která by závodníkům dala technologický náskok.

V sadě najdeme odpruženou vidlici, kotoučové brzdy, řazení s novým přesmykačem a přehazovačkou, desetikolovou kazetu a kliky s integrovanou osou a dvěma převodníky. Chybí zatím jen tlumiče, komponenty kokpitu a kola, ale vzhledem k tomu, že pod křídly SRAM se vyrábí i tyto komponenty, zřejmě si vývojáři schvalují další trumfy na přístě.

Nejrychlejší přehození

Ačkoliv se novináři dohadovali, zda sada XX nebude obsahovat nějakou verzi klik s převodovkou typu hammerschmidt, nakonec se tato diskuze projevila jako utopická. „Sramákům“ stačí pouze dvojpřevodník, jenž doplňuje u horských kol nové desetikolečko. Převodníky představují zcela novou technologii X-Glide™, která maximalizuje počet náběhů a řetězu tak umožní vyjet na velký převodník či spadnout na malý prakticky okamžitě, tedy bez čekání, kdy řetěz dojde na původní místa náběhu či upravených zubů. Jezdci přesně po této vlastnosti řazení volali, a tak dostali první systém 2x10 převodů, navíc s bonusem minimální hmotnosti. Zcela nová překvapující rychlost systému X-Glide je založena na tom, že už není třeba kvůli třem převodníkům hledat kompromisy mezi náběhy pro řazení nahoru a dolů. Všechna čtyři náběhová místa zachytí kterýkoliv vnější článek řetězu, a to klidně i v záběru.

U standardního systému 3x9 převodů navíc existuje několik kombinací převodníků a pastorek, které dávají stejný výsledný tah, takže se zbytečně dublují. A tyto převody závodník stojí čas potřebný pro přehození na další převod. Tento neduh je u systému 2x10 minulostí.

Kliky

Při hmotnosti 694 gramů (s osou BB30) by měly kliky XX nabídnout vysoký poměr mezi tuhostí a odolností bez nadbytečného materiálu. Při výrobě klik byly použity nejvyspělejší technologie. Převodníky jsou frézovány na CNC strojích ze šestimilimetrové tlusté pláty z tvrdé slitiny hliníku Al 7075, což je o dva milimetry více než u konkurence. Na vyšší tuhosti se také podílí větší průměr šroubů a zapečená dvoudílná karbonová konstrukce. O faktor klik je 156mm a řetězová linka 49,5. Geometrie klik je přesně vyladěna pro deset pastorek. Převodníky budou k dispozici ve variantách zubů 26–39, 28–42 a 30–45 zubů.

Osa Pressfit 30

Filozofii sady XX je poskytnout jezdcovi vše, co potřebuje, a nezatěžovat ho ni-

čím, co nepotřebuje. Nová osa PressFit 30 přináší velkou úsporu hmotnosti, přímější řetězovou linku a větší prostor pro kotlíky s jednoduchou instalací a údržbou. Životnost ložisek osy navíc prodlouží integrované těsnění pod duralovým krytem keramického ložiska.

Řazení

U sady XX™ se podařilo vyvinout jedny z nejlehčích a nejkompaktnějších radících páček. Svůj podíl na tom u triggeru XX má spodní páčka z karbonu, jejíž poloha je navíc plně nastavitelná. S objímkou MatchMaker™ X je pak možné

Přesmykač

Nízkoprofilový přesmykač byl navrhován přímo pro dvojpřevodníky XX a rozsah deset pastorek kazety. Ačkoliv přesmykač nepatří mezi odlišně sledované komponenty kola, XX silubuje rychlejší přehození řetězu všech dob. V nabídce bude v široké škále objímek i pro přímou montáž na čep na rámu. Hmotnost přesmykače, který je navíc i ve variantě s horním a spodním uchycením pro různé rámy, bude okolo 118 gramů.

vytvořit kombo

s brzdomovou pákou a ovladačem lockoutu, čímž se na řídítkách ušetří další hmotnost. Na rozdíl od neoblibených kombo komponentů z dřívějších dob je však každý díl rozebíratelný a vyměnitelný. Navíc pozice všech tří částí se dá nastavit nezávisle na sobě přesně podle potřeb jezdce. Trigger XX si ponechává jemnost a přesnost chodu s poměrem tahu 1:1 ze sady X.0™, ale je upraven pro 2x10 převodů. Páčky fungují na bázi proěřené technologie Exact Actuation, která byla původně vyvinuta pro silnici. Technologie EA má odstranit prodlév

Přehazovačka

Přehazovačka zůstává věrná odkazu sady X.0 a preciznímu a rychlému řazení, na něž jsou závodníci zvyklí. Titanová pružina a keramické kladky v karbonové vodítku přináší vysokou odolnost.

Délka vodítka 93mm je upravena přímo na míru 2x10 převodům, aby přehazovačka obsáhla největší pastorek se 36 zuby. Hmotnost přehazovačky je 181 gramů

Kazeta

Nejvíce pozornosti jistě vzbudí kazeta, jejíž revoluční design využívá stejných výrobních postupů jako u silniční kazety PowerDome. Horská verze X-Dome je postavena na osmi pastorcích, které jsou vyráběny na CNC strojích z jednoho bloku oceli. Výroba každé kazety zabere devět hodin. Největší pastorek je pak vyroben z duralu a může být kdykoliv vyměněn. Otevřený design nahrává lepšímu čištění od bláta. Hmotnost tohoto skvostu je fascinujících 208 gramů, což je zhruba o padesát míň, než u předchozích kazet. K dispozici bude také kazeta s pastorky 11-32 zubů.

Brzdy

Brzdy XX představují zcela nový dvoudílný kotouč a magnéziový třmen, jenž má disponovat vysokou odolností proti silám, vyvinutým písty velkého průměru. Díky tomu je i výkon brzd srovnatelný s tradičními brzdami, a to při minimální hmotnosti 288 gramů za set páky, hadičky, třmene a kotouče průměru 160mm. Brzdové páky jsou o 30% lehčí, než stávající páčky brzd Juicy Ultimate. Také všechny šroubky jsou vyrobeny z titanu. Zcela nový úchyt brzd U-clamp využívá pouze jednoho šroubku, at je použit s objímkou Matchmaker či bez ní. Brzda využívá technologii TaperBore a Power Reserve Geometry ze současných brzd Elxir, a k dispozici budou kotouče průměru 140, 160 a 180mm.

Odpružení

Sadu XX bude možné pořídit osvědčenými vidlicemi SID XX World Cup, SID XX,

Reba XX a Revelation XX. Ty se od současných modelů budou lišit novým tlumičím systémem XX Motion Control™. Ten je již prověřen závodníky v programu BlackBox® Racing a přináší nový hydraulický ovladač lockoutu ze řídítek, který má oproti předchozím lankovým verzím PushLock ušetřit dobrých 60 gramů. Lockout se aktivuje jednoduše stisknutím a deaktivuje opět stisknutím páčky.

Vidlice nebudou postrádat tradiční vysokou citlivost na drobné nerovnosti, ale navíc by měly poskytnout bohaté možnosti nastavení. Ovladač tlumení Dual Flow dokáže upravit rychlost odskoku na počátku i konci zdvihu, dále bude možné nastavit nízkorychlostní kompresi a pomocí páčky XLoc™ kromě uzavření i nastavit požadovaný práh odtržení Floodgate. SID XX World Cup se zdvihem 80 a 100mm a karbonovou korunkou a sloupkem bude i s páčkou XLoc vážit 1436 gramů, SID XX pak 1546g. REBA XX v provedení na rychlouplínák je ohlášena na 1615 gramů, s pevnou osou průměru 20mm by pak měla vážit 1781 gramů. Kromě 80 a 100mm zdvihu bude reba nabízet i variantu se 120mm.



Poslední v řadě Revelation XX se zdvihem 130/140/150 nebo měnitelným zdvihem 120–150mm bude vážit 1695g, respektive 1825 gramů s pevnou osou.

XX i pro Jarů

Sadu XX dostal na testování i nejnadějnější český jezdec Jaroslav Kulhavý, jenž právě ve světovém poháru zaujímá celkové šestou příčku a letos má v plánu vybojovat medalové pozice. Na takovém materiálu to musí jezdit samo, takže držíme Jarůvi palce, ať mu přejí i to závodnické štěstí! Jakmile bude sada k dispozici, určitě přineseme naše jízdní dojmy. (img)

AUTHOR
MARATON TOUR

od 25. 4. do 10. 10. 09

25. 4. 2009
Author 50 Český ráj
Branžez, Nová Ves

3. 5. 2009
Dětský Author Sela marathon
Přerov

2. 5. 2009
Author Sela marathon
hrad Helfštyjn
Lipník nad Bečvou

30. 5. 2009
Author Král Šumavy MTB
Klatovy

13. 6. 2009
Author Cyklo Maštale
Proseč

20. 6. 2009
Author 50 Bezděz
Bezděz

27. 6. 2009
Author Znovín Cup
Šatov (Znojmo)

19. 9. 2009
Author Pražská padesátka
Praha 6

10. 10. 2009
Nova Author Cup
Josefův Důl v Jizerských horách

29. 8. 2009
Author Král Šumavy ROAD
Klatovy

foto hrad Helfštyjn – Author Sela marathon www.author.eu

Přestože nás čeká léto, cyklistická ultralehká vesta rozhodně nebude nevyužitá, minimálně při ranních trénincích či při večerních návrtech. Vesta Rogelli Matera je navíc ideálním společníkem, vedle pěkného zpracování a velice dobré funkce je takřka bezkonkurenční díky své ceně 399 korun.

Sřihově se jedná o klasiku a totéž platí v případě použitých materiálů. Polyester s nízkou gramáží, použitý na čelních panelech a nahoře na zádech, nepostrádá voodopudivý zátěr. Síťovina, zakrývající dolní dvě třetiny zad, je velice odolná a zároveň dostatečně pružná.

Optimální je nejen velikost pruhů, ale i výška a šířka stojáčku, který vůbec nepotřebuje jakékoli stahování. Přední zip je celkem masivní a nepostrádá široké podložení, zamezující profouknutí. Za nadstandardní považujeme v této cenové relaci také „garáž“ jezdecké zipu,

kteřá skvěle zabraňuje jeho kontaktu s krkem. Stahování gumy v pase je maximálně funkční a pevné a lze jim doladit usazení na těle. Po stránce bezpečnosti je výhodou reflexní pruh, našitý ve výšce prsou po celém obvodu vesty. Pouze vzadu bychom jej raději viděli nedaleko spodního lemu, kde by ho nemohl zakrýt batoh, ale to je pouze detail. Odvětrání je vynikající, stejně tak zamezení profouknutí čelní a ramenní partie.

Výhodou vesty je její univerzalita, hodí se také třeba na běžecské lyžování či běh. Nabízené velikosti jsou od XS do 3XL, a to nejen v námi testované černé barvě, ale také ve výrazné svítivé zelené.

(kad)

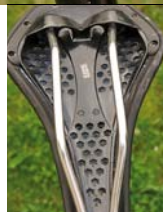
- + kvalitní zpracování, usazení na těle, garáž zipu, cena
- umístění reflexe na zádech



V honbě za co nejlepším komfortem sezení či odvětrání sedla, nebo snad zvýšením schopnosti absorpce vibrací, jsou konstruktéři schopni vymyslet takřka cokoli. Firma **Acor** přišla se sedlem **Honeycomb**, což v překladu znamená medová plástev.



Ne snad, že by bylo sedlo vyplněno medem či voskem, ale plastový základ skořepiny je ve středové a hlavních sedacích částech vybaven hranatými otvory, které dohromady onu plástev připomínají. Díky tomu by mělo být dosaženo lepšího tlumícího vlastností a také odvětrání. Lížiny ze slitiny Cr/Mo/Ti jsou vzadu uchyceny do plastových oblouků, což opět přináší lepší rozložení tlaku. To hlavní se ale skrývá pod syntetickým potahem z poměrně odolného materiálu. Vnitřní gelová výplň je dostatečně měkká, ovšem zároveň kvůli otvorům ve skeletu i potahu, skrz které je celkem slušné vidět, musí držet na svém místě. Po stisknutí sedla je vidět, jak se gel krásně tlačí směrem na otvory, ovšem nikde nedochází k jeho posunu dále či dokonce prostupu.



i celkem univerzálním profilem. Potah sedla umožňuje na něm v elastických kratších částech poměrně hladce klouzat a měnit posed. Co se týče otvorů, o nichž dec ani neví, vložka kratších je všechny hravě ukryje. Celkové odvětrání skeletu pak není tak výrazné v jednom bodu jako u sedel s velkým středovým otvorem, ale je rozloženo na větší plochu. Nikde tedy netáhne do kalhot, ale teplo má spodem kuřý unikat. Otvory jsou ale zároveň rozumně velké, takže za deště nebo v blátě jsme nepocítili, že by jimi proudilo bahno či voda ke kratším. Pouze jakmile se jezdec zvedne ze sedla v bahnitěm sjezdu, následně si bláto na sedle postupně vpraví do otvorů. U klasického sedla ale na blátivé záplátě většinou sedíme až do cíle, takže jakási samočištění zde také funguje.

Hmotnost sedla 256 gramů jej sice nepřířazuje váhových fetišistům, nicméně na horském kole, ale hlavně na silnici nabídně za cenu 999 korun svému majiteli vysokou míru komfortu.

(už)

- + komfort, tvar, větrání
- nenalezli jsme

Kolekce funkčního spodního prádla domácí značky 2F se neustále rozšiřuje. Poslední novinkou je použití ultralehkého materiálu Prolen, jenž jsme otestovali u trika Prolen krátký rukáv kombi.

Konstrukce materiálu díky své perforaci připomíná vzdálené síťovinu, ovšem otvory v pletenině jsou natolik malé, že není nijak snížena schopnost transportu potu. Velice nízká gramáž, skvělá prodyšnost a zároveň nadprůměrná elasticita materiálu zajišťují jezdcí v letních dnech maximální komfort. Obepnutí těla je příkladné, takže polypropylenový úplet má možnost plnit stoprocentně svou funkci.

Testované triko, kombinující bílé a černé panely, má optimální stříh s dostatečnou šířkou v ramenech a s jemným olemováním rukávů. Stejně tak mírné věčko u krku má ideální šířku. Spodní lem je ve srovnání s trupem lehce nabraný, ovšem nijak výrazně. Maximálně

2F Prolen kombi

příjemný je materiál na dotek, tedy i při kontaktu s pokožkou na těle. Po této stránce bychom jej zařadili k tomu vůbec nejlepšímu.



Nám se testované spodní triko skvěle osvědčilo i při teplotě kolem 25 stupňů, pak už je větší cyklista klidně místo dresu, pak už je větší cyklista klidně místo dresu, pak už je větší cyklista klidně místo dresu, pak už je větší cyklista klidně místo dresu.

My si triko 2F dovedeme skvěle představit například pro letní turistiku, běh či in-line. Díky povedené grafice si jej v horce může žít cyklista klidně místo dresu, v nabídce je totiž také verze s kapsami na zádech. Jako ideální se nám triko osvědčilo také při spinningu, takže může být jeho využití vlastně celoroční.

Po stránce zpracování nemáme výhrady. Ploché švy jsou precizně provedené, označení velikostí přesně odpovídá realu.

Cena testovaného trika 2F Prolen je velice příznivých 470 korun. V nabídce jsou velikosti od S do XXL, v kombinaci bílé s červenou, modrou či šedou.

(kad)

- + odvod potu, prodyšnost, elasticita, univerzalita, cena
- nenalezli jsme

PROTECTING PEOPLE

makrolon
The high-tech material



XENOVA GT
váha 285 g / 1.999 Kč



Roll over bar

Roll over bar používá speciální termoplastovou mřížku, která zajišťuje v případě nárazu perfektní rozložení vzniklého tlaku.



