bike4U.cz online shop bike4U.cz

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

CYKLOSERVIS

14
2012
Ročník XX
Cena 12 Kč

ZLATÝ Jaroslav Kulhavý

Foto: ČTK/Michal Kamaryt

Kdyby se olympijské hry konaly minulý rok, pravděpodobně by bylo zbytečné závod horských kol pořádat. Stačilo by, aby olympijský výbor poslal zlatou medaili Jardovi Kulhavému, sešli bychom se někde na louce na slavnostní předání, zanotovali bychom si, kde že je ten náš domov a bylo by hotovo. Až tak byl Jarda Kulhavý takřka nepřekonatelný.

Ale Olympijské hry se konaly letos, a to Jarda nejezdil v tak oslnivé formě jako loni. Mnozí ho zatracovali a jak sám říká: „Pohřbívali mě“. Ale být pohřbíván a přitom obsadit celkově třetí místo ve světovém poháru – kdo z nás by to nechtěl?

Kdo rozumí cyklistice, a to zpravidla nebývají jen ti, kteří vlastní kolo za sto tisíc a objedou deset maratonů, odhadne vývoj závodu už na jeho začátku a situaci si dá do kontextu s posledními výsledky závodníků a jejich pohybem ve startovním poli. Musí také naslouchat tomu, co sledovaný závodník říká před startem. Jarda Kulhavý se nechal slyšet, že na startu se nevyblázní a nebude zmatkovat. To splnil do posledního puntíku, když závod začal zhruba na osmé pozici, aby se posunul mezi nejlepší trojici v průběhu prvního okruhu. Jakmile se čelo usadí, oddělí se zrno od plev a závodníci přestanou být nervózní, protože musí začít dýchat. Začíná totiž námaha a bolest.

Pokračování na str. 5 ⇨

Lapierre Zesty 314

Francouzský Lapierre umí dělat nejen krásná, ale především skvělé funkční kola. Model Zesty 314, zástupce kategorie All mountain, je toho skvělým příkladem. I přes 140mm zdvih na obou kolech poskytne tento bike svižné svezení, jeho doménou je ale samozřejmě hlavně techničtější ježdění. Testovaný stroj se nebojíme nazvat všeumělem, celkovou hbitostí se totiž blíží sto dvacítkovým maratonským fullům, ovšem k tomu nabídne skutečně vysokou dávku pohodlí a terénních dovedností. Jízda je totiž především o čisté radosti, stroj jakoby přesně vystihoval původní ideu horské cyklistiky. Model Zesty 314 je druhým nejnižším zástupcem řady, což ovšem nijak nesnižuje jeho kvality. Naopak, za cenu 62 999 korun považujeme danou kombinaci rámu a komponentů za nadstandardní.

Příkladně zpracovaný duralový rám vsadil na čtyřčepovou koncepci se zadním čepem posunutým více dopředu, navíc pod úroveň osy kola. Hlavní čep se nachází přímo nad středovým pouzdrem, ve výšce zubů nejmenšího převodníku.

Pokračování na str. 11 ⇨

KTM
BIKE INDUSTRIES
www.ktm-bikes.cz

BIKE BRNO
4. – 7. 10. 2012
BRNO – VÝSTAVIŠTĚ
www.bike-brno.cz

Vyhraj s Cykloservisem kolo Author za 44 000 Kč

CA66e
elektronický systém řazení Shimano Ultegra Di2

rám	AUTHOR Carbon monocoque	brzdy	SHIMANO Ultegra
vidlice	AUTHOR Carbon monocoque	pláště	MAVIC Keyrium Elite
převodník	SHIMANO Ultegra, 53-39 zubů	hmotnost	7.4 Kg / 540 mm
měnič	SHIMANO Ultegra Di2	cena	77.990,-
řazení	SHIMANO Ultegra Di2, 20 rychlostí		

author.eu

Rock Machine Vortex 90

Novinka v nabídce domácí značky určená pro sezonu 2013 nese sice již několik let známé jméno, ovšem do vínku dostala zcela jiný rám, navíc osazený devětadvacetipalcovými koly.

Stabilita, poslušnost, komfort

Tato tři slova charakterizují vlastnosti biku s duralovým rámem s vícenásobným zeslabováním stěny trubek a virtuálním závěsem zadní stavby. Ten spojuje klasický přední trojúhelník s kónickou hlavovou trubkou a výraznějším prohnutím horní trubky s jednodílnou zadní stavbou. Skrz velký otvor v sedlové trubce procházející tlumič propojuje spodní i horní vahadlo závěsu a toto plovoucí uložení nabídlo za jízdy velmi sofistikovaný projev odpružení. Celkem masivní profily řetězových i sedlových trubek zadního trojúhelníku pojí dohromady jediná vertikální vzpěra, umístěná na levé straně. Kompletní vedení bowdenů pod spodní trubkou je praktické, pouze zakončení bowdenu přesmykače je přímo na ráně blátu a vodě od zadního kola. Přestože nejde o enduro bike, disponuje středové pouzdro trojicí ISCG úchytů vodítka a napínáku řetězu. Samozřejmostí jsou už pro dražší modely této značky výměnné zadní patky.

Geometrie testované dvacítky jde v duchu XC a maratonského zaměření, tedy delší posed se sedlovkou sklopenou více vzad v kombinaci s ideálně zvoleným úhlem vidlice, pro slušnou točivost a zároveň stabilní vedení směru. Ruce položené s řídítky nepatrně níž a sedlo více vzadu rozloží hmotnost jezdce na rámu téměř na střed, ale tlak na rukou je o něco nižší než u klasických XC sportovních modelů.

Pokračování na str. 5 ⇨

Největší katalog kol na www.cykl.cz

exclusive series 42
1 = 42 1 ROK POJIŠTĚNÍ ZDARMA
3+ 3 ROKY ZDARMA NA KOLA
Při koupi nového kola 4EVER získáte 1 rok pojištění zdarma
WWW.4EVER.CZ

9 771210 700004 14

Kouty nestojí v koutě

Přestože se věnujeme spíš cyklistické technice, důležitá jsou i místa pro ježdění. Sice nejsme v redakci vyloženi zastánci umělých singletracků a dalších zásahů do krajiny, protože naše země nabízí hodně přírodních cest z let dávno minulých, ale gravity disciplíny vyžadující lanovku zkrátka umělé parky potřebují. Několik domácích bikeparků nabízí odlišnou úroveň, danou jednak geografickou polohou, výškou a profilem jejich kopců, jednak také kvalitou lanovek a vleků.

Letošní prezentace novinek značky Specialized se odehrála v areálu lyžařského střediska Kouty nad Desnou v Jeseníkách (www.kouty.cz), které po loňském ročníku předvedlo výrazný progres v tvorbě tratí, a patří tak rozhodně k nejlepším u nás. V první řadě si neodpustím hlavní poznávací znamení, kterým je příjemná obsluha lanovky. Chlapíci v dolní stanici ve výšce 600 m n. m. vám kolo zavěsí na sedačku, vybídnou k nasednutí, a to vše s úsměvem a téměř vřelým uvítáním. To třeba ve Špindlu si kola nakládá jezdec sám a mnohdy ještě dostane od obsluhy vynadáno, Morava je na tom prostě jinak. Samotný bikepark je v areálu sjezdovek a vleků, které jsou nahoře jen šest kilometrů od přečerpávací nádrže elektrárny Dlouhé Stráně, umístěné na hřebenech. Trasy pro cyklisty začínají už od horní stanice lanovky ve výšce 1100 m n. m., odkud lze nejen pokračovat po asfaltové silnici na Dlouhé Stráně, kam můžete i na in-line bruslích z půjčovny u lanovky, ale hlavně se spustit celkem čtyřmi cestami dolů. Pod lanovkou je neskutečné množství klopených zatáček a dvojskoků, z nichž se lze napojit na další tratě. Ty začínají hned mezi horní stanicí lanovky a novým bufetem a vedou jak po horní části sjezdovky, kde jsou mírné klopenky nebo lavice a skoky, tak několik odboček do kořenitých pasáží v lese či přímo lesní stezka plná zatáček. V horní třetině sjezdovky se pak trasy mírně sejdou, aby bylo možné pokračovat dále buď po sjezdové trati s velice plynulým průběhem, nebo lesní stezkou plnou kořenů, traverzů a zatáček, případně po hřebenové trase, která nabídne dlouhé klopené zatáčky, lavice a ve finále perfektní hravý singletrack v lese, který si díky menšímu sklonu užijí i méně zkušení bikeři nebo bikerky. Zapomenout nelze ani na enduro stezku, která odvede jezdce nejdál od sjezdovek, aby po průletu úzkou lesní cestou bez technických pasáží opět přijeli po vrstevnici na sjezdovku a mohli si vybrat ze dvou dalších variant.

Takovýto výběr tras v délkách 2,5, 3 a 3,5 kilometru, případně v dalších variacích, opravdu uspokojí jak majitele XC či trail celoodpružených kol, tak vyznavače stylu enduro či freeride, a na své si přijdou i sjezdaři. Zatímco vloni se některé trasy budovaly, tak letos už mají své pevné místo a vznikají stále nové doplňkové překážky. Během našeho testování běžela vedle lanovky skoro celý den vibrační deska a dva stavitelé tvarovali trojici skoků a vysoký odpalovák přes kámen. Kouty tedy rozhodně nepatří mezi bikeparky, kde by vsadili na dvě trasy a na ně se snažili nalákat, ale stále budují něco nového. Za celodenní permanentku přitom bikeři zaplatí 390 korun, což je vzhledem k tak širokému výběru tratí hodně slušná cena. Kdo nemá vlastní kolo a vybavení, může využít služeb půjčovny kol Specialized. Samozřejmostí je parkování zdarma přímo v areálu a několik podniků s občerstvením. Bikování v Jeseníkách tedy určitě stojí za to, nejen kvůli nádherným výhledům a pěkné krajině, ale třeba i zábavností tratí právě v Koutech.

(už)

Rozpojit a spojit

Problémy s nýtováním řetězu v posledních letech vyřešily rychlospojky, které umožní během okamžiku řetěz rozpojit a naopak. Sice pro případ opravy přetrženého řetězu potřebujeme s sebou na vyjížďku nýtovač, ale spojka nám řetěz dokáže spojit spolehlivěji než špatně zanýtovaný čep. To

platí obzvláště pro řetězy Shimano, které se bez čepu s naváděcím trnem dost obtížně nýtují, a často dojde k vyhnutí bočního plíšku článku řetězu, z něhož se pak původní nýt při záběru nebo přeřazení vytrhne ven.

Nasazení spojky řetězu je jednoduché a při záběru do pedálů se nová spojka tahem řetězu jednoduše zacvakne. Pro rozpojení už je to s novou spojkou trochu těžší, ne vždy jsme schopni ji pouhýma rukama demontovat. Pro osmi- a devítirychlostní řetězy to ještě není tak hrozné, ale desítkové spojky Sram jsou při montáži i demontáži opravdovou zkouškou trpělivosti. V dílně nebo na závodech se pro desítkové i širší spojky proto neobejdeme bez speciálních kleští se třemi zobáčky, které nabídnou geniální účinnost a jednoduchost spojení i rozpojení. Kleště **Superb TB-3323** za 185 korun mají kovové tělo, rozpěrnou pružinu

a plastem potažené rukojeti. Trojice zobáčků funguje vždy v kombinaci po dvou, přičemž pravá rukojeť kleští má na konci dva zobáčky a levá pouze jeden. Kombinací levého nebo pravého zobáčku s prostředním buď oba články spojky stahujeme k sobě, nebo roztahujeme od sebe. Stačí tedy stlačit lehce obě poloviny spojky k sobě a zároveň stisknout kleště. Rozepnutí spojky je stejně bleskové jako její zajištění a doslova bez námahy. Co se tuhosti nástroje týká, neměli jsme ani při silnějším stisku problém, na druhou stranu díky pákovému poměru není třeba nějak extrémní síly na rukojeti. Schválně zkuste desítkovou spojku rozpojit jen rukama, je to téměř nemožné. Při závodě sice těžko někdo poveze kleště v kapse dresu, ale tam přijde ke slovu nýtovač a náhradní spojka. V dílně je pak tahle hračka doslova nepostradatelným pomocníkem, obzvláště v dnešní desetipastorkové době.

(už)

⊕ jednoduchost, funkčnost

⊖ nenalezli jsme

Volně a komfortně

Italský výrobce oblečení Northwave je známý svými dobře padnoucími střihy a perfektním designem. Nejinak je tomu u volných bikových kraťasů **Northwave Escape**, které jsou svojí délkou do tří čtvrtin stehen a hlavně delšími nohavičkami vnitřních šortek ideální od jara do podzimu.

Kraťasy jsou sešité z několika panelů, přičemž na přední stranu nohavic je použit tenký pevný nylon, který tvoří zároveň i oblast pasu, a na zadní stranu stehen a vsadku vzadu v pase je použita pružná tkanina. Stahování v pase zajišťuje všitá guma, kterou lze navíc na bocích přitáhnout díky dvojici suchých zipů. Vpředu je pouze jeden patent a standardní zip. Dvojice klasických kapes je doplněna jednou malou kapsičkou vzadu a dva zipy na přední straně rozkroku slouží k otevření ventilačních otvorů krytých síťovinou. Ventilační panely se síťovinou jsou rovněž na přední straně stehen.