Sítka proti hmyzu

Čelní ventilační otvory jsou kryty speciální sítkou, která za jízdy chrání hlavu od hmyzu ap. Helmy vyráběné technologií Inmould mají sítku vloženou mezi vnější skořepinu a tvrdý polystyren.



IAS-3D

IAS-3D umožňuje snadné nastavení vnitřního obvodu helmy a nové říchy výšky uvnitř skořepiny. Díky tomuto systému lze snadno nastavit individuální velikost.



Monomatic

Upínací mechanismus umístěný pod bradou má několik poloh a lze jej bez problému regulovat jednou rukou během jízdy.

uvex
PROTECTING PEOPLE



GALAXY

Orion Disc



Model Orion bychom mohli považovat za zcela klasického zástupce kolekce jihočeské značky Galaxy. Nesnaží se za každou cenu honit gramy a atakovat post nejlehčího kola ve své třídě, oproti tomu je jeho prioritou co nejvyšší odolnost rámu, jeho tuhost a v neposlední řadě také decentní, ovšem po grafické stránce velice zdařilý design. S cenou necelých devětatcát tisíc se jedná o rozumně vyvážený bike, jenž nabídne příjemné svezení všem XC jezdčům vyžadujícím spolehlivost.

Rám kola je postaven z duralových trubek řady 7005 s trojitě zeslabenou stěnou. Po konstrukční stránce je velice podobný vyššímu typu Proteus. Charakteristickým znakem je doslova nepřehlédnutelná bi-axiální profilace spodní trubky, jejíž vejčitý průřez plynule přechází v nízký obdélník, dosahující svou šířkou téměř šíře středového pouzdra. Pro boční tuhost trubky v této partii rámu už snad nic dalšího udělat ani nešlo, toto řešení je maximálně funkční. Efektivní je výtuka pod hlavou, zvláště pro zvyknutí stříbrnou barvou.

Zadní stavba jde ruku v ruce s předním trojúhelníkem. Spodní ramena jsou na pouzdro navazena daleko od sebe, jejich středová profilace s kapkovým průřezem je už dneska pomalou standardem. Sedlové vzpěry se vzhledem ke zbytku rámu tváří celkem subtilně, nechýbí jim

esovité prohnutí a odlehčený můstek. Galaxy Orion Disc včetně pedálů váží v testované devatenáctce 12,8 kilogramu.

Příjemné svezení

Oriona jsme prošli krásným terénem Píseckých hor, tedy přímo v jeho domovině. A kolo jakoby nám od začátku říkalo: „Tady se mi líbí, pro tento terén mě konstruktéři postavili.“ Orion je prostě doma především ve středně náročném terénu, tedy na lesních pěšínách, rychlejších cestách či v delších výjezdech. Jezdec si na něm užije i sjezdy, ovšem ty by měly být v takovém terénu, jaký známe z klasických XC tratí. Zkrátka se jedná o bike postavené na ježdění terénem, slovo „ježdění“ zde však má opravdu význam. Pokud si s kolem při jízdě rádi hraje a pilujete techniku v techničtějších pasážích, poohlédněte se po jiném modelu. Jestliže se partou kamarádů podnikáte víkendové terénní výjizdy, kde se zároveň hecujete v kopcích, a naježdíte kilometry pro vás nejsou nedůležitá, Galaxy Orion je střížen právě pro vás. Navíc mu nebude nijak vadit ani vyšší hmotnost jezdce, dimenzovaný rám



a bytelné komponenty budou ochotné a bez problémů vozit klidně stokilového bika.

V případě geometrie bylo samozřejmě vsazeno na již vyzkoušené, co se týče použitých úhlů i délek trubek, zapadá rám přesně do škatulky s označením „XC klasika“. Ovladatelnost i jízdní stabilita jsou ve vhodné

sybióze, což v praxi znamená, že kolo ochotně zatáhá, a přitom nepůsobí jakkoli neklidně. Použitou geometrii proto můžeme označit jako univerzální, neboť jejich kladů dokáží využít zkušení i začínající jezdci. Dominantním znakem rámu je však hlavně jeho tuhost, která je jasně patrná již při prvních ujetých metrech. Tuhost je zde nekompromisní, což má za následek optimální přenos síly. O něco horší je to logicky již s nabízeným komfortem, od samotného rámu jej nelze požadovat a vzadu se pak vše snaží vynahradiť alespoň pohodlné sedlo WTB.

Orion se ukázal také jako zdatný vrchař, jeho vlny se postarají o zdolání i vyložené příkroho terénního stoupání. Ve sjezdech se maximum práce snaží odvést přední vidlice, celková stabilita je v rychlejších sjezdech samozřejmě výho-

du. V těch techničtějších a více příkrych je však nutné počítat s faktem, že řídítka jsou nejen nízká v duchu sportovního XC, ale navíc jsou celkem úzká. Jejich šířka 580mm může být pro řadu jezdců, zvláště po namontování rohů, již nedostačující. My si na tomto kole dokážeme celkem bez problémů představit i vlaš-tovky, samozřejmě jen mírně zvednuté.

V první řadě funkce

Rock Shox Tora SL je z hlediska celkové tuhosti i funkce určité správnou volbou. Předpětí její pružiny lze nastavit relativně natvrdo, přitom začátek zdvihu je celkem citlivý. Plusem je možnost nastavení tlumení zpětného chodu, dobře ovladatelná je i páčka lockoutu na korunce. Vidlici proto hodnotíme kladně.

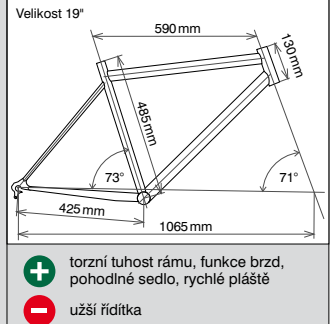
Totéž lze říci o celé sadě Shimano SLX. Vynikající jsou především brzdy se skvěle provedenými pákami a vysokým výkonem. Přehazovačka Deore XT v provedení Shadow je zde jakýmsi

bonusem. V případě klik Truvativ Firex si nelze stěžovat na nedostatečnou tuhost, Shimano SLX by na tom ale bylo i v tomto ohledu ještě lépe a v případě zde použitých klik je nutné se smířit s ocelovými převodníky. Na druhou stranu potěší standardní vybavení nášlapnými pedály Shimano, i když zcela základním modelem PD-M505.

Z dalších dílů stojí za zmínku gripy WTB, jejichž úchop je maximálně jistý. Správnou volbou jsou i pláště Kenda Karma v šířce 2.0". Ty dávají kolu rychlost na tvrdém povrchu, aniž by ubíraly cokoli z jeho nadání v terénu. Za sucha se jedná o dokonale univerzální, makro je díky hustšímu vzorku logicky jejich nepřitelem. Uplně našedeni jsme nebyli z přítomnosti duši s autoventilkem. Velkou pochvalu zaslouží bytelné rátky Rodi Excalibur, které jsme během testů nemusel ani jednou docentrovat. Plusem je i sedlovka nadstandardní délky 400mm. Takže takový je Galaxy Orion. ■

Technická specifikace:

Rám: Al 7005 Triple Butted
Vidlice: Rock Shox Tora SL lockout
Kliki: Truvativ Firex
Brzdy: Shimano SLX disc
Razení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano SLX
Ráfky: Rodi Excalibur
Náboje: Shimano Deore
Pláště: Kenda Karma 2.0
Řídítka: Ritchey
Představec: Ritchey Comp
Sedlovka: Ritchey
Sedlo: WTB Pure V
Hmotnost: 12,8 kg (vel. 19")
Cena: 28 990 Kč



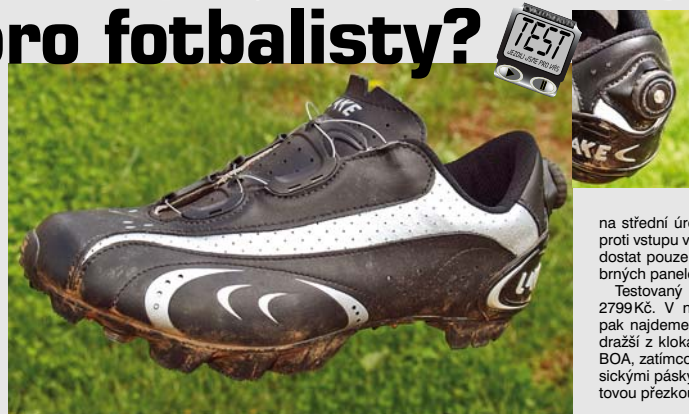
Základní model závodních treter značky Lake s označením MX 170, jenž svým tvarem vzdáleně připomíná fotbalové kopačky, využívá stahovací kolečka BOA, které má pomocí silonové struny rovnoměrně stáhnout botu na noze. Mechanický systém s kolečkem na patě by měl zabránit nepřijemným tlakům a zahřívání chodidla.

Boty jsou ušity s využitím tzv. Action Leather, což je prodyšná štipaná kůže s PU povrchovou ochranou. Ta by měla chránit nejen proti poškrábání, ale i proti negativním účinkům vody, čímž zajistí vysokou trvanlivost tretry. Vzorok podrážky je vyroben z přílnavé pryže, takže při běhu po hladkých kamenech lépe drží a neprokluzuje. Podrážka je navíc přetažena až přes špičku, takže nehrozí okopání. O závodním určení hovoří i otvory pro hřeby, které jsou přiložené v krabici u treter. Velmi vítáme reflexní prvky na patě, které jsou dobře vidět už za šera.

Tretry pro fotbalisty?

V terénu

Po nasazení treter je třeba po prvním stažení struny zahýbat nohou uvnitř a pomocí rovnoměrnému rozložení tlaku. Zpravidla je pak potřeba ještě jednou až dvakrát upravit tah struny o pár poloh, aby byla bota dobře stažená. Pokud bychom však tretru stáhli příliš a noha by se necítila pohodlně, stačí kolečko lehce povytláhnout, čímž se uvolní napětí a utažení provést znovu. Při prvních jízdách jsme několikrát laborovali s mírou stažení, neboť při přílišném tlaku brní prsty a při slabším utažení je noha volná. Nakonec se nám podařilo najít optimum, kdy se noha cítí pohodlně a přitom tretry drží. Přesto systém tří pásků se suchým zipem nabízí přesnější upevnění k chodidlu, neboť si jezdec může uvolnit nebo dotáhnout



jednotlivé pásky podle anatomie své nohy. Při koupi je nutné dát pozor na to, aby tretra přesně padla a nebyla ani o půl čísla větší, neboť by tak nemusela dobře obepínat patu, což by se mohlo projevit vyzouvaním při chůzi. Vzdušnost treter je na střední úrovni, stejně tak i odolnost proti vstupu vlhkosti. Ta se dovnitř může dostat pouze perforovanou kůží ve stříbrných panelech na bocih.

Testovaný model MX 170 stojí 2799Kč. V nabídce Lake pro závody pak najdeme další tři modely. Dva nejdražší z kłokání kůže také mají systém BOA, zatímco třetí v řadě disponuje klasickými pásky se suchým zipem a plastovou přezkou, takže je z čeho vybírat. (mig)

BBB BRZDOVÉ DESTIČKY

■ V závislosti na typu brzd (mechanické nebo hydraulické), jsou BBB brzdové destičky vyrobeny ze dvou typů organických materiálů neobsahujících azbest. ■ T-25 pro hydraulické brzdy - brzdový koeficient 0,50. ■ T-68 pro mechanické brzdy - brzdový koeficient 0,55. ■ Všechny materiálův směsi jsou speciálně vytvořeny podle typu brzdy. ■ Pro nejlepší brzdový účinek a teplotní odolnost používejte správný typ destiček. ■ U modelů, které používají pružiny jsou součástí balení. ■ Cena od: 349 Kč



BIKEPARTS FOR BIKERS BY BIKERS



Více informací o produktech BBB najdete na www.jmctrading.cz / www.skprofibike.sk

DT SWISS 2010

Špičkový švýcarský výrobce představil novinky pro rok 2010, které zčásti reflektují na současnou ekonomickou situaci. Ačkoliv ceny kol zůstanou u většiny výrobců u jednotlivých modelů zachovány, podle prvních objednávek to vypadá, že se firmy kvůli nestabilním kurzům přiklání k používání levnějších komponentů.

Na tento trend jsou Švýcaři přichystáni tak, že připravili několik komponentů nižší cenové hladiny, které však stále mají nést punc švýcarské hodinářské kvality. Zároveň však představili i další hi-endové komponenty pro ty jezdce, kteří vyžadují absolutní výkon při minimální váze.

XRC 100 race Ltd.

Jak jsme již informovali na našich internetových stránkách, první novinkou je upravená vidlice XRC 100. Limitovaná série setří oproti standardnímu provedení vidlice, která váží 1350 gramů, dalších sto gramů díky korunce a sloupku z karbonu. V oněch 1250 gramech se však skrývá rovnou i dálkové ovládání blokace na řídítka! Touto hmotností se model XRC 100 race LTD. stává nelehčí použitelnou odpruženou vidlicí pro závodní nasazení. Vidlice dostatečně otevírali jezdci týmu Swiss Power, Florian Vogel a Nino Schurter, přičemž Nino na ní zajel na Olympiádě v Pekingu bronzovou příčku!

Inženýři však kromě výměny duralu za karbon u sloupku a korunky také přepracovali kluzáky, které již nemají čepy pro ráfkové brzdy a odlehčili můstek. Kluzáky zároveň dostaly i nový držák bowden. Podle výpočtů je vidlice s karbonovým sloupkem pevnější, než duralová verze. Vidlice XRC 100 race Ltd. je za doporučenou cenu 1150 eur k dispozici již nyní, ale pro sezónu 2010 dostane nový systém tlumění.



DT Swiss představil nová kola pro enduro i řadu silničních kol

ní tlumění a integrovaný platform, tedy ochranu proti propuzování vlivem šlápní. Ta se projevuje pouze v otevřené pozici, blokace je jako již tradičně úplná. Tlumič je vhodný pro kola se zdvihem od 100 do 160 mm a spousta výrobců jej bude díky příznivé ceně osazovat na svá kola. Prodejní cena není ještě přesně stanovena, ale měla by se pohybovat na poloviční úrovni původního tlumiče, mezi 200 a 250 eur.

A přece se točí

Silniční cyklisté budou moc vybírat ze zcela nové řady hi-endových zapletených kol s kar-



drátů. Tím se zruší hmotnostní doporučení pro jezdce do 70 kg váhy.

Základem kol je nový ráfek XRC 300 šíře 24 mm a výšky 20 mm, který je o 30 gramů lehčí než loňský model XRC 330. Cena nových kol XRC 1350 ještě není upřesněna, ale oproti ceně nelehčího modelu XRC 1250, jenž přijde na 2400 euro, by se měla i díky použití klasických nábojů bez keramických kuliček pohybovat okolo 1800 eur. Na rozdíl od superlehkých kol XRC 1250 budou nová kola také variabilnější, co se týče osy, protože po představení 15 mm osy se vyrobily další různé pokusy o jiné standardy. Třeba firmy LiteVile a Syntace vyrábí rámy pro 12mm osu a nikdo si netroufne odhadnout, který ze systémů se nakonec prosadí. Proto bude DT Swiss nabízet všechny současné standardy, neboť u nábojů od XRC 1350



Vidlice DT Swiss XRC 100 LTD váží pouhých 1250 gramů



Staronový tlumič M210 využívá technologie z oblíbeného modelu SSD 210L

dobrého renomé, ovšem výroba tlumiče byla nákladná a tudíž SSD 210L byl celkem dost drahý. Proto se objevily tlumiče s jednoduššími technologiemi, ale někteří zákazníci si přáli návrat tohoto ač dražšího, tak výborně fungujícího tlumiče s lineárním průběhem chodu.