Vnitřní šortky z pružné síťoviny se do vnějších kraťasů upevňují dvojicí poutek s patenty. V pase mají poměrně vysokou gumu, takže se ani nehnou, a nohavičkám nechybí silikonový proužek na vnitřní straně. Vložka obšitá středně hustým švem má ideální rozměry, takže nikde zbytečně neobtěžuje a je poměrně komfortní. Jelikož je střih vnitřních šortek docela vysoký, netrpěli jsme v žádném případě chladem na záda, ale nadstandardně vysoký zádový díl s pevně usazenou gumou v pase velice dobře kryl. Totéž lze říci i o nohavičkách, které dosahují až do poloviny stehen, takže lze pod ně bez obav uchytit dlouhé nebo krátké kolenní návleky. Střih vnitřních šortek je dostatečně pružný a kopíruje tělo, takže materiál nikde neplandá. Velikost XL bude vyhovovat spíše vysportovaným cyklistům, vzhledem k menšímu italskému střihu musí jezdci silnějších postav sáhnout po větší velikosti. Výrobce ale dodává rozměr až 4XL, takže je to bez obav. Totéž platí pro vnější kraťasy, jejichž střih je vzadu nepatrně nižší, takže nesahají tak vysoko, jako vnitřní šortky. Třeba v chladnějším počasí, vzhledem k jinak perfektnímu střihu v každém směru, bychom tedy rozhodně uvítali vyšší zadní část. Po stažení gumy v pase ovšem drží celkem jistě a kopírují posed cyklisty. Nohavice dlouhé do tří čtvrtin stehen při šlapání netáhnou a poskytnou dostatek volnosti. Zároveň ale nejsou zbytečně volné, aby pod ně nadměrně táhlo. Střihově tedy nemáme jak k vnějším, tak vnitřním kraťasům výtky, naopak jsme ocenili celkovou délku nohavic u obou kousků. Ventilace je v teplejším počasí díky síťovinovým panelům vnějších a síťovině vnitřních kraťasů na dobré úrovni, jisté upevnění návleků pak tento kousek umožní vozit i na jaře a na podzim.

Cena 2290 korun odpovídá kvalitnímu zpracování. Rozhodně nejde o šortky určené pro výletníky, ale jde o sportovní kousek pro náročné odpůrce elastických kraťasů.

(už)

⊕ délka nohavic, ventilace, zpracování, střih

⊖ nižší zadní část

ABUS Hill Bill

Jak už jsme si zvykli, ABUS je také výrobcem nejmodernějších a vysoce kvalitních cyklistických přileb. Dovozce do ČR nám k testování zapůjčil model Hill Bill, který je určen pro závodní cyklistiku a pro jízdu v náročných terénech. A samozřejmě, pokud se řekne, že přilba je určena pro závodní cyklistiku, neznamená to, že ji nemůže použít třeba i cyklistický turista. Závodní především znamená, že přilba je velmi kvalitní.

Model ABUS Hill Bill je velmi dobře odvětraný dvanácti vstupními a sedmi výstupními otvory, které jsou uvnitř propojeny hlubokými kanály pro proudění vzduchu. A aby bylo odvětrání opravdu dokonalé, ABUS přidal i jakýsi zadní „spojler“, který kvalitu proudění vzduchu údajně ještě zvyšuje. V odvětrání je tato přilba mezi konkurenčními produkty zřejmě absolutní špičkou a věřte tomu, že i v parném létě vám v ní bude příjemně.

Výborný je také vnitřní upínací systém Zoom pro II, který je při seřizování podle obvodu hlavy díky otočnému kolečku velmi jemný a přesný. I za jízdy si tak můžete přilbu povolovat a utahovat jednou rukou.

Firma ABUS nevypustí cyklistickou přilbu na trh dříve, než ji pořádně otestuje, a to především v oblasti její pevnosti. V tom je ABUS velice precizní a až pedantský, takže použití technologie výroby Double Shell In-Mold zaručuje v případě pádu vysoký stupeň ochrany vaší hlavy. Systém zaručuje nejen pevnou ochranu při nárazu, ale do určité míry i jeho ztlumení. Na přilbě je navíc patrné, že konstruktér vytvořil i zvýšenou ochranu v oblasti spánkové kosti.

Příjemné na tomto modelu je, že k přilbě dostanete navíc také odepínatelnou vnitřní sítku, která zabrání nežádoucímu vniknutí létajícího hmyzu. Přilba je také doplněna odnímatelným štítkem, který můžete nebo nemusíte využít. Jeho demontáž a montáž se pohybuje v řádu sekundy. A v neposlední řadě je potřeba se zmínit o funkčních reflexních prvcích na zadní straně přilby, které odrážejí například světlo za vámi jedoucích vozidel.

Nám se přilba líbila. I naše zhýčkaná ega, která již tak něco v cyklistice neohromí, si dovedou představit, že bychom si sami tuto přilbu pořídili a používali. To o každém výrobku, který projde naší redakcí, říci opravdu nemůžeme.

Hill Bill se dodává v pěti barvách: Polární mat, černá, Engine (karbon), oranž a námi testovaná modrá. Zbývá už jen hmotnost přilby, kterou jsme poctivě zvážili a displej se zastavil na hodnotě 275 gramů.

Cena modelu Hill Bill se v maloobchodech pohybuje kolem 3500 Kč.

(kany)

Stále na očích

Telefony s dotykovým displejem, tedy i iPhone a jemu podobné, jsou dnes již pomalu standardním elektronickým vybavením každého druhého dítěte, natožpak dospělého. V případě jízdy na kole však mnozí řeší známou nerudovskou otázku: „Kam s ním?“ S naprosto ideálním řešením přišel domácí Author, jehož pouzdro s kódovým označením **A-H810**, označené jako „brašna na představec“, umístí telefon do perfektně přístupného místa a budeme jej tak mít neustále na očích. Poměrně tenká fólie překrývající displej pak umožňuje obsluhování přístroje bez nutnosti jeho vyjmutí z pouzdra.

Základem tohoto jednoduchého, ovšem maximálně praktického doplňku je pevný plastový mechanismus s objímkou, jež se uchytí nad představec. Daná objímka totiž dokáže suplovat standardní vymezovací kroužky hlavového složení, takže stačí vyšroubovat centrální stahovací šroub, sundat horní krytku nad ježkem a držák velice jistě připevnit. Výhodou je také naklápěcí mechanismus, s jehož pomocí lze telefon naklonit tak, abychom se zbavili nežádoucích odlesků na displeji. Do držáku se samotné pouzdro zasunuje pomocí kolejniček s bajonetovým „zacvakávacím“ mechanismem, podobně jako třeba computer do držáku na řídítkách. Výhodou je polstrování spodní části pouzdra, takže telefon je velice dobře chráněn, a to i v případě pádu na zem.

Za 250 korun se jedná o skutečně praktický doplněk. Navíc, jak jsme vyzkoušeli v praxi, se toto pouzdro perfektně hodí i pro standardní menší telefon, tedy ne s dotykovým displejem. Díky tomu se jeho potenciálním majitelem může stát prakticky každý, kdo preferuje umístění mobilu na řídítkách.

(kad)

⊕ praktičnost uchycení, ochrana telefonu, univerzalita

⊖ nenalezli jsme

Seřiďte si vidlici! FRM

Přestože si Itálii spojí každý hlavně s jinou značkou odpružených vidlic, která má svůj původ v produkci pro motocykly, jedny z nejlehčích vidlic, a dá se říci cenově i nejluxusnějších, vznikají rovněž na Apeninském poloostrově.

Franco Ricci Mingani, tedy firma **FRM**, vyrábí vidlice s využitím kombinace karbonu a scandia, jejichž hmotnost nepřesahuje 1500 gramů.

Letošní kolekce zahrnuje v podstatě dva základní modely **Air-Way XC Super Race** a **Air-Way XC Team**. Obojí je pak v provedení pro 26 i 29 palců. Super Race v ceně 29 000 korun sází na celokarbonové provedení spodních nohou v kompletu s karbonovým můstkem. XC Team v kombinaci s duralovým můstkem stojí přibližně 23 000 korun. Karbonová část s můstkem je spojená s duralovými patkami, které nesou PM úchyt třmene brzdy. Vnitřní nohy o průměru 30 mm jsou skandiové s teflonovým povrchem a korunka se sloupkem jsou z duralu řady 7075. Přestože téměř všichni výrobci preferují předsazené patky pro uchycení předního náboje, FRM sází na přímé patky v kombinaci s větším úhlem (5,5°) vnitřních nohou v korunce. To by mělo zajistit jednak menší citlivost vidlice na zanoření vlivem tlaku jezdce shora a zároveň lepší účinnost pohlcování rázů jdoucích zepředu. Celkový úhel vidlice ovšem v této kombinaci cí standardní úhel vidlic s předsazenými patkami, v rozmezí podobném jako má model SID od Rock Shox, aby nebyla narušena točivost a geometrie kola.

Na rozdíl od konkurence používá FRM od této sezóny zcela jiný princip kluzných pouzder. Spodní pouzdro je umístěné na samém konci vnitřních nohou, jakmile vidlice propruží, pohybuje se pouzdro směrem dolů. Naopak v plně roztaženém stavu vidlice je spodní pouzdro mnohem blíže hornímu, což má dle slov výrobce vliv na citlivost zanoření působením hmotnosti jezdce. Tento jakýsi mechanický lockout nedovoluje vidlicím samovolné zanoření vahou jezdce, ale dovolí jim reagovat jen na rázy odspodu, které vlastně kluzná pouzdra uvolní. Tato funkce je nově doplněna SSV kompresním ventilem, regulujícím průtok oleje. Ventil je ovládán pružinkou, jejíž předpětí lze regulovat z vnějšku na levé straně korunky.

Pro mazání a tlumení je uvnitř vidlic kvůli snížení hmotnosti pouze 160 ccm oleje, jehož výměnu doporučuje výrobce jen jednou až dvakrát do roka. Regulace odskoku je seřiditelná imbusem na spodní straně pravé nohy. Všechny vidlice se dodávají jak s klasickými patkami, tak v provedení na pevnou 15mm osu.

Dostupná jsou provedení jak s klasickým oversize karbonovým sloupkem, tak v duralové verzi „Tapered". Hmotnosti vidlic se přitom pohybují v rozmezí 1310 až 1445 gramů pro všechny modely, včetně devětadvacítkových. Zdvihy jsou 85 nebo 100 mm u devětadvacítek, případně 95 a 110 mm u šestadvacítek. Kvůli nízké hmotnosti mají všechny vidlice omezení pro hmotnost jezdce do devadesáti kilogramů.

Vidlice FRM k nám dováží firma Airoo (www.airoo.cz), která zajišťuje i jejich servis. Kompletní servis vidlice včetně výměny oleje a těsnicích pouzder stojí zhruba 600 korun, cena včetně výměny kluzných pouzder je 1200 korun. Dodací lhůta v sezoně se pohybuje v řádu čtyř dnů.

(už)

Dárek k padesátinám

Italský výrobce špičkové cyklistické obuvi Gaerne u svých silničních i MTB modelů již řadu let kombinuje maximálně anatomicky propracovaný střih s tuhými podešvemi a nepřehlédnutelnými designy.

Výsledkem jsou lehké závodní a sportovní tretry, nabízející dokonalý přenos energie z chodidla na pedál. K padesátiletému výročí od založení značky, které právě letos Gaerne slaví, připravil tento výrobce nový silniční topmodel nazvaný **G.Chrono**. Ten by měl nabídnout velice nízkou hmotnost (pár okolo 550 gramů v závislosti na velikosti) společně s dostatečným odvětráním a především ideálním usazením na noze. Pro kvalitní stažení k nártu slouží hned dvojice upínacích koleček BOA, spolupracujících s tenkým nylonovým lankem. Tyto ručně vyráběné tretry samozřejmě využívají lehkou a současně velice tuhou karbonovou podešev a stejně tak karbonem vyztuženou patu. Zpracování je maximálně precizní a jednotlivé panely, kombinující odolnou syntetickou kůži a jemnou stříbrnou ventilační mřížku, jsou doplněny „vzdušným" jazykem. Použitý systém upínání BOA poslední generace nejenže značně zjednodušuje stahování k noze, které je bezproblémové třeba i v prstových rukavicích, a současně umožňuje jemné doladění stažení během jízdy, ale absence klasických upínacích pásků se navíc podílí právě na velice dobré ventilaci partie nártu. K dalším zajímavostem patří například speciální systém odvětrání podešve, nechybí ani reflexní prvky nebo stylová italská trikolora.

Damiano Cunego, Michele Scarponi nebo třeba Belgičan De Gendt, jenž právě v tomto modelu letos na jaře vyhrál královskou etapu na Passo dello Stelvio a celkově se na Giro d'Italia umístil na třetím místě. Značka Gaerne tedy obouvá skutečně ty nejlepší závodníky. Jak už ale u tohoto italského výrobce bývá typické, v podstatě tentýž model nabídne nejen v silniční, ale i v bikové verzi. Ta ponese název G.Kobra a karbonovou podešev doplní velice odolný vzorek, na patě poměrně členitý a v okolí zarážky pedálu více jednolitý, právě z důvodu zajištění co nejpomalejšího opotřebení. Vedle toho bude tentýž model nabízen také ve verzi s klasickou nylonovou podrážkou. Ceny se pak budou pohybovat od 7250 korun za ekonomičtější verzi bikového typu G.Kobra, až po částku 7990 korun za bikový i silniční model s karbonovou podešví.

Tretry G.Chrono budou standardní součástí produkce Gaerne 2013, nicméně na trh se dostanou již letos a právě v letošním roce jsme je mohli spatřit u celé řady špičkových profesionálních závodníku, a to nejen v rámci stáje Lampre. Totožné tretry obouvá

(kad)

VIP sekce

Vybíráme ta nejluxusnější kola pro vás

Focus FSL 1.0 **159 999 Kč**

Německý Focus je na trhu už nějakých dvacet let, za tuto dobu si stačil vybudovat velice dobré renomé nejen na domácí půdě. Nejvíce se o propagaci značky v první půlce devadesátých let postaral sám její zakladatel, tehdy špičkový závodník a nezapomenutelný showman Mike Kluge, jehož jméno bylo krátce spojeno dokonce i s českým Olpranem. Každopádně značka Focus od počátku sázela na nízkou váhu svých kol, neokoukaný design a v neposlední řadě také na zajímavé konstrukční technologie, což dobře dokládá i její současná série celoodpružených, závodně koncipovaných XC modelů FSL. My jsme do rubriky VIP samozřejmě vybrali tu vůbec nejluxusnější verzi, s dodatkem 1.0 v názvu a s maloobchodní cenou bez koruny rovných sto šedesát tisíc.