Vzhledem ke zkušebnostem, které DT Swiss získalo při vývoji a výrobě tlumičů pro scotta, se podařilo oživit původní technologii z SSD 210L při nižších výrobních nákladech. Nový patentovaný model M 210 obsahuje navíc i kompres-



Nový karbonový ráfek XRC 300 váží 300 gramů

bonovými ráfky. Ty budou k dispozici v různých výškách a budou určeny jak pro pláště, tak i pro galusky. Jednotlivá kola se budou označovat podle hmotnosti toho kterého kusu, takže například model RRC 425 F je přední silniční kolo o hmotnosti 425 gramů, písmeno R za číslovkou pak označuje kolo zadní. Kola se označují hmotností toho kterého kusu z důvodu možného prohažování různých výpletů, kdy dopředu jezdce může použít nižší ráfek než vzadu.

Všechny modely jsou postaveny na nábách DT 240 a zapleteny dráty Aerolite.

Horské modely obohatí nový set kol s karbonovým ráfkem XRC 1350, jenž je postaven stejně jako nelehčí model XRC 1250 na nábách DT 240S, ale oproti 24 drátům bude disponovat 28

až po X 1800 bude možné vyměnit vnitřní podtepek vidlice a rámu.

Novinkou je také set kol X 1900, jenž bude určen pouze pro montáž nových kol.

Enduro není stranou

Nová kola EXC 1550 pro all mountain a enduro jsou zaměřena na drsnější založené jezdce, kteří brázdí hory křížem krážem na vysokozdvihových kolech, a tak potřebují co nelehčí a přitom dostatečně odolná kola. Dnešní trend nahrává širším šlátkům od 2,2" výše, a tak má ráfek šířku 28 mm, ale díky karbonovému provedení váží pouhých 400 gramů. Celková hmotnost 1550 gramů je pak i při trojím křížení 32 drátů zcela fascinující.

(mig)

CYKLISTICKÉ BRAŠNY A NOSIČE

SPORT ARSENAL

TRILICE MALÝCH BRAŠN CMC
ART. 501 - BRAŠNA POD SÍDLO
ART. 511 - BRAŠNA POD SÍDLO S NÁVLEKEM

- 30 litrová kapacita
- odolná vodotěsná konstrukce
- odolný materiál proti oděru
- lehký a praktický design

TRILICE VODOTĚSNÝCH BRAŠN EXPEDITION
ART. 312 - VODOTĚSNÁ BRAŠNA VELKOPLOŠEVNÁ
ART. 313 - VODOTĚSNÁ BRAŠNA NA ROKETU

- odolná vodotěsná konstrukce
- lehký a praktický design
- odolný materiál proti oděru
- lehký a praktický design

**KE KAŽDÉ BRAŠNĚ
POD SÍDLO A DO
RAMU CYKLISTICKÉ
NÁŘADÍ ZDARMA!**

ART. 508 - BRAŠNA NA NOSIČ
VELKOPLOŠEVNÁ
Vhodná pro různé druhy závaží a vybavení

ZDARMA
PŘÍDAVNÁ
VNITŘNÍ KAPSA
ART. 508.6
K BRAŠNĚ 508

... více na www.sportarsenal.cz

ZAPOMEŇTE na staré časy!

Do nové sezóny na novém kole

NĚJEDNĚ PRODEJNÝ!

NAVŠTIVTE NÁŠ E-SHOP,
NEBUDETE LITOVAT!

PRODEJNA

kola, komponenty, nářadí...

Sezimova 10, Praha 4
tel.: 241 741 091, 241 741 961, e-mail: info@sterba-kola.cz

ŠTĚRBA

www.sterba-kola.cz



Cyklošortky 2F

Volné bikové šortky 2F jsou v nabídce v pánském i dámském provedení, samozřejmě s odlišným designem a střihem. My jsme otestovali pánskou variantu.

V případě těchto krátkých kalhot se jedná o soupravu spodního elastického dílu, vybaveného polstrovanou vložkou, a samostatného vrchního dílu. Na rozdíl od většiny podobných kraťasů nejsou u těchto oba díly vzájemně propojeny, výhodou je tedy

amidu. Charakterizuje jej nízká gramáž, dostatečná prodyšnost a zároveň vysoká pevnost, tedy i odolnost materiálu. Střih s délkou nad kolena je v pase optimálně široký, zadní díl ani při výrazném předklonu nadměrně neodhaluje spodní část zad. Líbilo by se nám ale aspoň



mírné zúžení nohavic směrem ke spodnímu lemu. Jejich konstantní šířka v praxi opticky působí, jakoby se nohavice dole lehce rozšiřovaly.

Plochá guma v pase je doplněna o stahovací šňůrku, usazení na těle je bezproblémové. Při jízdě na kole přijdou vhod celkem objemné kapsy na nohavičce, případně zadní pináinám na suchý zip. Dvojice horních předních kapes se šikmým vstupem je naopak spíš civilní záležitostí. Plusem jsou reflexní prvky a design kalhot, kombinující základní materiál s kontrastně barevným plochým švem.

Cena testované dvoudílné soupravy je 1499 korun. V nabídce je pět barevných kombinací ve velikostech S až XXL.

(kad)

- + usazení na těle, odolnost materiálu horního dílu, reflexe
- konstantní šířka nohavic

Merida Bike Adventure!

11. – 12. 7. 2009, Lesná, Krušné hory

Některé závody zanikají, jiné vznikají. Bike Adventure má za sebou již osm úspěšných ročníků. Může za to především výjimečnost celé akce, ve

srovnání s jinými podniky tohoto druhu. Závod totiž absolvují vždy dvoučlenné týmy, které čekají dvě celkem náročné etapy.

Na startu se scházejí nejen špičkoví závodníci, ale i hobby bikeři, smíšené dvojice a ryze ženské dvoučlenné týmy. Výjimkou nejsou ani smíšené páry na tandemech. Různorodost startovního pole zkrátka dokazuje, že horské kolo je vlastně pro každého. Dá se říci, že u tohoto závodu dvojic stoprocentně prožijete to, o čem vlastně opravdová horská cyklistika je. Rozhodně to není jen o fyzické kondici, stejnou důležitost zde hraje rychlé myšlení, dokonalá orientace v turistických mapách a také maximálně funkční vzájemná komunikace, tedy sehanost dvojic.

Přihlášky jsou již od začátku června bezdáně vyprodány a vy máte letos zkrátka smůlu. Nebo ne? Pokud jste se vešli do limitu jednoho tisíce účastníků, tak vás čeká úžasný zážitek. Jestli ne, určitě by nebylo od věci se na dvouetapový bikový závod dvojic přijít podívat, fandit a zjistit, o čem Merida Bike Adventure vlastně je. To pak můžete naplno užítokovat v příštím ročníku. Navíc bude možné v infocentru závodu zakoupit mapu celého závodního prostoru s vyznačenými jednotlivými kontrolami a po startu hlavního závodu vyzrazit nesoutěžně na trať. Tedy bez nutnosti přihlašování předem si vyzkoušet celou akci nanečisto. A toho by byl hřích nevyužít.

Další informace získáte na www.bike-adventure.cz, případně na info@bike-adventure.cz.

Zásadní je dodržení pevných časových limitů pro všechny účastníky a nasbírání co největšího počtu bodů na jednotlivých kontrolách. Nikdo není svázán předepsanou délkou trati, jezdcí ji mohou upravovat podle toho, jak jim postupně docházejí síly. Přestože mapy s vyznačenými kontrolami dostanou závodníci s dostatečnou časovou rezervou, jednotlivé bodové ohodnocení kontrol se dozvědí až bezprostředně před startem. Takže jakékoli původní naplánování trasy může najednou být úplně nepoužitelné. Zásadní je udržet čistou hlavu a raději vše promyslet, než rovnou vyrazit na trať s tím, že se nějak cestou rozhodnete. Řešení všeho ve dvojicích, tedy nejen naplánování trasy, ale třeba i defektů, znásobuje veškeré radosti i strasti. Bez vzájemné spolupráce to prostě nejde.

Takže trénujte přes den na kole, večer nad mapou a nastudujte si dopředu co nejlépe území Krušných hor. A hlavně nezapomeňte, že minimálně jeden z dvojice musí umět přemýšlet a ten druhý alespoň číst a šlapat...!

(kad)

KOLA, CO LETÍ

Proteus Fox disc SRAM

Cena 44 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RL, 100mm remote lockout)
43 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RLC, 100mm, lockout)

Proteus Fox disc SHIMANO
Výbavení Shimano Deore XT

Cena 47 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RL, 100mm remote lockout)
46 990 Kč (vidlice Fox 32" F100RLC, 100mm, lockout)

AI 7005 UltraLight	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9
Triple butted	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9	SRAM X-9

AI 7005	Rock Shox Iora SL lockout	Shimano SLX	Sh Dioree XT Top Normal	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus
AI 7005	Rock Shox Iora SL lockout	Shimano SLX	Sh Dioree XT Top Normal	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus	Shimano SLX Rapidfire plus

Orion disc

Cena 28 990 Kč

Plisek 397 01, Sedláčkova 472
tel. +420 382 206 440
e-mail: obchod@cyklosvec.cz

www.galaxy-bike.cz

Pohled do historie

Pod pojmem integrace si můžeme v případě kola představit celou řadu možností, od ložisek hlavového či středového složení, přes sedlovky až třeba po řazení umístěné v brzdových pákách. Ne vždy je ale taková integrace výhodou. Třeba spojení řazení a pák brzd se v případě bikových duálů ukázalo jako krok nesprávným směrem. V současnosti se zase nejen mechanik trápí se standardem BB30, tedy s ložisky zasazenými přímo ve středovém pouzdru. Se slovem integrace nejednou souvisela a souvisí horší praktičnost. A skombinovat do jedného řazení ovládní přesmykače i přehazovačky? Proč ne? Tohoto nelehkého úkolu se v druhé polovině devadesátých let chopila francouzská značka EGS a na trh přivedla řazení Synchro Shift. Článek „Dva v jednom“ pochází z Cykloservisu číslo 19 z roku 1997.

Ze se s tímto řazením dnes už prakticky nesetkáte, lze předpokládat. Pokud ho ale někde přece jen uvidíte, s největší pravděpodobností bude fungovat. I přes složitost vnitřního mechanismu byl systém relativně spolehlivý. Hladký chod navíc zajišťovalo celkem velké průmyslové ložisko. Ovšem pouštět se do jeho rozborky bychom nikomu v domácích podmínkách nedoporučovali. Trojice pružin a sestava mnoha dílů je zárukou, že to dáte zpět dohromady jen těžko.

Jak řazení fungovalo? Při přehození o více pastorků najednou se systém snažil přizpůsobit volbu vhodného převodníku. Jeho cílem tedy bylo neustále optimalizovat převodový poměr a mimo jiné zamezit nevhodné kombinaci převodů, tedy nechalné známému – velký převodník s největším skladačkou převodů může být při závodě jezdcem vyžadována. Stačí si představit, že se blátem obalený řetěz ve výjezdě neustále namotáva na malý převodník a systém neumožní jet na prostřední. Zkrátka nic moc pro závodníky, o buchratém designu a huře dosažitelné brzdové páce ani nemluvíme.

Integrace se neukázala jako správná cesta ani v tomto případě. Ovšem i ony slepé uličky jsou při vývoji nepostradatelné. (kad)

Integrace a inovace



DVA V JEDNOM

UVÍTALI BYSTE JEDINÉ ŘAZENÍ PRO PŘEHAZOVAČKU I PŘESMYKAČKU?

Značka EGS se snaží dále zautomatizovat změnu převodů. Jestliže se v heroických dobách cyklistiky převody měnily pomalu rukou, se Synchro Shiftem vám postačí pouhoupouhé otočení pravým zápěstím. Řazení je totiž vymyšleno tak, aby po přehazení o určitý počet pastorků došlo i ke změně převodníku. Nastavení stupně přitom volíte, po změně kolika pastorků dojde k přehazení i vepředu. Věcičky jsme viděli poprvé na Eurobiku, ani tam, ani v materiálech jsme se však nedozvěděli nic o vnitřním uspořádání otočného prstence. Proto jen k vnějším znakům: jedná se o otočné řazení, z něhož vycházejí bowdены pro oba měniče. Výměna lanka probíhá bez rozebírání mechanismu, dokládání klasicky regulačním válečkem. EGS vyrábí šest modelů, špičkový typ X Pro z ořaběného titanu a hliníku se otáčí na šesti kulčkových ložiscích a používá její Eric Barone, který v barvách týmu Sunn dosáhl rychlosti přes 210 km/h. Následuje plastový model Ultimate určený závodníkům s převody 3x6, Sport a Adventure byly zkonstruovány s ohledem na sportovce, Junior patří na dětská kola. Easy polem na městská.

Dojmy ze zkoušky v sedle na stojanu by bylo nejlépe přirovnat k automatické převodovce v automobilu. Pro začátečníky je to ulehčení a možnost plného soustředění se na jízdu, zkušení jezdcí si většinou rádi volí převody sami. (tt)



WHEELER

Passera 55



Dámské modely jsou u wheelery tradičně pojaty s určitou dávkou jemnosti a elegance. Žádné agresivní prvky nebo barvy, ale vše zvoleno decentně, aby to příliš nebilo do očí.

Příjemný společník

Kolo pro ženy musí splňovat základní požadavky, musí odpovídat ženské stavbě těla. Passera s dámskou geometrií toto beze zbytku nabízí, což potvrdily i naše testy. Kratší rám nabídnou celkem pohodlný poseď, i když se nedá tvrdit, že by byl vyloučen výletně vzpřímený. Délka představce totiž dostane ruce cyklistek do pozice, kdy mohou ještě výrazněji zabrat při ostřejší jízdě. Přesto se ale nejedná o stroj určený pro závodní pojetí jízdy. Díky stavitelnému představci jde posed přizpůsobit osobitě vkusu cyklistek, takže nakonec lze na kole sedět skoro jako za stolem, ovšem to zbytečně deklaruje jeho jízdní vlastnosti, které jsou nastaveny přece jen do trochu sportovní roviny, než jen na výlet kolečkem města.

Jak už je u wheelery tradicí, geometrie rámu je zvolena citlivě a nabízí velice dobrou ovladatelnost a zároveň spolehlivé držení

směru. Kolo nabízí poslušnou reakci na povely ke změně směru, takže bezpečně projede i ostřejší zatáčky, zároveň ale díky vyrovnanému poměru stability nevyžaduje po jezdce příliš zkušenosti. Hravě a zároveň poslušně, to je výstižná charakteristika jeho chování.

Na výborné úrovni je tuhost rámu, která si ce u žen není tak často vyžadována, nicméně tato vlastnost i u dámského kola potěší. Na záběr do pedálů reaguje kolo poměrně ostře, akcelerace je celkem slušná. Svůj díl na tom mají i pláště s hladším vzorkem, které jsou určeny spíše na silnici než do terénu. Suchý povrch polních a lesních cest jim nečiní potíže, bláto a kořeny ale nejsou jejich kamarád. Tlumiči schopnosti přinesly něco málo na navýšení komfortu. Na tom se ale výraznou měrou podílí dostatečně polstrované sedlo s oblými tvary. Sice není nejideálnější pro ostřejší sportovní jízdu, pohodlí ale nabídlo dostatek.

Co se týče výkonu kola, svižná jízda a držení tempa jsou bez problémů. I do kopce má kolo lehký jízdní projev a díky geometrii na něm lze vyjet i prudší výjezdy. Samozřejmě limitující je zde vzorek pláště. Směrem dolů pak kolo nabízí dobré vede-



ní a v prudších pasážích není třeba jít nějak výrazněji za sedlo. Poměrně vřímavá je k terénním nerovnostem vidlice Suntour, jejíž pružina je i pro ženy dostatečně měkká, a nabídne jim solidní kopírování terénu s možností uzamčení.

Rám a komponenty

Všechny vlastnosti jsou hlavně zásluhou rámu, což je i u levnějších modelů značky Wheeler vždy zárukou kvality. Zde je základem dural řady 6061 s hydroformingem tvarovanými trubkami. Spodní trubka má klasický kruhový profil s tvarovanou výztuhou pod hlavou a směrem ke středovému pouzdru se nepat-

ně rozšiřuje. Horní trubka má elipsový průřez s hranami namísto zaoblení a u sedlové trubky pak výraznou „ploutev“ splující výztuhu. Zadní stavba nese jen lehké zahnutí a trubky mají elipsový průřez. Vedení bowdenů je ukryto pod horní trubkou, aby nenarušovalo designovou čistotu. Zadní stavba počítá jen s kotoučovými brzdami, takže na ní nejsou návarky pro čepý V-brzd. Zadní patky mají pro wheelery typický tvar a samozřejmě jim nechybí závit pro montáž nosiče nebo blatníků.

Komponentové osazení společná na sadu Deore s klikami v Octalink provedení osy. Rázení funguje spolehlivě. Solidní výkon nabídl brzdy Quad, které patří rozhodně mezi výkonnější hydrauliku. Delší páka poskytuje příjemný úchop a i pro drobnější dámskou ruku je dobře tvarovaná. Díky jedovatějšímu

projevu bylo třeba chvíli se s nimi seznámo- vat, než jezdčiny získala ten správný cit pro ovládání.

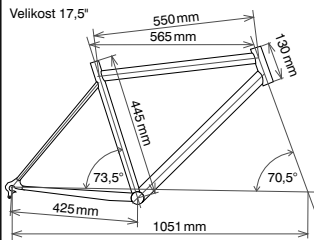
Párové výplety jsou opět klasika značky, zde bychom v nich vzhledem k našim zkušenostem na již testovaných kolech a nižší hmotnosti cyklistek neviděli problém. Pochválit musíme ergonomické gripy a samozřejmě stavitelný představec. Zahnutí řídítek nabízí také velmi příjemný úchop, takže ani delší vyjízdka testerek netrápila bolestmi zápěstí a dlaní.

Pro ženy

Přesně tak, Passera není kolem pro závodnice s výkonem muže, ale pro ženy, hledající kvalitní sportovní náčiní v dámském provedení a samozřejmě dostatečné kvalitě nabízející příjemné ovládání a lehkou jízdu.

Technická specifikace:

- Rám: Alu 6061 D.B. Hydratubing
- Vidlice: SR Suntour SF 9 XCR LO 80 mm
- Kliky: Shimano FC-M442 Octalink
- Brzdy: Quad QHD-4 Axis
- Rázení: Shimano Deore
- Přehazovačka: Shimano Deore
- Přesmykač: Shimano Deore
- Náboje: KT-MD
- Ráfky: Alex DP 17
- Pláště: Cheng Shin 2.1"
- Řídítka: WBP
- Představec: WBP
- Sedlo: Velo
- Sedlovka: WBP
- Hmotnost: 13,7
- Cena: 18 990 Kč



- + posed, ovládání, tuhost
- hladší pláště

NA SÍTI

Adresa www.cykloart.cz sice navozuje dojem, že půjde o umění spojené s cyklistikou, ovšem to je jen zdání. Bikování ve všech směrech je náplní těchto poměrně zajímavých stránek, patřících kopřivnickému bike klubu CykloArt. Adresa nás dostane na stránky obchodu, ovšem dole je malý odkaz na klub, takže stačí kliknout na něj a jsme na tom nejdůležitějším.

Úvodní stránka je na první pohled trochu přeplněná textem, nicméně po zorientování si lze

nebo o poměrně náročném závodu Kopřivnický drtí, jsou až na spodní části stránky pod linkou. Nicméně množství aktivit klubu a informace o účasti na jeho podnicích určitě neopomene.

Další stránky patří tak trochu do naší časopisecké oblasti, jde totiž o sever www.bajk.cz, který se věnuje problematice bikingu a cyklistice naprosto kompletně. Hlavní strana obsahuje aktuální články, mezi nimiž jsou různé testy, recenze či rady, nebo informace o závodech. Na pravé straně pak jsou dva sloupce odkazů, které rozdělují všechny informace tématicky. Na své si přijdou jak vyznavači techniky, kteří zde naleznou recenze a testy cyklistického vybavení či přímo kol, tak i závodníci, kteří si přečtou něco o domácích či světových podnicích. Technické rady či představení komponentů na rok 2010 taktéž nestrádají všechny důležité detaily. Pouze některé informace jsou trochu stručnější, ale celkově zpracování i s fotografiemi je na poměrně vysoké úrovni. Samozřejmě nechybí diskuze, kde se může každý k dané problematice vyjádřit. Pro turisty jsou na stránkách popisy tras a cestopisy z naší republiky, ale i ze světa a samozřejmě nechybí fotogalerie. Trasy jsou bohužel v hodně omezeném počtu, takže stránky



ve střední části přečíst aktuální akce klubu, což jsou hlavně vyjízdky po okolí. U stručného popisu nikdy nechybí několik větších fotek, další jsou potom zobrazeny v menším provedení hned pod textem. Koho zajímá trochu historie bikingu u nás, určitě musí kliknout na rejstřík minulých akcí, který je rozdělen podle let. Začátek v roce 1995 slibuje hodně zajímavých obrázků z bikové minulosti. Vyjízdky na první bikerfest, nebo fotky účastníků a jejich kol, to donutí nejdříve zamáčknout slzu nostalgie. Většina akcí je popsána stejným stylem jako aktuálnější ročníky, takže poměrně přehledně, bez detailních popisů trasy, podle nichž by se zájemci mohli vydat. Vždy jde jen o záhybné body, odkud a kam všichni jeli a kde se případně zastavili na občerstvení.

Kromě těchto přehledů je na levé části hlavní strany seznam vyjížděk a vícedenních akcí, na nichž je vidět, že členové klubu se rozhodně nenudí. Během průřezu těmi roky zpátky je zajímavé sledovat, jak se postupně mění vybavení a oblečení všech zúčastněných. Je to poměrně detailní průřez vývojem bikingu u nás. Historie klubu a informace o jeho početné členské základně



nebudou ideální pro cykloturisty, ale jejich zaměření je nakonec spíše technického charakteru. Kdo se chce zbavit nějakých důlů, může využít cyklobazar. Tento server tedy nabízí hodně poměrně kvalitně zpracovaných informací o technické stránce kola, takže všichni začátečníci, ale i zkušení cyklisté si tam rozhodně najdou to svoje.

(už)

LEADER FOX

www.leaderfox.cz

KOLA PRO CELOU RODINU

ČESKÝ VYROBCE JÍZDNÍCH KOL ZNAČKY LEADERFOX



CARBTEC MTB



www.dirtparade.cz



Švýcarská preciznost od BMC



je karbonová sedlovka a superlehké, ovšem velice příjemné sedlo Specialized Phenom SL.

Po stránce geometrie je toto BMC maximálně vhodné na maratony, jeho chování je spíš klidnější, ovšem s dostatečně rychlou odezvou na podněty jízdy. S negativně otočeným představcem je skvělým pokročilejším extrémním výjezdů, ale i ve sjezdech vítězí solidní stabilita. Pouze ve vyloženě točivých úzkých pasážích není bike zcela doma a vyžaduje zkušené vedení.

Osazení podle vkusu

Rám je konstruován pro přední vidlici se zdvihem 100mm, zde bylo vsazeno na klasiku Fox F100 RLC. Kola Mavic CrossMax SLR nabízejí vynikající tuhost a nízkou hmotnost 1460 gramů za pár, pláště Schwalbe Racing Ralph jsou jedněmi z absolutně nejpoužívanějších u maratonských a XC závodců. Krásným doplňkem jsou díly Easton nejvyšší série EC 90, a to v případě řídek, představce a sedlovky. Vyrožené tuning představují lehoučké rohy KCNC a ostře zubaté brzdové kotouče A2Z. Jejich vzhled je sice

VAŠE DOPISY

Ahoj,

V Cykloservisu číslo 6 jste psali o panu Čuňasovi. Ten jeho klub cyklistů a šrotitě techniky, to by mě docela zajímalo. Rád bych poznal nové lidi, mající se kolem kol. Můžete mi na něj dát kontakt nebo adresu, abych ho navštívil?

Díky!

@Filip

Čau Filip!

Je nám líto, ale takhle jednoduše to nejde, rozhodně nerozdáváme na potkáni kontakty na lidi, o nichž píšeme. V současnosti se ve Slávkově klubu už schází v podstatě jen stálá parta lidí a nikdo z ulice tam ani nemá přístup. Zvlášť proto, že chce Slávek s dovozem a prodejem materiálu už skončit a rád by si i trochu odpočinul. Doufáme, že to chápeš.

(red)

Co si myslíte o odpružených sedlovkách, je to už dneska úplně ok, nebo byste mi nějakou klidně doporučili? Z různých trekingových kol je mi jasné, že ty teleskopické za moc nestojí. Už u nového kola se taková sedlovka se sedlem víklá ze strany na stranu, a to bych fakt nechtěl.

Dík za radu.

Maverick

Nazdar Mavericku!

Snad máš svou přezdívkou patentovanou, jinak bys o ni mohl brzy přijít. Co se týče odpružených sedlovek, můžeš natrefit i na kvalitní teleskopickou. Nabízel jí například Rock Shox, a to se zdvihem 50mm, vedle toho by se jistě dala pořídit také od značek USE či White Brothers, ale to asi pouze přes internet nebo přímo za oceánem. Co se týče teleskopu, často trpí vznikem vůli a nepřítli hladkým chodem. Ovšem nijak výrazně nemění sedlo polohu vůči řídkám. Existují ovšem i paralelogramové odpružené sedlovky. Dvojici modelů má v nabídce značka Cane Creek, a to dokonce se zdvihem 100mm. Paralelogram ale využívají i podstatně dostupnější sedlovky Suntour. Ty sice nejsou zrovna lehké, ale cena základního modelu je již okolo sedmi set korun. Navíc v našem testu před pár lety obstála sedlovka Suntour na výbornou a vzhledem k ceně ji považujeme za bezkonkurenční. Její funkce je velice dobrá. Jedinou nevýhodou, s níž je u paralelogramu potřeba počítat, je určitý posun sedla směrem vzad při každém propružení. Stačí si ale zvyknout a už to jezdců ani nepřijde.

Co se týče tvých otázek, tak ačkoliv dnes asi drtivá většina bikerů nad odpruženou sedlovkou ohrne nos, podle nás může být pro celou řadu hobby cyklistů stále nemalým přínosem. Nárůst hmotnosti v podobě pár set gramů navíc není nijak drastický.

(red)

Dobry den!

V některém loňském Cykloservisu jsem četl o takovém kartáčku na vypoucování kazety a řetězu. Tehdy mě to zaujalo, ale pak jsem na to nějak zapomněl. Cykloservis jsem z části rozpůlčil kamarádem a teď to nemůžu najít. Poradte mi, co to bylo za kartáček a kde ho seženu.

Mockrát díky.

S pozdravem Vít Šíma

Tak jste nás přinutil prohledat archiv a výsledek se zdáří. Byl to Cykloservis číslo 7 z loňského roku. Jednalo se o kartáček Finish Line Grunge Brush, který je letos stále v nabídce, a to za 199 korun, případně za 299 korun v sadě se speciálním odmašťovačem EcoTech. Dováží jej k nám pražská firma Progress Cycle. Podobný kartáček má ale ve své nabídce řada značek nabízejících mazadla a cyklosmetiku.

(red)

KOLO Z LIDU

Kola s logem BMC jsou na našich silnicích stále raritou, v případě terénu je pak jejich výskyt přímo vzácností. Exotický vzhled a dokonale zpracování vyvažují vyšší ceny, i to je důvod, že BMC nepotkáte na každém rohu. Švýcarský cyklistický klenot je samozřejmě známý především ze silniční cyklistiky, BMC si udělalo skvělé jméno v průběhu nejdůležitějších podniků. Kola této značky sedlali například jezdcí týmu Phonak a o skvělou reklamu se postaral také Floyd Landis, přestože mu byla vítězná trofej z Tour de France kvůli dopingové kauze později odebrána.

Kolem z lidu je tentokrát topmodel letošního bikového kolečka značky, nazvaný Team Elite 01. Jeho vlastníkem je Ota Zima, jehož jméno je dostatečně známé z předních příček domácích bikemaratonů. Toto BMC si Ota stavěl sám, osazení tedy neodpovídá sériové specifikaci, ale vkusu majitele. K nám do redakce se kolo dostalo již dokonale vyčištěné, ovšem pár dní před tím na něm Ota absolvoval letošního rozbláceného Krále Šumavy, na jehož prostřední sedmasedátkilometrové trati vybojoval skvělé jedenácté místo v kategorii a třináctou pozici celkově.

Kouzení s karbonem

Karbonový rám typu Team Elite 01 využívá při výrobě nanotechnologie, s materiálem se tedy pracovalo na bázi molekul. S vývojem bikového celokarbonového

rámu začalo BMC už v roce 2007, ale od začátku byla řada konstrukčních problémů. Na celý loňský rok byl proto Team Elite 01 stažen z nabídky a pracovalo se na jeho vývoji a zdokonalení. Výsledkem je sériový model pro rok 2009, splňující všechny náročná kritéria a tvrdé pevnostní testy firmy BMC.

Rám sází na pro značku typické konstrukční prvky.

Méně výrazný sloping je možná jakýmsi odkazem na převážně silniční historii značky. Celkem mohutné trubky předního trojúhelníku doplňuje docela subtilní příčka mezi horní a sedlovou trubkou. Sedlové vzpěry zadní stavby jsou pro co nejvyšší tuhost napojeny níže a zmiňovaná, lehece prohnutá příčka optimálně rozkládá tlak zadní stavby do sedlové i horní trubky zároveň. Nepřehlédnutelná je masivně působící monostay vzpěra, jejíž horní žebro opticky na příčku předního trojúhelníku navazuje. Podobné efekty je i tvarování přechodu spodní trubky do horní, vpředu u hlavy. Po pevnostní stránce je velice důležité i extrémní rozšíření sedlové trubky pod objímku přesmykače. BMC si vždy doslova pohrávalo s tvary rámu, stačí vzpomenout na charakteristické frézované dílce duralových rámu, ovšem ani v případě karbonu se těchto originalit nezříkalo.

Mimo jiné se nám líbilo vedení lanek a hadičky po spodní boční straně horní trubky. Velice rozumné se nám z hlediska rozložení tlaku zdálo také použití podsedlové objímky s hodně vysokou zadní částí a s dvojicí stahovacích šroubů. Vedle červeno-černé varianty je v nabídce také mnohem méně výstřední kombinace matně a leskle černé.