Konstrukce rámu modelu FSL je nepřehlédnutelná a především zcela svébytná, totožné, a snad ani podobné, zasazení tlumiče do horní trubky u žádné jiné značky nenajdeme. Výhodou použitého řešení je nejen neustálý dokonalý přehled o zanoření tlumiče (SAGu) po nasednutí a o jeho pracovní dráze, ale v ideálním dosahu je také páčka lockoutu. Kromě výše zmíněného je tlumič chráněn i před odlétávajícím bahnem a nežádoucím znečištěním celkově. Zdvih rovných sto milimetrů na obou osách, doplněný nízkou hmotností a vysokou tuhostí, jíž prověřila řada testů, z tohoto kola dělají hodně svižný stroj, koncipovaný pro závodní nasazení. Čtyřramenná koncepce je v tomto případě založena na bázi jednočepu, tedy klasické kyvné vidlici, doplněné přepákováním k tlumiči. Karbonový je nejen přední trojúhelník, ale i zadní stavba, což se promítlo do velice nízké finální hmotnosti rámu 1850 gramů (bez tlumiče). Celé kolo se pak v námi představené nejluxusnější konfiguraci 1.0 dostalo na devět a půl kilogramu. Na rámu zaujmou také poměrně masivní čepy, spolupracující s naopak celkem minimalistickým karbonovým vahadlem a se subtilně vyhlížejícími sedlovými vzpěrami. Designovou čistotu a německou preciznost dokládá nejen perfektní provedení laku, ale i kompletní vedení řadicích bowdenů i hadičky zadní brzdy útrobami rámu.

V dokonalé symbióze s propracovaným rámem je i použité osazení. Pružící jednotky jsou tím vůbec nejlepším od značky Rock Shox, což dokládá dvojice písmen „XX" v názvu. Přední vidlice Sid pro celkové zpevnění konstrukce a zlepšení vedení kola do zatáček využívá 15mm pevnou osu. Obě jednotky pak mají dálkový, z řídítek ovládaný lockout. Vyloženě nestandardním komponentem jsou zapletená kola Reynolds XC s karbonovými ráfky, redukujícími obvodovou hmotnost a tím zlepšujícími celkovou akceleraci. Pláště Continental Race King jsou sázkou na jistotu, navíc jejich německý původ dobře pasuje k samotné značce kola.

Komponenty Sram XX na postu kompletního řazení, brzd i klik splňují přísná funkční, hmotnostní i prestižní kritéria, nejdražší Focus zkrátka sází na to nejlepší. Další díly, jako třeba řídítka či sedlovku, zastupuje značka FSA se svou karbonovou třídou K-Force, sedlo Tundra 2 s karbonovými vzpěrami dodal pro změnu Fizik.

Model FSL 1.0 je tedy kombinací toho vůbec nejlepšího a nejlehčího, nicméně daná řada maratonsky a XC zaměřených celoodpružených strojů nemusí být jen a pouze pro VIP klientelu. Základní modifikace FSL 5.0, postavená na tomtéž rámu a doplněná tlumičem Fox, vidlicí RS Reba RL a komponenty Deore/XT, vychází na 64 999 korun, což není ani polovina částky, kterou Focus chce za námi podrobně představený vrcholný typ. Nemusíte tedy vyloupit banku, abyste se mohli vozit na netradičně pojatém modelu Focus FSL. Stačí, když potají prodáte manželčiny šperky…

(kad)

BIKESTORE.CZ
RIDE TO SATISFY
Podolská 245 / 116
147 00 Praha 4
e-mail: shop@bikestore.cz
telefon: +420 608 34 34 34
+420 257 31 11 13
www.bikestore.cz
NEJVĚTŠÍ PRODEJCE KOL ZNAČKY SCOTT V ČR

New dimension transport E-BIKE

LEADER FOX
new collection
WWW.LEADERFOX.COM
2012
INDUKTORA 36V
BOHEMIA BIKE a.s.

www.cykl.cz – elektronický adresář maloobchodů

CTM Caliber 3.0

Je to poněkud neobvyklé, jelikož jde o bike za pětadvacet tisíc, nicméně jedná se o top model slovenské značky v kategorii hardtailů. Vzhledem k jízdním vlastnostem a celkovému výkonu mu však horní příčka žebříčku patří právem.

Rychlý sportovec

Určení kola na závodní XC je i přes osazení z pater vyšší střední třídy zcela v normě, za což vděčí především rámu a geometrii. Jednoduchá profilace trubek s mírným prohnutím té spodní za hlavou sází na designovou jednoduchost, ovšem v kombinaci s maximální tuhostí rámu. Ten se i v kombinaci se středně silnými sedlovými a řetězovými vzpěrami při záběru ze sedla nehnul ani pod těžším jezdcem. Tuhost je tedy dominantní vlastností. Vzhledem k průměru sedlovky 31,6 mm nenabídne rám sice takovou porci pohodlí, kvůli její minimální pružnosti, ovšem esovité prohnutí sedlových vzpěr toto částečně vyřešilo, a nelze tvrdit, že by kolo bylo i přes tuhý rám příliš tvrdé a nekomfortní. Je to tedy téměř „závodní" bike, ovšem s velice vyváženým poměrem obou protichůdných vlastností.

Sportovní orientaci dá jezdci pocítit, kromě perfektního přenosu energie v pohyb vpřed, hlavně posed. Ten od prvního okamžiku nenechá na pochybách, že je třeba maximálně zabírat do pedálů a jet na výkon se skloněnou hlavou, protože delší představec a natažený posed zkrátka nejsou určeny výletníkům. Nižší pozice řídítek a délka představce jsou zacílené výloženě na sportovní jízdu a výkon. I přes natažený posed jsme ale neměli dojem, že by hmotnost jezdce byla přespříliš situovaná dopředu nad řídítka. Těžiště jezdce je v ideální pozici jak pro jízdu po rovině, tak pro stoupání nebo sjezdy, kde je ovšem zapotřebí razantnějšího přesunu těžiště za sedlo.