MTB BMC

Člověk aby se z těch názvů a zkratk jednoduše zbláznil. Aspoň že jsme už z hlavy mohli vypustit takové nesmysly jako RVHP a podobně. Ale zpět k BMC, konkrétně k jeho jízdním vlastnostem. Dominantním znakem rámu je jeho skvělá tuhost, již se konstruktérům podařilo úspěšně skombinovat s nemalou dávkou jízdního komfortu. Dokonce bychom si dovolili napsat, až nadprůměrnou dávkou. Pohodlí vzadu pak ještě navyšuje

úžasný, stejně tak brzdový výkon je s nimi velice dobrý, nicméně jejich chuť užítar destičky je hodně vysoká. Například Ota na těchto kotoučích spotřebuje ročně v průměru tři páry destiček.

Model Team Elite 01 je možné objednat buďto jako samostatný rámový kit, nebo jako kompletní kolo. Sériové osazení se ale až tak moc nelíbí od zde prezentovaného kola. Rovněž je na něm použita sada XTR, vidlice Fox a některé díly značky Easton. Standardně jsou ale montována zapletená kola DT Swiss XR 1450CL, která bychom z hlediska životnosti asi považovali za rozumnější volbu.

BMC nadchne perfekcionisty a gramáře, hmotnost kompletního kola byla skvělých 9,64 kg. A hlavně, není to krásný pocit, vlastnit kolo, jehož výskyt by se na našem území dal spočítat na prstech jedné ruky?

(kad)

www.cykl.cz - elektronický adresář maloobchodů

EUROPE SX

RÁM	New Kinesisium Light Hydroform
VELIKOST	17", 19", 21", 23"
VIDLICE	Suntour NEX 4610 V2 HLO
NÁBOJE	Shimano 65 Disc
PŘEVODNÍK	Truvativ Fived CNC
BRZDY	Shimano
PŘESMYKAČ	Shimano XT
MĚNÍC	Shimano XT
RAZENÍ	Shimano Deore
DOPLŇKY	TRX-PRO 3D

ESPOLO

15.890,-

www.acstar.cz

XRACE PELLIS ESPRIT

RX57 OV. AL6061; 3D kovany
Délka: 70-140; Váha: od 128g
Cena: od 497 Kč

pellis

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Výměna drátů

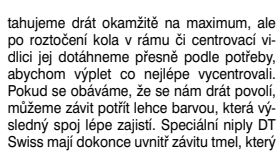
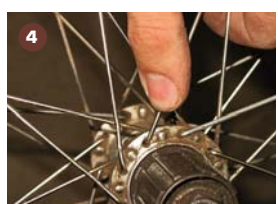
Lepší než drátem do oka, říká se, a tentokrát bude náš domácí rádce opravdu o drátech. Ovšem nikoli do oka, ale do otvoru v přírubě a ráfku. Minule jsme ukázali, jak si správně kolo vycentrovat, takže v případě výměny prasklého drátu už budeme vědět, jak postupovat dál.

V první řadě si ukážeme výměnu drátu ve standardním výpletu s klasickou přírubou náboje. U předního kola je výměna jednodušší, tam lze jít hned na věc, u zadního musíme nejprve tisícikrát povolit kazetu za pomoci plochého klíče a bičku na pastorky 1. Platí to jak pro výměnu drátu u kazety, tak pro dráty v přírubě na opačné straně náboje. Tam lze sice drát prostrčit otvorem bez nutnosti demontáže kazety, ovšem znamená to její výrazné ohnutí a prostrčení přírubou pak jde i přesto poměrně ztuhla. Navíc ani pevnost ohnutého a následně rovaného drátu není zrovna ideální, takže raději kazetu dolů.

Následuje výběr odpovídajícího průměru, a hlavně vhodné délky drátu, ta se měří od konce závitů až po ohyb k hlavičce. Samozřejmě nejjednodušší je poměřit délku drátu s ostatními ve výpletu, ovšem nikdy nevíme, nakolik nám dráty lezou uvnitř ráfku ven z niplů. U dvoustranných ráfků to není zase taková hrozba, protože dráty mají mezi niplami a ráfkovou vložkou dostatek rezervního místa 2, ovšem u levného jednostenného provedení je to horší. Příliš vyřoubovaný drát totiž zaprvé může prohrnout vložku a způsobit defekt, případně nepůjde dotáhnout, protože prostě došroubujeme nipl až na konec závitů a drát bude stále volný. Naopak příliš krátký drát zase hrozí nedostatečným zajištěním v závitě niplu, takže jej můžeme při centrování vytrhnout, nebo se nám to v horším případě stane až při jízdě. Vhodná délka drátu by měla být při poměření zvenčí zhruba dva až tři milimetry nad spodní hranu ráfku 3, abychom jej po dotažení měli přesně na konci hlavičky niplu.

Nasunutí drátu do příruby znamená pouze dát si pozor na správné umístění hlavičky. Nelze tedy vsunout drát z vnější strany příruby mezi další dva, které jsou nasunuté taktéž z vnějšku. Všechny dráty jsou totiž v přírubě nasunuty střídavě 4, aby bylo zajištěno dostatečné rozložení tlaku a odolnost výpletu. Pouze u radiálních a speciálních výpletů bývají někdy všechny dráty nasunuté hlavičkou stejně.

Dále musíme dbát na to, abychom drát podtlékli, případně převlékli přes ten, se kterým se kříží. Díky tomu nejsou při dotažení výpletu dráty volné, ale navzájem se o sebe v křížení opírají a lépe rozkládají tlak. Drát nasunutý z vnějšku je převlečený přes drát nasunutý z vnitřní strany příruby 5. Nakonec stačí jen chytit drát do závitů v niplu vloženém shora do otvoru v ráfku a dotáhnout při centrování. Nikdy nedo-



se po našroubování drátu aktivuje, a spoj tak zajistí. Jestliže měníme drát u dvoustranného ráfku, máme jeho odpovídající délku a máme nepoškozovat nipl, můžeme výměnu provést bez nutnosti sundat plášť. Stačí jen vložit drát namísto původního do niplu, z něhož jsme ten starý vyřoubovali. Jediná špinavá práce tak bude s demontáží kazety, případně kotoučové brzdy, který je lecky také omezením při výměně.

Standardní výplet jsme si tedy ukázali a nyní jen pár zmínek o specialitách, šetřících mechanikou práci. Například některá zapletená kola Mavic využívají příruby, v nichž jsou dráty jen nasunuty rovnoběžně se směrem jízdy 6. Pro výměnu tedy není potřeba nic demontovat, ale stačí povolit nipl speciálním klíčem a drát vyndat, případně nám prasklý již z příruby vypadá a my jen povolíme nipl se speciálním osazením 7, který je do ráfku na rozdíl od klasiky zašroubovaný. Přesná délka drátu je zde rozdílná podle typu kol, takže sehnat náhradní je lecky trochu zdlouhavější a pro centrování potřebujeme i speciální klíč.

Dalším adeptem na snažší výměnu jsou nová kola Viking od domácí firmy Remerx. Ačkoli se nám během jejich testování zatím nepodařilo zničit drát, jeho výměna bude taktéž jednodušší. Dráty jsou v přírubě usazeny podobně jako u kol Mavic, ovšem zde jsou skrz příčné výstupky v přírubě prostrčeny 8. Stačí ale povolit nipl plochým



klíčem č. 5 a drát vytáhnout, opět bez nutnosti demontáže kazety či kotouče. Žádné převlékání drátů a jejich opření o sebe se nekoná, duralové provedení tohoto modelu to nevyžaduje.

Výměnu drátu máme za sebou, takže pokud se pod vámi ozve zlověstné lupnutí a ucítíte nepřijemné vlnění kola, nezoufejte. Stačí vám jen klíč na kazetu, bič na pastorky a centrilík.

(už)

Danny MacAskill. Tohle jméno právě hýbe nejen bikovou veřejností. Trialista, jenž do svého umění přidal streetové a slopestyle triky, vydal v dubnu na videoportálu youtube.com sestřih svého umění, který je podpořen profi kamerou a skvělou hudbou. Díky trikům jako je salto o strom, jízdě



po zadním i předním kole vzad, výskoky s otcovými přeskoky a seskoky z neskutečných výšek, to vše z něj udělalo novodobého hrdinu, kterého si zvu televize do talkshow. Danny dává jeden rozhovor za druhým atp. Je zajímavé, jak dokáže internet člověka za okamžik proslavit. Stačí najít na www.youtube.com a zadat heslo Danny MacAskill april 2009.

Ne pátek, ale sobota třináctého byla smolná pro naši spolupracovnici Petru, jejíž klíční kost nevydržela hromadný pád na silničním závodě Specialized Sudety Tour. Naštěstí měla na hlavě příbuz Met Sine Thesis, jejíž test si můžete přečíst v tomto čísle, a které může poděkovat za to, že má hlavu vcelku. K pádu totiž došlo zhruba v padesátikilometrové rychlosti a Petra letěla přímo na hlavu. Jak je vidět, i takto lehké příhody splňují vysoké nároky na ochranu hlavy.

Další smolačkou je Aneta Hladíková, která si na závodě seriálu Mistrovství Evropy v bikrosu v Norsku zlomila ruku. Pro naše národní čtení může být alespoň naplásti to, že další česká reprezentantka Jana Horáková vybojovala bronzovou medaili.

Když jsme si v článku „Zlo na tři“ vzali na mušku koně, respektive určitou bezohlednost některých lidí, kteří na koních jezdí. Po této stránce se snad začíná blyskat na lepší časy a stejně jako jsou lecky omezení cyklisté, již existují některé zákazy či příkazy pro koňáky. Vedle vzniku



celé řady koňských stezek, které se v posledních letech stále rozrůstají, je možné narazit třeba i na tuto značku. Pokud nechcíte být všichni uživatelé značených cest vzájemně ohleduplní, bohužel asi nezbyvá nic jiného, než tu „ohleduplnost“ v li-dech opět vypěstovat podobnými prostředky...

Na letošním Beskyd Trophy jsme se v zástěře u montážního stojanu zúčastnili jako servisní tým a kromě zajímavých kol a hlavně neméně zajímavých technických problémů se setkali i se zajímavými lidmi. Jeden slovenský jezdec, který měl za sebou kromě Trans Rockies i Cape Epic, sypal jednu zajímavost za druhou. Nas zaujala hlavně pikantní historka o tom, že pořadatelé etapového závodu Cape Epic věnovali jezdcům stan a matraci, které jim vždy po startu sballili a převezli do cíle etapy. To by nebylo nic zajímavého, nebýt toho, že už po dvou dnech museli dle jeho slov pořadatelé upozornit jezdyce, aby nevykonávali svoji velkou potřebu do oněch stanů, protože se pak velmi špatně balí a opět stávají. Tak tohle je tedy opravdu silná káva...

CYKLOSERVIS – cyklistický čtrnáctideník • Vydává PhDr. Miloš Kubánek, adresa redakce: Žirovnická 2389, 106 00 Praha 10, kancelář: tel./fax: 272 656 173, e-mail: cyklo@volny.cz, mobil: 602 314 424 (9-15 h ve všední dny) • Šéfredaktor: PhDr. Miloš Kubánek • Ředitel redakce: Miloš Kašpar • Redaktoři: Jan Kadečka, Dušan Mihalčák, Jiří Uždil • Grafika: Soňa Zertová • Zlom: Typostudio Pavel Amler • Spolupracovníci: Petra Tlamková, Jaroslav Ševčík (webmaster) • Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový přešlonek 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 Ustí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P.938/98.

ABUS
Security Tech Germany

ABUS
největší evropský výrobce
mechanického zabezpečení

- * lankové zámky
- * "U" zámky (podkovy)
- * speciální zámky
- * řetězové zámky
- * cyklistické přílby
- * cyklistické tašky

Granit X-Plus 54

Bordo 6000

Urban-1

ST 3700 KF Bellamy

ABUS CZECH
s.r.o.

kontakt:
ABUS CZECH s.r.o.
Bohuslava Martinů 7
140 00 Praha 4

Tel.: 241 040 955
Fax.: 241 445 020
e-mail: abus@abus.cz
http: www.abus.cz

GALERIE KOL

V minulé Galerii jsme se věnovali dámám, celoodpružené stroje, karbonové speciály i dostupné modely jsme taktéž ukázali, takže na co se podíváme tentokrát? Vzhledem k boju devětatřicetivákových kol se v tomto dílu zaměříme na ně, protože většina značek má alespoň jeden model v nabídce a nezaostávají ani domácí výrobci.

Zajímavé je, že velká kola využívají mnohem více ocelové rámy než je tomu u klasických hardtailů. Kombinace oceli a velkých obrucí dokáže přinést vysoký jízdní komfort. Co se týče komponentů, ve vidlicích dominuje Fox a Rock Shox. Ráfky pak jsou od značek Alex a WTB, pláště dnes už produkují všechny známé značky, takže je z čeho vybírat. Kdo si chce dopřát vysoký jízdní komfort, naprosto perfektní zhlazení rozbitého povrchu a doslova neskutečnou adhezi v zatáčkách, pak ať zvolí některý z představených modelů.

(už)

GT Zaskar Niner 29"



Na novém rámu s tradičním provedením Triple Triangle je tahle devětatřicítka, která slibuje kvalitní ovládání a zároveň vysokou tuhost rámu, typickou pro kola GT.

Rám: Alu Kinesis Superlight **Vidlice:** Fox 32 RL F100 **Klíky:** Shimano Deore XT **Brzdy:** Shimano Deore XT **Razení:** Shimano Deore XT **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore XT **Náboje:** Shimano Deore XT **Ráfky:** Mavic TN-719 **Pláště:** Kenda Nevegal 2,35" **Velikosti:** M, L, XL **Cena:** 55 999 Kč

HARO Mary XC



Jeden ze zástupců železné školy sází na pohodnost trubek z oceli a samozřejmě jejich elegantní tenký průřez. V nabídce je tentýž model s jediným převodem.

Rám: CrMo 4130 DB **Vidlice:** Rock Shox Reba SL **Klíky:** Truvativ Firex **Brzdy:** Avid BB5 **Razení:** Sram X.9 **Přehazovačka:** Sram X.9 **Přesmykač:** Shimano **Náboje:** Shimano M 535 **Ráfky:** WTB Laser Disc **Pláště:** Kenda **Velikosti:** 16", 18", 20" **Cena:** 29 990 Kč

KONA Big Kahuna



Jeden z několika modelů, které jsou jak v klasickém, tak v singlespeed provedení, sází na masivní duralový rám s hydroformem tvarovanými trubkami.

Rám: Alu 7005 RC Light **Vidlice:** Rock Shox Torax Race **Klíky:** Shimano SLX **Brzdy:** Shimano M575 **Razení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Formula/Shimano **Ráfky:** Sun EQ SL23 **Pláště:** Maxxis Ignitor 2,1" **Velikosti:** 16", 18", 19", 20", 22" **Cena:** 32 490 Kč

MARIN Nail Trail 29er



Legendární jméno, ovšem na velkých kolech a s duralovým rámem, s typickým prohnutím hydroformem výrazně tvarovanými trubkami.

Rám: Alu 6061 Triple Butted **Vidlice:** Fox F100 32RL **Klíky:** Shimano Deore **Brzdy:** Shimano SLX **Razení:** Shimano Deore XT **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano Deore **Ráfky:** WTB Laser Disc **Pláště:** WTB ProWler **Velikosti:** 15", 17", 19", 20.5", 22" **Cena:** 39 990 Kč

FELT NINE Comp



Felt nabízí devětatřicítka jak v singlespeed provedení, tak v klasickém osazení a krom duralových rámu produkuje velká kola i na karbon, který jim dává perfektní vlastnosti.

Rám: Alu 6061 DB **Vidlice:** Rock Shox Torax 318 Air **Klíky:** Truvativ Blaze **Brzdy:** Shimano Deore **Razení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Shimano RM-65 **Ráfky:** WTB Speed Disc **Pláště:** Kenda **Velikosti:** 15.5", 17.5", 19.5", 21.5" **Cena:** 25 990 Kč

Sensor Team

Dresy anatomického střihu Sensor Team, které se vyrábí v provedení s krátkým a dlouhým rukávem raglánového střihu, jsou již tradičně dokonale zpracované. V případě dámských modelů pak ladné tvary navíc podpoří ještě sladká růžová barva, která už z dálky na protější douchu cyklistu křičí, aby se přestal dusit, smrkat do rukavic a plivat z vyčerpání do přikopu, neboť se k němu blíží něžné stvoření. A určitá galantnost a milý úsměv se mu jistě vyplatí, neboť jej možná dívka odmění pohledem do rozepnutého výstřihu třetího zipu, jenž v předklonu odhalí mnohé. Zvlášť pokud je vedro a lepá děva si na trénink nezvala spodní funkční prádlo. To není

při vysokých teplotách ani třeba, neboť dres je ušit z velmi jemného úpletu, který dobře odvádí pot a ventiluje. Při nižších teplotách či méně intenzivním výkonu se však pod dres vyplatí natáhnout spodní prádlo, neboť materiál je hodně vzdušný.

Přední část dresu je kratší, aby se v předklonu nehrnula, zatímco zadní část je ideálně protažena a zakončena gumovým pásem, takže dobře ochrání záda. Také dobře ochrání záda. Také pružný stojáček a gumové lemy rukávů se přizpůsobí tělu, střihu nelze nic vytknout.

Na zádočné části najdeme dvě kapsy na zip, jež jsou přístupné z boku. Přístup je do nich lepší, než u klasiky shora, ale v závodním tempu může být problémem nahmatat jezdecké a kapsu otevřít. A pokud je nezapneme, mohli bychom zase vytrátit jejich obsah. Ideálně by byly dvě klasické a jedna kapsa na zip.

Dres Sensor Team se vyrábí jak v pánském, tak i v dámském provedení v několika barevných provedeních ve velikostech S až XXL a přijde na 1375 korun. (mig)



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

PELL'S RAZZER 629



Dvojice modelů na velkých kolech sází na kvalitní osazení a závodní geometrii určenou pro vysoký výkon, stejně jako u ostatních kol této značky.

Rám: PELL'S P6 Ultralite TB **Vidlice:** Rock Shox Reba SL **Klíky:** Shimano SLX **Brzdy:** Shimano SLX **Razení:** Shimano SLX **Přehazovačka:** Shimano Deore XT **Přesmykač:** Shimano SLX **Náboje:** Fulcrum Red Metal **Ráfky:** Fulcrum Red Metal **Pláště:** Geax Saguardo 2,2" **Velikosti:** 17", 19", 21" **Cena:** 41 890 Kč

SPECIALIZED Rockhopper Comp



Nový rám s prohnutou sedlovou trubkou sli- buje dobrou ovladatelnost a masivní přední trojúhelník zase vysokou tuhost. Specialized ale produkuje celou řadu kol 29".

Rám: M4 alloy **Vidlice:** Rock Shox Torax Race **Klíky:** Shimano M442 **Brzdy:** Avid Juicy 3 **Razení:** Shimano Deore **Přehazovačka:** Shimano SLX **Přesmykač:** Shimano Deore **Náboje:** Specialized **Ráfky:** Alex-Specialized **Pláště:** Specialized Fast Trak 2,0" **Velikosti:** 15", 17", 19", 21", 23" **Cena:** 28 990 Kč

Širší výběr najdete v našem Katalogu kol na www.cykl.cz, kde můžete vybírat z 2700 modelů.

MERIDA BIKE VYSOČINA '09
MEZINÁRODNÍ FESTIVAL HORSKÉ CYKLISTIKY
27. - 28. 6. - NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ
V CENĚ STARTOVNĚHO:
ORIGINÁLNÍ ŠÁTEK BUFF V HODNOTĚ 400 Kč
KONCERTY SUPPORT LESBIENS, VYPSANÁ FIXA
TEPLÉ JÍDLA A PÍTÍ V CÍLI
PARKOVNÉ
ÚSCHOVNA KOL
UBYTOVÁNÍ V KEMPU
WWW.BIKEVYSOCINA.CZ
MARATHON (40 / 80 KM) - MTB SPRINT - CROSS COUNTRY - SPINNING MARATHON



PARTNEŘI 09'
MERIDA
CSOB, Haas, SDI, e-on, CSOB Pojišťovna, EPPL, GARMIN, LAZER, Rotor, Mavic, Control, Velo, Mavic, Mavic, Mavic

Hladká elegance Servis tlumičů

Rukavičky **BBB Racer** patří mezi ty, které si nehrají na příliš členitý a agresivní design, ale svojí tvarovou čistotou a jednoduchostí osloví hlavně milovníky elegantních doplňků.



Ačkoliv dlaně vypadá díky protiskluzovému potisku trochu nápadněji, hřbetní část je až na logo a dvojici pruhů naprosto jednoduchá. Základem dlaně je hustá síťovina, která je na hlavní úchopové části a na palci a ukazováčku překryta hustší tkaninou se zmíněným silikonovým potiskem ve formě loga značky. I když se nejdříve materiál nezdál extra odolný, musíme uznat, že síťovina i v terénním používání snesla poměrně hodně, takže není třeba se bát. Její hustota slibuje i dostatečné tlumicí schopnosti, což je v úchopové části výztuhy ještě podpořeno. Navíc nabízí velmi slušné odvětrání dlaně. Pochválit musíme samostatný panel výztuhy mezi palcem a ukazováčkem, který je naprosto přesně umístěn, takže při úchopu řídítek perfektně dosedne ke gripům či brzdovým páčkám, v případě silničního kola. Tento de-

tail je rozhodně velkým plusem, protože za jízdy jsme o výztuze ani nevěděli a totéž platí pro celou dlaněvou část, která je velmi poddajná a přizpůsobivá dlani.

Mezi prsty a na hřbetu je použita tkanina s vysokým obsahem lycry, takže je zajištěna dostatečná elasticita a celkem slušné odvětrání. Absence froté možná někomu zamrzí, ale lze se bez něho obe-

jit. Stahovací pásek je umístěn přímo na hřbetu ruky a díky gumovému provedení jej lze celkem snadno uchopit a při jízdě nikde nepřekážá. Totéž platí o lemu kolem zápěstí. K celkovému komfortu přispívají i stahovací poutka mezi prsty, s jejichž pomocí jdou rukavice dolů takřka samy.

Za cenu 295 korun získá jezdec velmi pohodlné rukavice, které sice nebudou díky absenci silnějších tlumících polštářků vhodné pro celodenní maratón v terénu, nicméně pro ostřejší vyjíždku či silniční švih ve vyšších teplotách jsou naprosto perfektní. Jezdcům s větší rukou, kteří běžně vozí velikost XL, bude vyhovovat spíše testovaná velikost XXL. (už)

- + střih, odvětrání, poutka
- absence froté

Italská značka Marzocchi sice patří historicky mezi pionýry v motocyklovém odpružení na evropské půdě a její bikové vidlice taktéž něco pamatují, nicméně tlumiče, tak jak je známe z její nabídky dnes, zase tak staré nejsou.

Využívají ale všech vymožeností regulace komprese či nově karbon na pozici obalu hlavní vzduchové komory. V nabídce jsou jak sjezdová provedení na bázi vzduchové či ocelové pružiny, tak klasické modely pro XC nebo enduro. Ze svých zkušeností z výroby vidlic též značka i v konstrukci tlumičů. Tentokrát jsme se tedy zaměřili na servis a záruku tlumičů Marzocchi. Na naše otázky bude odpovídat Martin Skala z firmy Cyklo Bartoníček.



rychleji a musí počítat s častějším servisem.

Je u vašich tlumičů použita specifická hustota oleje, případně jaká?

Tlumiče Marzocchi používají olej s hustotou SAE 5.

Kolik stojí případná repase tlumiče?

Přibližně od tisíce korun, záleží ale na rozsahu práce a samozřejmě míře opotřebení všech součástek.

Dodáváte na tlumiče redukční vložky pro montáž do rámu ve více rozměrech?

Vložky do rámu dodáváme univerzální, které si každý zkrátí dle potřeby. Jejich šířku si prostě upraví podle svého rámu.

Pokud zákazník potřebuje vymezit vůli v okách tlumiče, jste schopni to udělat a kolik to stojí?

Výměnu pouzder v okách provádíme v ceně přibližně od dvou set korun.

Jaká je cena náhradních duralových vložek pro vaše tlumiče?

Dodáváme pouze ocelové univerzální za čtyři sta korun.

Dodáváte i náhradní pružiny pro vaše tlumiče a v jakých cenách?

Ano, většina standardních tvrdostí pružin je skladem v cenách zhruba sedm set korun, na objednávku je i možnost někdo jezdit denně a za každého počasí, odjede si svoje hodiny mnohem

Perly pro dámy

Značka **Pearl Izumi** buduje svou proslulost již řadu let především díky použití špičkových materiálů a preciznosti zpracování svých produktů. Nám se do redakce tentokrát dostaly

dva páry dámských letních cyklistických ponožek nazvaných Women's Pearl Original Socks, které jsou novinkou v nabídce dovoze.

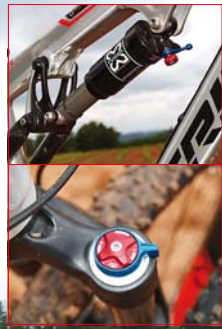
Snížený střih, doplněný o nepřehlédnutelnou grafiku ve stylu „Only for ladies“, je zaprvé elegantní a zadruhé nebude dámm vadit ostrý přechod opálení někde v půli lýtek. Základem pleteniny se stal coolmax, jehož zastoupení je 58 procent, pak je zde samozřejmě nepostradatelný nylon a dále spandex. Pružný náplet okolo kotníku citlivě stahuje nohu a zajišťuje správné usazení. Praktické zpevnění je použito v oblasti paty a špičky, využívá však velice jemného nízkého švu a při obutí treter není nijak cítit. Partie nártu je tvořena výrazně prodyšným materiálem na bázi síťoviny Použitá konstrukce ve spojení s coolma-

xem jsou proto dobrými společníky pro opravdu horké dny, samozřejmě za předpokladu dostatečné odvětrání treter.

Cena ponožek je 300 korun. V nabídce je celá řada designů a barev, pro co nejlepší kombinaci nejen s tretrami a textílem, ale především s vkusem dámy-cyklistky. (kad)



Hliník nebo karbon?



Pořídít si kolo z karbonu není díky stále širší nabídce ani klesajícím cenám tak těžké. Navíc díky dlouhému vývoji již výrobci dávno vychytali dětské nemoci a rámy z kompozitů jsou plnohodnotným zbožím. Obrovským lákadlem k jejich koupi je ideální kombinace tuhosti, pevnosti a pohodlí, která se dá skládaním vláken různé namíchat pro požadované vlastnosti rámu. To se nejlépe pozná u silničních a pevných horských rámu, kdy jezdec ihned cítí, zda je rám stvořen pro pevnost a tuhost pod záberem, či pro co nejlepší pohlcování nerovnosti. U celoodpružených kol však díky odpružení není třeba se tolik zaměřovat na pohodlí, takže směřovat je tuhost, pevnost a co nejvyšší hmotnost. Tyto všechny vlastnosti kolu ale dodá i klasický duralový rám.

Proto jsme si do testu zapůjčili k porovnání dva stroje Merida Ninety Six, postavené na duralovém a karbonovém rámu s prakticky totožnou geometrií. Velmi podobné osazené stroje se pak liší hmotnostním rozdílem čtyř set gramů ve prospěch karbonové Meridy Ninety Six Carbon 3500-D. Ta s hmotností 11,8 kg ve velikosti M i s pedály a osazením Shimano XT patří k hmotnostnímu průměru. Nejlehčí model s označením Team pak má vážit ve velikosti S bez pedálů 9,1 kg, ale za něj již zaplatíte 172 490 Kč, zatímco testovaná Ninety Six Carbon 3500-D přijde na 112 490 Kč. Duralový rival Ninety Six HFS 3000-D s komponenty zhruba odpovídající kvality pak stojí 68 990 Kč.

Rozdíly v rámech

Oba rámy využívají jednočepového systému zadního odpružení, neboť zadní kolo je upevněno na řetězových vzpěrách. Oddělení horních vzpěr a zavěšení tlumiče na samostatné vahadlo má pouze za úkol přenášet rázy na tlumič. U vahadla se díky umístění čepu těsně za úchytem pístnice tlumiče nedá ani mluvit o přepákování, neboť má pouze za úkol zpevňovat zadní stavbu do boku. Tlumič je uchycen pod horní rámovou trubkou, jak je to dnes znovuoživeným trendem u většiny významných značek. Toto umístění tlumiče totiž dokáže velmi zdatně ignorovat síly vznikající při šlapání a zadní stavba se tolik nepohupuje. U obou rámu je ale možné tlumič zcela zamknout, takže o ztrátě energie není třeba se dohadovat.

Karbonový rám, vyrobený s využitím technologie Double Chamber, kdy je horní a spodní rámová trubka zevnitř vztužena karbonovou stěnou, má ve velikosti S vážit pouhých 1,9 kg. Na hmotnosti se kromě osazení rámu podílí i ultralehký tlumič DT Swiss XR Carbon s karbonovým tělem, který zadní stavbě poskytuje 96 mm zdvihu. To duralové verze má hmotnost ohlášenu na 2,8 kg, což je skoro o kilo víc. Je tedy nasnadě, že duralová merida ušetřila při 400 gramovém rozdílu přes půl kila na komponentech, z čehož tři sta gramů mají na svědomí zapletená kola Mavic CrossRide s pláštěmi Schwalbe Rocket Ron. Geometrie obou rámu je totožná, pouze duralová merida má o kousek delší sedlovou a hlavovou trubku, což

však na jízdní vlastnosti nemá žádný vliv.

Jízda

Rozdíl v hmotnostech kol je za jízdy zcela nezřetelný. Necelého půl kila by se projevilo spíše po absolvování třeba sta kilometrů v terénu, kdy unavený jezdec cítí snad každé to „deko“. Velký rozdíl je však v jízdních vlastnostech.

Pro porovnání chování obou modelů jsme nejprve zavřeli tlumiče a použili jsme kola na nábách Deore XT s ráfky DT Swiss XR 4.2D z karbonové meridy, abychom zajistili stejné chování pláště a vpletli.

Duralová Merida 96 HFS je velmi tuhá pod záberem a jízda na ní je při zavřeném tlumiči ohodně tvrdá. I se zavřenými očima by jezdec poznal, že jede na duralovém rámu, protože specifické chování je mimo jiné provázáno i rozdílným rozleháním zvuků v rámu. Navíc slitina hliníku nic nepromine, veškeré rázy se přenáší přímo do tlumiče, jenž v zavřeném režimu otevře pouze pod velkým rázem, ale středně velké rány přenáší přímo do těla jezce.

To jízda na karbonu je specifická přesně opačným projevem – tichostí a jistou sametovostí jízdy. Ta se pozná i se zavřenými tlumičem a vidlicí, což jde navíc provést přímo z řídítek. Nemuset použít řídítka za jízdy je obrovskou výhodou pro jezce, u duralové meridy se musí pro zavření odpružení sáhnout jak na korunku vidlice, tak i na tělo tlumiče. U tlumiče O2 RCL americké firmy X-Fusion je páčka orientována dopředu mimo tělo tlumi-

MERIDA Carbon versus HFS

če, takže je velmi snadno nahmatatelná. Oba tlumiče je možné zavřít natvrdo, což je plusem pro XC nasazení, protože ani vestoje se tlumiče nerozhoupou a přenáší veškerý výkon šlapání na zadní kola. To samé se však nedá říct u vidlice SID, která se i v zavřeném módu pohupuje o 1–2 cm. Není tedy stoprocentně tvrdá. To foxka u HFS sice postrádá dálkové zavírání, ale zato je pod tlakem od jezce i vestoje imunní a nepropruží, dokud nedostane impuls odspodu.