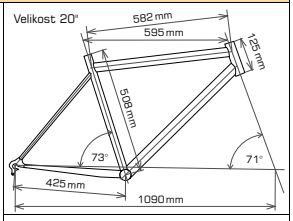
Na rovině je cítit každý záběr do pedálů, jak se bike vůbec nepoddá a má chuť vyrazit kupředu. V dané cenové kategorii má vlastnosti srovnatelné s mnohem dražšími modely. Lehkost jízdy je perfektní, co se držení směru týče, delší přední trojúhelník dobře vede, naopak kratší zadní stavba dohání v točivých pasážích to, co předek ztrácí. Ideální výška těžiště nenutí v zatáčkách k výraznějšímu záběru do řídítek, naopak bike točí slušně, jen je třeba mít na paměti nižší pozici řídítek a sklopení jezdce dopředu v XC závodním gardu. Hravé pasáže bike neprosmýkne tak hbitě, ale ani nepatří mezi líněji kousky, je někde v ideálním středu, s náběhem na klidnější projev. Ve svém živlu je jednoznačně ve stoupáních, kde se při záběru přední kolo nechce příliš zvedat od země, naopak i ze sedla lze vyjet hodně strmé pasáže. Se zamčenou vidlicí je to pak na silnici opravdu výkonný společník. Ve sjezdech je sice geometrie spolehlivá ve vedení směru, kolo lze dostat celkem snadno i do vzduchu a měnit směr, ovšem není to kvůli nižší pozici řídítek zrovna jeho nejsilnější stránka. Dlouhé táhle sjezdy nečinily žádné obtíže, tam bylo vše v pořádku, prudké pasáže vyžadují větší pozornost a přesun těžiště.Výměna rovných řídítek za nižší vlaštovky by z XC geometrie udělala slušný univerzál i pro maratonské zápolení s pohodlnějším posedem, ale je to věc zvyku. Určení na XC je v tomto případě beze zbytku splněno, a to na výbornou.

Stejnou známku zaslouží i funkce komponentů pohonu a řazení, desítková sada Deore chodí spolehlivě, stejně jako brzdy Avid, jejichž ostřejší výkon byl naprosto perfektním společníkem. Vidlice Recon patří mezi citlivější kousky, takže ve sjezdech i ve stoupáních absorbovala jak velké, tak malé rázy od terénu. Kola na nábojích Novatec a ráfcích WTB působila středně tuhým dojmem, ale v kombinaci s univerzálním vzorkem pláštů šlo o zdařilou kombinaci s lehkými jízdními vlastnostmi. Navíc tlumicí schopnosti pláštů výrazně navýšily celkový komfort.

Za danou cenu tedy nelze vzhledem k výkonu kola než chválit a amatérský závodník v tomto případě rozhodně neudělá chybu. Pro rekreační bikery geometrie kola ideální nebude, pro sportovního XC jezdce je to ale velmi slušný nástroj pro výkon. ■

Technické specifikace

Rám: Alu 6061 DB
Vidlice: Rock Shox Recon Gold RL, 100 mm
Kliky: Shimano Deore, 24–32–44
Brzdy: Avid Elixir 5
Řazení: Shimano Deore
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore
Ráfky: WTB Speed Disc
Náboje: Novatec HD 811/812
Pláště: Schwalbe Rocket Ron, 2.1"
Kazeta: Shimano HG-62/10, 11–34
Sedlo: WTB Vigo
Sedlovka: Truvativ Stylo
Řídítka: Truvativ Stylo
Představec: Truvativ Stylo
Hmotnost: 11,8 kg
Cena: 25 990 Kč



⊕ tuhost, výkon, ovládání
⊖ prudké sjezdy

Napříč kategoriemi

Tak nějak by se dal přeložit název přilby **MET Crossower**, která je určena pro rekreační a sportovní ježdění, a to jak na silnici, tak na biku.

Charakteristické je pro ni jednak designové pojetí, které vychází z celkové koncepce přileb MET, ale hlavně slušná masa materiálu spojeného se skořepinou In-Mold technologií, jež poskytne při pádu dostatečnou ochranu. Na extrémní odlehčování se v tomto případě, vzhledem k hmotnosti 301 gramů, nehraje, zásadní je bezpečnost jezdce. Testovaná velikost XL je určena pro obvod hlavy 60–64 cm a opravdu uspokojí i cyklisty s rozměrnější hlavou. Střední hloubka usadí přilbu celkem spolehlivě, nicméně většinu práce zajistí stahovací čelenka po celém vnitřním obvodu. Ta se stahuje kolečkem na týlu, jehož níže na krk umístěná pozice vyžaduje při nasazování větší uvolnění čelenky, aby se stahovací mechanismus pohodlně usadil a přilba pak nebyla na čele příliš sklopená dolů. Jakmile jsme přilbu několikrát utáhli, po chvilce jízdy o ní na hlavě nebylo vědět, přítomnost signalizoval jen výrazně dolů sklopený štítek a předsazení materiálu na čele.

Vybavení síťkou proti hmyzu a celkem patnáctkou středně velkých ventilačních otvorů zajistilo dostatečné odvětrání, nicméně do parných dní bychom volili model s vyšší ventilací. Plusem pro bezpečnost je reflexní samolepka vzadu a navíc čtveřice diod umístěných v ovládacím kolečku stahovacího mechanismu, které tak funguje jako blikačka. Stačí stisknout čelní stranu kolečka a diody buď svítí, nebo blikají. I to svědčí o univerzálním využití pro rekreační i silniční cyklistiku.

S demontovaným štítkem navíc přilba nijak neomezuje jezdce ve výhledu, což se při jízdě na XC stroji s výrazněji sklopenou hlavou vzhledem k délce štítku tvrdit nedá. Tvar přilby i poloha štítku tedy směřují spíše na vyznavače vzpřímenějšího posedu a rekreační cyklisty, nebo na silničáře, kteří chtějí velkou přilbu s dostatkem materiálu, jenž při pádu ztlumí náraz a díky míře materiálu ochrání všechny partie hlavy.

Cena 1290 korun řadí tento model mezi dostupná provedení, mezi nimiž ovšem bude svými parametry i zpracováním vynikat. Daný model lze mít ve dvou velikostech a více barevných provedeních. **(už)**

⊕ usazení, blikačka, velikost
⊖ délka štítku

bike4u.cz
www.bike4u.cz

DT SWISS
www.bottico.cz
BOTTICO s.r.o.
www.onza.cz
onza

www.airoo.cz | e-mail: info@airoo.cz | tel.: 603 984 925

GALAXY
Sirius XT - Rám: Carbon, Vidlice Fox 32 Float 100 RLC QR15 Kashima Lockout
Proteus SLX/XT - Rám: Al 7005 Ultralight Triple Butted Vidlice: Rock Shox Recon

CYKLOŠVEC s.r.o., Sedláčkova 472, 397 01 Písek, tel. 382 206 440, www.cyklosvec.cz, www.galaxy-bike.cz

Rock Machine Vortex 90

⇨ *Dokončení ze str. 1*

Nastavení odpružení se tedy neslo v duchu vyššího tlaku v tlumiči, který při zanoření na čtvrtinu zdvihu vykazoval velmi slušnou citlivost od kraje až do poloviny zdvihu, kdy znatelně přitvrdil, aby sice poskytl maximum komfortu, ale nepustil nás až na úplné dno. Vzhledem k posedu méně zatížená vidlice poskytla i přes odpovídající tlak menší citlivost na malé rázy při jízdě v sedle, ovšem ze sedla už byl její projev naprosto odpovídající, obě jednotky byly ve vzájemné harmonii. V sedle jsme tedy cítili maximální komfort zadního tlumiče a lehce sportovnější projev vidlice, což se ve sjezdech a jízdě ze sedla v těžších pasážích naprosto vyrovnalo.