Po otevření tlumičů je stále zřetelně cítit rozdílné chování materiálů – tuhost rámu je srovnatelná, ale pohodlí a plynulost jízdy je u karbonu mnohem vyšší.

Pro závodní nasazení jsou tedy vhodné oba rámy, geometrie je ideální právě pro cross country a zavírání tlumičů po-

souvá kola do univerzální roviny použití jak pro rychlé tratě, tak i do těžkého terénu. Hlavní rozdíl je v hmotnosti, která papírově dělá skoro kilogram. To není zas tak málo, hmotnost 2,8 kg je u duralového rámu pro XC celkem dost, ale vyšší hmotnost zase vykoupi příjemná cena rámu 23 990 Kč. To karbonový rám s hmotností 1,9 kg je víc než třikrát dražší, neboť stojí 79 990 Kč. To je i odpovídá na otázku, proč karbonový stroj 96 Carbon 3500 D stojí přes 112 tisíc korun.

Největší rozdíl však spatřujeme v těžko popsatelném subjektivním pocitu z pohlcování nerovnosti a určitou sametovostí jízdy na karbonu, která se nedá s jízdou na kovovém rámu ze slitiny hliníku srovnat. Přitom však tuhost v záberu a pevnost rámu je srovnatelná.



Vyplatí se karbon?

Pokud se bude člověk s odpovídajícím rozpočtem rozhodovat, zda oněch 112 tisíc korun investovat do karbonového stroje na Shimano XT, nebo mnohem lépe osazeného duralového kola s těžším rámem, pak jistě doporučíme jízdní komfort a lehkost karbonu. Pokud však takové dilema bude řešit jezdec s omezeným rozpočtem, jenž bude hledat výkon, aniž by řešil pohodlí a kultivovanější projev kola, jistě stačí sáhnout po duralové verzi. Geometrie je stejná a projev kola v terénu je velmi podobný. Pouze bychom navrhovali kolo osadit lepšími zapletenými koly.

(mfg)



SR SUNTOUR

RHON ELO / RLO
11.900,- RLO 7.490,-
2.500,- RLO 15 7.990,-

EPICON ELO / LOD
4.990,- RLO 4.490,-
5.990,- RLO 15

EPICON HG TLOD
7.490,-

CARBON RL / LO AIR
3.490,-
2.990,-

BURAOKH 20 15 / 15
9.990,-
9.490,-

BURAOFREO
6.790,-

SUSPENSION 2009

Použití: MTB XC, marathon
Zdvih: 120/100/80/60 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (ELD – elektronické), tlak vzduchu, tlumení odskoku
Pozn.: varianta s 15 mm pevnou osou
Hmotnost: 1600 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 120/100/80/60 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace průžení a tlumení
Hmotnost: 1900 g

Použití: MTB marathon, all mountain
Zdvih: 80, 100, 120 nebo 140 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: CrMo, 32 mm
Nastavení: uzavírání z řídítek (RLD) nebo na korunce vidlice (LOD), regulace průžení
Hmotnost: 1900 g

Použití: freeride, enduro, all mountain
Zdvih: nastavitelný 180 – 140 mm
Průžení: vzduch
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al7050, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, tlak vzduchu, nastavení zdvihu
Pozn.: sloupek 1 5/8" / 1 1/8"
Hmotnost: 2400 / 2600 g

Použití: freeride, dirt jump
Zdvih: 150 mm
Průžení: pružina
Tlumení: olejová patrona
Vnější nohy: magnesium
Vnitřní nohy: Al 7050, 35 mm
Nastavení: tlumení odskoku, předpětí pružiny
Hmotnost: 2890 g

Výprodej modelů EPICON 2008: RLD – 3.990,- / LOD – 3.490,-

Oficiální zastoupení pro ČR:
BP Lumen - velkoobchod cyklo a sport, Puškinova 548, Úpice 542 32, Tel.: 499 881 327, 499 882 793, info@bplumen.cz, www.bplumen.cz

on-line prodej:

Marzocchi 44 ATA micro 15



Nechali jsme to tedy tak a vydali se do terénu.

Po rozjetí jsme na vůli ihned zapoměli, při jízdě není postřehnutelná. Co je však cítit, je vysoká citlivost i na drob-

né nerovnosti. Vidlice žehlí, co jí do cesty přijde a díky dobré tuhosti a nízké hmotnosti se kolo mnohem lépe ovládá. Vidlice je o něco nižší ve zdvihu, takže je jezdec blíže k terénu a tudíž je kolo točivější, na dno jsme však vidlici díky progresivitě chodu na konci zdvihu a dobré ochraně proti chodu nadoraz prakticky nedostali ani na alpských trailech.

Přínos 15mm osy v tuhosti je oproti rychloupínáku nesrovnatelný a nezádá si ani s pevnou osou průměru 20mm, která byla v původním nastavení kola s pikem. V náklonu i při prudkém brzdění je vidlice dostatečně imunní proti kroucení, na čemž má lívi podíl kromě pevné osy i mohutný můstek kluzáků.

Marzocchi 44 ATA micro je univerzální all mountain vidlicí i díky možnosti si do výjezdů snížit zdvih motýlkem systému ATA na pravé straně korunky a přitvrdit její chod červenou páčkou TST micro na straně levé. Micro v názvu označuje zlatavý ovladač uprostřed páčky, jímž je možné nastavit tvrdost čtvrté polohy od lockoutu až po lehký platform. Vzhledem k použití vidlice na běžnou jízdu jsme však tuto polohu nechali nastavenou na nejtvrdší režim a využívali pouze polohy otevřeno a zavřeno. Mezipolohy, které lehce vidlici přitvrdí, pouze nastavují vyšší míru nízko rychlostní komprese.

I přes drobný neduh v podobě vůle v pouzdrách, který je nutností pro co nejjemnější chod vidlice a dá se připadně na požádání v servisním středisku odstranit, jsme byli s funkcí vidlice 44

ATA micro zcela spokojeni. Chod vidlice je jemný a zdatný, možnosti nastavení tvrdosti a zdvihu pak jen usnadňují jízdu všemi směry.

Cena modelu s 15mm osou 16 534 Kč zcela odpovídá lehkosti, použitým materiálům a tuhosti vidlice.

(mig)



V letošním čísle 4 jsme představili vidlici Marzocchi 44 ATA micro s měnitelným zdvihem mezi 100 a 140 mm, určenou pro přední náboj s osou průměru 15 mm. Na konci představení jsme slíbili, že v průběhu sezóny se vrátíme s poznatky z testování.

Vidlici jsme osadili na rám se zdvihem 140 mm a nahradili jsme jí původní model Rock Shox Pike 454 U-Turn air, který výstavou zhruba odpovídá testovanému modelu Marzocchi. Oproti piku na pevnou osu průměru 20 mm jsme předek odlehčili skoro o čtyři sta gramů, neboť vidlice i s osou váží necelých 1800 gramů, což je znát lehčím zvedáním předku do vzduchu i snadnějším zatáčením. Na nízké hmotnosti mají velký podíl vnitřní nohy, které mohou mít díky vnější vrstvě z niku tenčí stěnu.

Na hmotnost jezdce 75 kg jsme zpočátku vidlici podle prvotního zanoření do třetiny zdvihu nafoukali na 75 PSI. Při prvním nasednutí jsme měli pocit lehké vůle, která však nebyla v hlavovém složení. Jednalo se totiž o systémovou vlastnost vidlice, kdy v zájmu co nejlepšího mazání pouzder je okolo nich ponechán miniaturní prostor. Distributor značky v ČR Cyklo Bartoníček nás však ujistil, že je vše v pořádku a že servisní technici firmy jsou v případě zájmu schopni vidlici této vůle zbavit.



Značka Ritchey představila nová MTB řídítka na cross-county, jejichž atypický tvar vychází z požadavku na maximální ergonomii úchopu a přirozenou polohu rukou. Model 10D Flat Mountain nabízí deseti-procentní nárust sklonu úchopové části oproti standardně používanému provedení. Aby však nedošlo ke změně pozice za řídítka, tedy příslušnému zkrácení posedu a napřimění jezdce, je zde použito dvojího zalomení pro dosažení optimální polohy konců řídítek vůči jejich středu, tedy přední objímce představce.

Naším testem prošla karbonová varianta WCS Carbon 10D, jejíž hmotnost ve standardní šířce 660 milimetrů je 178 gramů. Cena tohoto modelu je 3390 korun.

V praxi nás řídítka přesvědčila vhodnou kombinací dostatečné tuhosti a komfortu, schopnost pohltit část otřesů byla i díky jejich výrazné šířce nepřehlédnutelná. Středová partie je vyztužená, takže absorpce rázů je zásluhou pře-



Ritchey ergonomicky!



devším zúžené partie za druhým ohybem. Rozšíření profilu je situováno blíže ke středu, takže řídítka umožňují výrazný posun řazení a brzdových pák k sobě a následně nemalé zúžení celkové šířky. Hmotnost považujeme spíše za průměrnou, je nutno brát v úvahu určitý nadbytek materiálu dany dvojím zalomením. Úchop řídítek je ale dostatečným argumentem, proč preferovat právě model Ritchey 10D Flat Bar. Řídítka ve srovnání se standardním tvarem nevyžadují tak výrazné prohnutí loktů a poloha rukou se nám zdála skutečně pohodlnější. Samozřejmě bude záležet na konkrétním jedinci, jaké provedení zvolí, podle našeho názoru je ale nový tvar MTB řídítek od Ritchey krok správným směrem. Jezdci vyžadující komfort jej jistě ocení.

V nabídce je kromě námi testované verze WCS Carbon také superlehké, 128 gramů vážící provedení SuperLogic v šířce 620 mm, a dále pak duralová verze WCS s hmotností 235 gramů a šířkou 660 mm.

Jen pro zajímavost, nový model řídítek 10D Flat Mountain používali jezdci týmu Scott Swisspower v loňském i letošním roce na extrémním závodě Cape Epic. Jméno Thomas Frishknecht je tedy dostatečnou zárukou správné konstrukce této novinky značky Ritchey. (kad)

-  ergonomický úchop, poměr tuhost/absorpce otřesů
-  cena



Nabídka německé značky Haibike je velice široká, tentokrát se nám do redakce dostal hardtail Hai Q RX. Pokud je vám název povědomý, není divu, v letošním roce jsme již zveřejnili test typu Hai Q FS RX, tedy celoodpruženého, ovšem téměř shodně osazeného bratříčka zde prezentovaného typu.

Hmotnost 11,1 kg, která je totožná s údajem prezentovanými v katalogu Haibike, předurčuje tento model pro rychlé, případně i závodní cross-country. Konstruktivně nepodbízivá jednoduchost rámu si od počátku získala naše sympatie. Trojitě zeslabované duralové trubky ze slitiny 6061 jsou poskládané do slopingu. Spodní trubka s mohutným bi-axiálním průřezem je zespodu doplněna o navařenou výtuhou ve tvaru písmene U. Šifka profilu dolního konce trubky je účtychodných 60 mm. Na horní trubce vpředu je výtuhla doplněna o plastického žraloka, tedy typický detail kol Haibike.

V námi testované velikosti 50 cm působilo výrazně také přesazení sedlových vzpěr zadní stavby přes linii horní trubky. Ramena jsou konstruktivně jednoduchá, s pouze minimálním esovitým zakřivením a oválným průřezem. Zadní patky jsou pro co nejvyšší tuhost kovové, není to tedy pouhý kus frézovaného bloku duralu. Vedení bowdenů řazení a hadička brz-



dy zespodu horní trubky považujeme za ideální řešení.

V terénu

Prvním znakem, jenž okamžitě jezdce vypožoruje, je skvělá tuhost rámu. Ta je ostatně pro většinu modelů Haibike příznačná. Tato vlastnost je společně s celkovou nízkou hmotností zásadní z hlediska akcelerace. Bike skutečně zrychluje svízne a jezdce si může vychutnávat každé opření do pedálů. K tomu mu pomáhá také nízká obvodová hmotnost kol DT Swiss, která jsou obuta sice do celkem lehkých, ovšem zároveň možná zbytečně širokých a hrubých pláštíků Continental Mountain King 2.2".

Zaměřme-li se na komfort jezdce, od takto tuhého rámu nemůžeme čítit výraznou nabíd-

ku pohodlí. Ovšem přesto dokáže zadní stavba zpracovat určitou část otřesů, a to zásluhou nepřilís mohutných sedlových vzpěr.

Délka předního rámového trojúhelníku je pro XC ideální, nabízí velice dobrou ovladatelnost, a tím pádem i radost z jízdy. Co se týče ochoty k vedení přímého směru, je zvolena její samotná hranice s přiblížením k preferenci živošti. Bike není ve sjezdech či při pomalejší rychlosti neklidný, ovšem schopnost zatačet je jasně dominantní. Kolo se hbitě protahuje po kilařských pěšinách, s jistotou se vede vracčkami, stejně dobře si ale počíná ve výjezdech. Nepřilís vysoký předek a vhodné rozložení váhy jezdci dovolí zdotat i hodně prudká stoupání.

Ve sjezdech vyžaduje kolo o něco zkušenější vedení. Jeho chování není jakkoli nepředví-

HAIBIKE

Hai Q RX



datelné, ale nižší předek a především vidlice se zdvihem pouhých osmdesát milimetrů jsou trochu limitujícími. Záměrně píšeme ve spojení se zdvihem slovo „pouhých“, protože stavka by se nám k celkové koncepci hodila daleko lépe. Vzhledem k použitým pláštům bychom pak na kole klidně rádi viděli i vlašťovky. Kolo se tváří na pohled daleko drsněji, než aby její človice okamžitě zařadil na závodní XC tratě. Větší zdvih vidlice by jezdce nejspíš využil i na nich, preferoval by ale asi méně hrubé a užší pláště. Souhra některých dílů se nám na tomto kole zkrátka nezdá úplně logická.

K odlepení od země Haibike nevyžaduje nijak velké přemlouvání, opět se zde projeví nízká hmotnost a dobrá ovladatelnost. Kolo svádí k hravé jízdě v techničtějším terénu, zde je asi opět jediným limitem zdvih vidlice.

A co zbytek?

Foxka funguje skvěle, k jejímu chodu i tuhosti nemáme jedinou připomínku. **Za jedno z absolutně nejlepších považujeme ovládání dálkového lockoutu, jenž vznikl ze spolupráce Foxu se Shimanem. Dokonalá funkce, dokonale při ruce.**

V případě kol DT Swiss je vedle nízké hmotnosti třeba pochválit také solidní tuhost. Pláště Continental jsou jasnou výhodou v kamenitěm či blávném terénu, na suchém tvrdém podkladu či při asfaltových sjezdech jsou ale logicky

o něco hlučnější a při náklonu do zataček je u bočních výstupků znát měkčí směr.

V dobrém světle se předvedly brzdy Magura Louise, a to jak tvrdostí páky po dosednutí destiček na kotouč, tak svým výkonem. Nemalou výhodou je zde i přední kotouč o průměru 180 mm. K zajetí došlo v suchém terénu velice rychle a dobrá byla i dávkovatelnost brzdného účinku. O skvělém vzhledu sněhově bílého těla pák i třmenů ani nemluví.