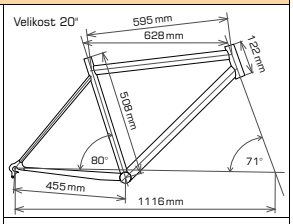
Ovladatelnost je i přes natažení posed nastavena na ideální hranici, kdy bike dobře vede stopu, těžiště ve střední výšce umožní snadný průjezd zatáčkou a delší geometrie vše lehce zklidní, takže stabilita a vyrovnaný projev převládají nad hravostí. Nicméně poslušnost, s jakou se kolo nechá navést do zatáček, nebo se projeví ve sjezdech, je na výborné úrovni a stabilnější geometrie o sobě dá vědět jen v těsnějších zatáčkách. Tam jsme ocenili tuhost hlavové partie v kombinaci s pevnou osou vidlice. Dostat přitom celé kolo díky jeho nízké hmotnosti do vzduchu není takový problém, přitáhnout si pouze předek při seskoku hrany ale vyžaduje kvůli delšímu představci razantnější povel do řídítek. Akcelerace byla díky lehkým kolům a odpružení pracujícímu při tahu řetězu proti zanořování odpovídající, ovšem těžší jezdec pocítí spíše střední tuhost rámu, která na perfektním výkonu lehce ubírá. To bylo patrné hlavně při obou zamčených jednotkách, kdy tlumič nese nově hydraulické ovládání lockoutu a vidlice s mechanickým ovládáním dostala zcela přepracovanou páčku tvarově vycházející právě z hydraulické verze.

Na rovině tedy bike ukázal s odemčeným odpružením velmi hbitý a lehký jízdní projev bez omezení, s jen nepatrným pohupováním tlumiče, které se silnějším záběrem do pedálů spíše ustoupilo. **Ve výjezdech je to pak opravdový drtič všeho, co mu přijde pod kola, a ani nejprudší stojky mu neční potíže.** Ve sjezdech sice byl delší posed zprvu trochu nezvyklý, ale úhel vidlice nenaznačil žádné tendence stavění se na předek při ostřejším dobrzdování. Ovladatelnost jak v rozbitých pasážích, tak v dlouhých rychlých sjezdech byla perfektní, jen je třeba přihlédnout k trochu delšímu poloměru zatáčky, který geometrie vyžaduje. Vyvážené osazení pohonu spolu s nově použitými brzdami Magura poskytla precizní ovládání, takže v tomto směru nelze nic vytknout.

Celkový dojem jasně ukázal zaměření na maratony a delší jízdu v těžkém terénu, kde kvalitní odpružení nabídne jezdci maximum. Na rychlé XC okruhy by kolu slušela vyšší tuhost a hravější projev, nicméně v dané kombinaci je kolo ve všech směrech vyrovnané a systém odpružení patří k těm, které by i zaryté vyznavače pevných rámů mohly zlákat na opačnou stranu. ■

Technické specifikace

Rám: Custom Alu 7005 TB Superlight, 100 mm
Tlumič: Rock Shox Monarch XX
Vidlice: Rock Shox Reba RL 29, 100 mm
Kliky: Shimano XTR, 24–32–42
Brzdy: Magura MT6, 180 mm
Řazení: Shimano XTR
Přehazovačka: Shimano XTR
Přesmykač: Shimano XTR
Kola: Fulcrum Red Power 29 XL
Pláště: Schwalbe Rocket Ron Evo, 2.25"
Kazeta: Shimano CS-M771, 11–36
Sedlo: WTB Valcon
Sedlovka: Ritchey WCS Carbon
Řídítka: Ritchey PRO
Představec: Ritchey WCS 4Axis
Hmotnost: 12,45 kg
Cena: 92 990 Kč



chod odpružení, stabilita, komfort

průměrná tuhost

www.cyklgalerie.cz
největší nabídka cyklistických dresů
(již více než 500 modelů)

www.stevensbikes.cz
STEVENS BIKES
www.stevensbikes.cz

ZLATÝ Jaroslav Kulhavý

⇨ *Dokončení ze str. 1*

Nemá cenu komentovat průběh závodu, protože jej celý opanovala trojice Kulhavý, asi hlavní favorit Švýcar Schurter a Ital Fontana. Zatímco Schurter celkem „dětsky" odtáhl většinu závodu, Jarda Kulhavý ho nechal bláznit a pouze asi dvakrát si vyzkoušel své soupeře, co snesou. Snesli celkem dost. Fontana dokonce, ač celý závod zavěšený na třetí pozici, se také pokusil o nástup. Marně. Bylo jasné, že tentokrát nebude scénář k vítězi milosrdný, aby ho nechal ujet soupeřům o minutu, jak je ve světových pohárech zvykem, ale že se bude bojovat do posledního metru. Olympijský závod napsal skutečně především pro českou a švýcarskou fanoušky obec doslova nervy drásající závěr. Oba národy u televizí i na místě věřili, že vítězem bude ten jejich. Asi si to myslel i Nino Schurter, když v poslední zatáčce nechal lehkovážně volno ve spodním okraji zatáčky a toho využil Jarda Kulhavý. Tento bezchybný manévr jej vynesl před Schurtera a toho si už v závěrečné rovince ohlídal. Pohledem přes levé rameno si ho prohlížel, nasadil lehkou taktickou vlnu, což bývá nezbytné, a když se Schurter pokusil z posledních sil zrychlit, jako by mu Jarda řekl: „Ještě trochu a zrychlím také. Tohle je můj závod, chlapče". V každém případě se Jaroslav Kulhavý v závěru zachoval jako mazák, který přesně ví, co má dělat. To ostatně ukázal v průběhu celého závodu. Ale znáte to, když na to máte, tak to se taktizuje.

Jarda Kulhavý se tak vynesl do olympijských nebes. I když mnoho lidí na internetových forech tvrdí (ale to budou asi nezletilé děti), že pro cyklistu je nejvíce titul světového šampiona, tak být olympijský vítěz opravdu zaručuje takřka nesmrtelnost jména. Na mistry světa se mezi sportovními fanoušky časem zapomíná, ale na olympijské vítěze nikoliv. Zvláště u nás ne, protože jich zase tolik nemáme. Olympijský titul je pro opravdové vyvolené.

A ještě jeden moment byl zajímavý. Totální zklamání Nino Schurtera na stupních vítězů. Celý rok byl nejlepší a v tom nejhlavnějším závodě byl „až" druhý. Určitě zavládla smutná nálada i v zázemí týmu Scott, za který Schurter jezdí. Vždyť letošní olympijský závod nebyl jen soubojem jezdců, ale také kol velikosti 29, resp. 27,5 palce. Nedivili bychom se, kdyby Scott měl již dopředu připravené reklamní materiály na kola 27,5 na výstavu Eurobike, kde se každoročně určuje směr, kudy se asi bude v následujícím roce i letech dalších cyklistika ubírat. Klidně je tam ale může dát, protože být druhý je také dobré. Ale pro letošek vyhrála kola 29 palců, protože právě ta jezdí Jarda Kulhavý na svém Specializedu.