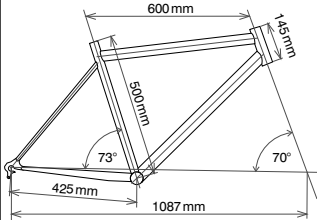
Sedlo Tundra sice nepatří k nejpohodlnějším, ale jeho tvar ve stylu arione je zdařilý. Za šperk na tomto kole považujeme komponenty Syncros, které si stále zachovávají punc určité nezničitelnosti. Nápis Syncros najdeme na postu představce, řídké, hlavového složení a sedlovky se zrcadlově leštěným zámkem.

Máme-li celkové shrnout naše dojmy, pak je typ Hai Q RX vybaven vynikajícím rámem s nadprůměrnou tuhostí a zdařilou geometrií. Osazení je pojava ve stylu maximální spolehlivost v lehkém balení. Jedinou výtku si od nás odnáší pouze nižší zdvih vidlice. Cena 49 490 korun je úměrná kvalitě rámu a osazení.

Technická specifikace:

- Rám:** Alu 6061 Triple Butted
- Vidlice:** Fox 32 F80 RL, 80 mm
- Hlavové složení:** Syncros
- Klíky:** Shimano Deore XT 22/32/44
- Brzdy:** Magura Louise BAT
- Řazení:** Shimano Deore XT
- Přehazovačka:** Shimano XTR Shadow
- Přesmykač:** Shimano Deore XT
- Kola:** DT Swiss X 1800
- Pláště:** Continental Mountain King 2,2"
- Řídkítka:** Syncros
- Představec:** Syncros
- Sedlovka:** Syncros
- Sedlo:** Fi'zi:k Tundra
- Hmotnost:** 11,1 kg (vel. 50)
- Cena:** 49 490 Kč

Velikost 50 cm



- + tuhost rámu, ovladatelnost, schopnost ve výjezdech
- nižší zdvih vidlice

Speciální čapka

Specialized se vedle klasických cyklistických produktů zabývá také civilními imageovými doplňky pro běžné nošení. Vedle pánských kožených polobotek Stumpy Trainer v retro stylu, které jsme již představili, nabízí také luxusní dámskou čepičku **Military Cap**. Kombinace polyesteru a vlny, společně s použitou jednoduchou grafikou materiálu, se i v tomto případě postaraly o určitý retro vzhled. Pevný, výrazně prohnutý kšiltik je v kontrastu s volnější horní částí čapky. Vysoký obvodový lem je vzadu doplněn o plochou gumu, díky níž sedí čepice dobře na hlavě. Hezkým detailem je dvojice malých kovových průduchů na každé straně. Výšivka vlevo na kšiltiku je společná pro všechny dámské produkty Specialized. Pravou přední stranu zdobí větší, ovšem stále decentní výšivka imitující tetovací motivy. Vzadu pak nechybí stylový nápis Specialized, provedený méně výraznou fialovou nití.

Takže dámy, pokud chcete třeba na stupních vítězů vypadat elegantně, tato čapka za 590 korun je spolehlivým řeše-

ním. A také je dobrým námětem pro pány, jako dárek své milé cyklistce. Ta jistě dokáže elegantní civilní produkt ocenit více, než třeba nový zadní ráfek... (kad)



Přes všechny meze

k pokožce hlavy a tím zlepšit její ochlazování. A ventilace je prvním kritériem, za nějž si Sine Thesis připsuje bod. Už ve velmi malé rychlosti je cítit, jak k hlavě proudí vzduch a 23 otvorů se postará o špičkové odvětrání.

Druhý bod přílba získává za nízkou váhu – ve velikosti M je to 235 gramů. Třetí vymo-

ženosti jsou gelové vycpávky Gelo 2, které využívají tzv. mikroskopických morphogelů. Ty mají oproti klasickým látkovým či molitanovým výstelkám tu výhodu, že nenásákávají pot a zároveň je kontakt s nimi pokožce hlavy i přes vlasy příjemný.

O stažení hlavy a jistě upevnění se stará čelenka Safe-T Lite se dvěma jezdci na týlu, které po jemné odstupňovaných polohách zajistí dokonalé stáhnutí. U tak vyspělé přílby se myslelo na každý detail, takže i upínací pásky jsou z kevlaru, jenž zajistí skvělou prodyšnost při minimální váze.

Přílba Sine Thesis je zevnitř mělič, nicméně zcela přirozeně padne na hlavu a jezdce o ní během chvilky ani neví.

Jediné, co jí prozradí, je právě špičkové odvětrání, které se projeví v malých rychlostech dostatečným ochlazením pokožky, zatímco ve vysokých rychlostech je cítit proud vzduchu.

Met Sine Thesis se prodává ve dvou velikostech S/M (52-57cm) a L (58-61cm) za již zmíněných 6188 Kč.

(mig)



SEDLO, NEBO RÁM?

Vyrazit na celý den do terénu a nebrat si s sebou batoh. To znamená sbalit nářadí a duši a také třeba návely a větrovku do brašny. Sice lze nacpat dost věcí do kapes dresu, ale to nevypadá zase moc efektně, navíc se záda pod nákladem dost potí. Takže přichází na řadu objemnější brašna pod sedlo nebo do rámu.

do níž se vejdou třeba doklady nebo návely přes brašničku, který je její součástí, stejně jako sada nářadí a lepení.

Při využití maximálního objemu jsme dovnitř naskládali postupně duši, telefon, peněženku, přiložené nářadí a také větrovku. Navíc zbylo místo i na dvě tyčinky a dlouhé návely na nohy. Ochranný návelyk na brašnu jsme nacpali do spodní kapsy a zdálo se, že dovnitř by se ještě dvě tyčinky vešly. Využití prostoru tak je opravdu perfektní, protože brašna zvětšila svůj objem hlavně na výšku, takže pod sedlem jezdecke nijak neomezila, ale umožnila mu vzít vše, co přes den potřeboval. Pokud bychom vynechali peněženku a vzali pouze bankovky, bylo by možné vzít ještě další traťovku nebo nýtovač. Nám se celková hmotnost brašny a přiložených věcí vyšplhala na 1230 gramů, což

velikost rámu a jeho slopingem. Do rámu 22 palců se bez problémů vejde rozměrnější brašna, ještě zbude místo pro košík na spodní trubce, malé rámy ovšem přijdou o košík, případně tuto alternativou nemožnou využít. Při výběru brašny tedy musíme zohlednit hlavně velikost rámu a kombinaci s košíkem na bidon. O atypických či celoodpružených rámech ani nemluvě, tam totiž provedení většinou nejde.

Brašna 503 je nejmenší z rámových brašen Sport Arsenal a svým objemem 1,2 litru je v těsném závěsu za podsedlovou konkurentkou. Je ze stejného materiálu a modelové řady, její cena je 205 korun. K horní trubce se upevňuje trojicí pásků na suchý zip, k sedlové pak jedním. Na obou stranách má zip s jezdcí s poutky a nechybí vislé reflexní pruhy. Dvojice kapes je rozdělená na hlavní



Zkusili jsme porovnat dvě rozdílná provedení brašen firmy Sport Arsenal, nakolik bude účelné jejich využití pro daný jednodenní výlet a jak praktické budou v určitých situacích.

Pod sedlem tma

Pod svícem, ale i pod sedlem je toho nejméně vidět, takže začneme typem 511, což je podsedlovka s objemem až 1,5 litru. Je určena pro speciální a náročnou cykloturistiku a její cena je 258 korun.

Je vyrobena z voděodolného materiálu s vnitřní plastovou výtuhou a pogumovanými bočnicemi. K sedlu a sedlovce se přidává pomocí dvojice pásků s přezkou a suchým zipem. Vnitřní objem lze regulovat posunutím dna pomocí zipu. Na čelní straně nechybí výrazný pruh reflexního materiálu, na spodní straně je ještě jedna kapsa na zip,

pod sedlem není zase tak moc a na zádech by to zbytečně zaplnilo batoh jen z poloviny.

Nevýhodou je, že se do brašny nevejde mapa, takže je třeba jet známou trasu, nebo si ji prostě dát do kapsy dresu. Uchycení pod sedlem je díky dvojici pásků poměrně jisté, takže brašna o sobě dá vědět pouze v hodně rozbitých sjezdech. Nicméně pásky lze výrazně stáhnout celou brašnu, takže drží jistěji a uvnitř se nic nepohybuje. Bohužel díky menšímu vstupnímu otvoru v případě defektu nedostane jezdec přehledně ke všem věcem uvnitř, ale bude muset všechno postupně vyndat ven.

V rámu klid

Trojúhelníková brašna do rámu patří tak nějak spíše cykloturistům než sportovně založeným bikerům, nicméně i ona si svoje místo zaslouží. V první řadě je omezená

úložný prostor a boční kapsu na doklady.

Dovnitř jsme postupně nacpali všechny věci jako do podsedlového provedení, ovšem s tím rozdílem, že vše se dalo mnohem lépe rozvrstvit díky většímu vstupnímu prostoru. Navíc do boční kapsy se celkem rozumně vejde i mapa, takže tak trochu plus. Omezení je tedy dané pouze rozměry rámu a košíkem. Co se týče nějakého rachezení za jízdy, to zde při maximálním naplnění nehrozilo.

Ve výsledku je tedy menší objem nakonec díky přístupu lépe využitelný a v případě defektu se jezdec dostane k nářadí snáze, aniž by musel z brašny všechno vyházet. Navíc v rámu není brašna vystavena stříkající vodě a blátu. Je tedy na každém, jaké provedení zvolí, samozřejmě má-li k tomu odpovídající rám.

(už)



MALOOBCHODY

15

Cykloservis 12/2009

KERN

CYKLOSPORT

www.cyklo-kern.cz

HVIEZDOSLAVOVA 1600 PRAHA 4 - HÁJE

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE

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

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



CYCLESTAR bicycles

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

KOLA • KOLOBĚŽKY • TŘÍKOLKY

CE CYKLO EMAP

www.emap-praha.cz

Prodej – servis

tel. 261 911 452

mob. 721 414 810

Author, Merida, Rocky Mountain

Bianchi, NW, Craft, Moira,

Bell, Giro, DT-Swiss, Schwalbe

po – 10–18

út – 10–18

st – 10–18

čt – 12–20

pá – 10–18

so – 9–14

soboty od listopadu

do února zavřené

Kola Štorek Revnice

po-pá 8-18
čt 8-20
so 8-12
ne 14-17 (duben-spon)

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



Krosové kolo nemusí vždy sloužit jen pro cykloturistiku a tahání brašen, ale může být i plnohodnotným sportovním strojem. Krásným příkladem je Crono Absolut od české značky Pell's, které je postaveno na závodní slitině hliníku P6 Ultralite Racing s trojitě zeslabovanými trubkami. Stejný materiál se používá i na závodní horské rámy a přináší vynikající poměr tuhost – pevnost – hmotnost. Také osazení komponenty Shimano ze sad XT, SLX a LX hovoří o zaměření na výkon.

Crono Absolute je kompromisem pro sportovně naladěného jezdce, jenž se nemůže rozhodnout mezi silničkou a horákem. **Crono spojuje posed závodních horských kol s lehkostí jízdy silniček, aniž by jezdce limitoval použitím pouze na asfaltu.** Pláště sice mají velmi jemný hladký dezén, ale nezaleknou se ani suchého hliněného povrchu polních či lesních cest.



Posed

Rám je středně dlouhý a ve velikosti M zhruba odpovídá délka hlavního trojúhelníku 580mm rámu na XC stejné velikosti. Horní trubka však má velký sloping, takže nad kolem je dostatek prostoru a zároveň je díky tomu rám kompaktní a dostatečně tuhý. Zároveň je ale sedlová trubka o něco kratší. Stomilimetrový představec a výrazné vyosení podsedlového zámku vzad umožní naladit dlouhý

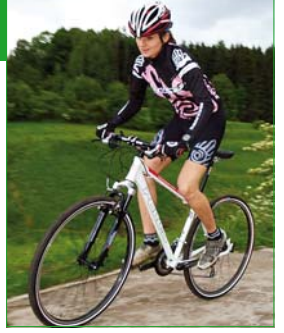
posed, jenž vyhovuje pro rychlou jízdu závodního pojetí. Politika značky pak umožňuje jezdcům, kteří mají radši kratší posed, hned v obchodě vyměnit představec za kratší, sedlovku za model s přímým zá-

kem a rovná řídítka za vlašťovky, čímž se posed vzpřími a jízda se stane o něco pohodlnější. Jezdci s dlouhými nohama by pak měli sáhnout po sedlovce délky 400mm.

Kola většího průměru se podílí na příjemnějším pocitu z jízdy, k čemuž dopomáhá i esovitě tvarovaná zadní stavba s plochými řetězovými vzpěrami. Ve srovnání s horským rámem je cronu o poznání pohodlnější.

PELL'S

Crono Absolut



Osazení

Komponentová skladba není nikde ošizená a v dané cenové relaci nabízí samé kvalitní komponenty. Líbilo se nám, že kliky s integrovanou osou patří už do sady SLX, ráfky jsou od Mavicu a hlavně to, že vidlice Suntour NCX má vyvedenu páčku blokáce na řídítka. Tím se dá velmi snadno uzavřít pro rychlou jízdu po silnici a po vjezdu do terénu není třeba pouštět řídítka, abychom vidlici znovu otevřeli. Pouze je škoda, že suntourka nemá externí ladění odskoku, protože po maximálním přitvrzení černým ovladačem na levé straně korunky se vrátí rychleji a je cítit doraz. Kladně hodnotíme i přítomnost SPD pedálů Shimano.

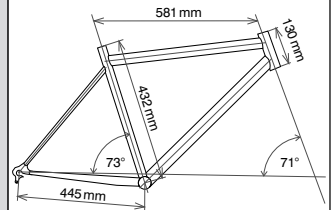
Jízda

Hmotnost kola i s pedály 12,8kg patří v této cenové relaci k lepšímu průměru a díky slušnému osazení i tuhému rámu jede kolo velmi rychle. Jakmile se dá do pohybu, letí kupředu jako střela a nezalekne se ani polních cest a lesních pěšin. Tam se naplno projeví lepší pohlcování jemných vibrací výplety kol, pro které si mnozí jezdci oblíbili i v mnohém srovnatelná devětadvacetipalcová horská kola. Crono je však doma hlavně

na rychlých površích, jako je asfalt a tvrdé cesty, neboť použité pláště jej favorizují na hladký či prašný povrch. Stačí „zalehnout“ nad řídítka a popohánět stroj kupředu. **Crono ohromí hlavně svou vůlí letět do dále a přenášet veškerou energii šlapání na rychlou jízdu. Ovladatelnost kola je díky tradiční geometrii velmi předvídatelná a kolo v rychlosti slušně poslouchá.** Větší kola však logicky nenahrávají žádnému slalomu mezi stromy a v zavřených zatáčkách, nicméně na běžných polních cestách a pěšinách se s ním dá lehce manévrovat i v malé rychlosti. ■

Technická specifikace:

Rám: Crono P6 Ultralite Racing T.B.
Vidlice: Suntour NCX-D RL
Razení: Shimano SLX
Měnič: Shimano XT
Presmykač: Shimano LX
Brzdy: Avid Single Digit 5
Kliky: Shimano SLX
Ráfky: Mavic A 119
Náboje: Shimano Deore
Kazeta: Sram PG-950
Řídítka: PELL'S XR6 0V
Představec: PELL'S RX67 0V
Sedlo: PELL'S Camp MTB
Sedlovka: PELL'S XR1
Pedály: Shimano M505
Pláště: Vittoria Adventure Trail
Velikosti: 15/17/19/21"
Váha: 12,8kg
Cena: 21 390 Kč



+ tuhost, pohodlí, ovladatelnost, osazení

- absence ladění odskoku