(kany)

KASK helmets
sky PRO CYCLING
ITALY MADE

VERTIGO 4990 Kč
MOJITO 3290 Kč
DIECI 3990 Kč
K.50 EVO 2490 Kč

Dovozce:
Jiří Škoda
Skoumalova 39, 621 00 Brno
www.cykloskoda.cz

Distributor:
Pažak s.r.o.
Černokostelecká 1168/90, 100 00 Praha 10
www.pazak.eu

VŠE O SVĚTLECH
Přední světlo HighFocus, je dokonalým příkladem designu charakteristickým pro BBB: plně funkční bez zbytečných složitostí. Světlo má integrovaný nastavitelný silikonový držák, pro snadnou montáž. Světlo je tak k dispozici pro použití na více kolech a držák nekazí vzhled vašich řídítek. Světlo HighFocus je jednoduchým a čistým řešením.
www.jmctrading.cz

www.cykl.cz - přehled cyklomaratonů

PAVLAČ

Campagnolo se rozhodlo podstatně přiblížit elektronické řazení běžným spotřebitelům. Pro sezónu 2013 uvede na trh řadu **Athena EPS**, jež bude zatím nejekonomičtějším řešením, jak přijít k technologii Campagnolo EPS. Značka z italské Vicenzy ovšem připravuje i celou řadu dalších novinek, a to například zapletená kola Scirocco 35 (s 35mm vysokým profilem ráfku) či kompletně přepracovaný model Zonda.

www.cyklonaradi.cz
Co Čech, to cyklomechanik!

Ekonomická **krize v Řecku** sice nevykazuje příznivý vývoj prodejů spotřebního zboží a například u automobilů nastal propad v posledních dvou letech o 40%. Naproti tomu, dle slov jednoho z řeckých výrobců kol Giorgose Vogiatzise, narostly prodeje kol o 25% na celkem 200 000 prodaných kol v roce 2011. Řekové tedy šetří náklady na všem a tudíž i na dopravě, a tak je levný provoz kola naprosto ideálním řešením.

Firma **Progress Cycle**, pod jejíž křídla na domácím trhu patří nepřeberné množství značek, rozšířila své portfolio o další přírůstek. Vedle Giantu, Fiziku, VDO, Camelbaku, Bellu a mnoha dalších se tak nově objeví značka **GU**, nabízející

širokou škálu energetických gelů, tablet a doplňků stravy. Není bez zajímavosti, že značka GU byla vůbec prvním výrobcem, který před lety přišel s energetickými gely, snadno konzumovatelnými v závodním nasazení.

Letošní ročník jednoho z nejtěžších závodů v Americe, **Leadville 100 Trail**, tedy náročného bikového podniku na sto mil, vyhrál jezdec týmu Topeak-Ergon, Alban Lakata, před Christophem Sauserem ze Specialized. V minulosti tento závod jel třeba i Lance Armstrong a na startu se pokaždé objeví zvučná jména světového bikingu. Je to zkrátka prestižní a kultovní závod, něco jako naše Rallye Sudety...

Zajímavou novinkou v nabídce značky **Giro** je přilba **Air Attack**, která v sobě spojuje celou řadu netradičních prvků konstrukce. Přestože se na první pohled tváří spíše jako městský nebo skateový model, ve skutečnosti se jedná o přilbu určenou pro silniční cyklistiku, eventuelně třeba pro dráhové disciplíny. Air Attack, který se objevil dokonce na největších etapových závodech na hlavách špičkových jezdců, vsadil na pouhou šestici ventilačních otvorů, ovšem doplněnou technologií Wind Tunnel. Přestože

se počet průduchů zdá být spíše jen symbolický, proudění vzduchu zde údajně zajišťuje speciální systém usazení, který drží přilbu dále od hlavy. Další zajímavostí je připínatelný „plexi" zorník, z materiálu od společnosti Carl Zeiss. Jeho uchycení se provádí pomocí magnetů. Přilba Air Attack, vracející se svým názvem do historie značky, tak vsadila na maximální bezpečnost a praktičnost, přičemž míra odvětrání by i přes absenci většího množství otvorů měla být údajně na vysoké úrovni. Nechme se tedy překvapit, až přilbu dostaneme do testu.

Na zářijovém **mistrovství světa v silniční cyklistice**, které se bude konat v holandském Limburgu, by se mělo na start postavit hned pět českých jezdců. V minulosti jsme na světovém šampionátu měli dva až tři zástupce. Letos by nás měl zastupovat nejen cyklokrosový mistr světa Zdeněk Štybar, ale vedle něj přicházejí v úvahu také Roman Kreuziger, František Raboň, Leopold König a samozřejmě Jan Bárta.

www.cykl.cz – soukromá řádková inzerce

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami

Jak na osu Hollowtech II

V předprázdninovém vydání této rubriky jsme se věnovali demontáži klik a středového pouzdra z rámu. Ukázali jsme si demontáž staršího provedení klik se čtyřhrannou nebo drážkovanou osou ISIS či Octalink. Nyní navážeme modernějším provedením ložisek Shimano Hollowtech II a osy integrované do kliky.

Pro demontáž klik Shimano s integrovanou osou potřebujeme v první řadě speciální klíč ❶, dále 5mm imbus a tenký plochý šroubovák. Imbusem povolíme oba šrouby svěrné objímky na levé klice ❷ a ná-

sledně vsuneme plastový klíč s kolečkem do vnější plastové matice ❸ v klice. Tato matice dotahuje kliku nadoraz ke středovým miskám, ovšem stahuje se pouze rukou, aby nedošlo k přetažení. Jakmile ji vyšroubujeme, plochým šroubovákem podebereme plastovou závlačku ❹ v drážce objímky na klice, která jedním zobáčkem sedí v otvoru v ose. Tato závlačka musí totiž po namontování a dotažení klik do rámu bez násilí zapadnout přesně do otvoru v ose, což signalizuje správnou rozteč ložisek na středovém pouzdru. Po uvolnění závlačky jen stáhneme levou kliku z osy. Pokud nejde dolů, můžeme ji lehce poklepat gumovou paličkou, ale stává se to minimálně. Paličkou pak vytlučeme osu i s pravou klikou ❺ ven z rámu a tím jsme připraveni k demontáži ložisek středového složení.

Klíč nasadíme na levou misku ❻ a povolíme ji směrem proti směru otáčení hodinových ručiček, má totiž pravý závit. Pravou misku s levým závitem (v případě standardního středového pouzdra) povolíme opačně, po směru otáčení hodinových ručiček. Musíme dost zabrat, misky bývají dotažené velkou silou a dost často se stává, že obyčejný klíč s otevřenými čelistmi se rozevře a skloužne po vnějším drážkování. Uzavřený klíč je tedy mnohem jistější a nemusíme se bát zabrat. Pokud máme obě misky venku z rámu, vyčistíme středové pouzdro hadříkem nebo kartáčkem, totéž provedeme se závitem misek, a středové pouzdro namažeme mazacím tukem. Následná montáž misek s ložisky nazpět, případně nového středového složení, má pouze jedno úskalí. Dobře zvolit množství vymezovacích podložek vzhledem k šířce středového pouzdra rámu. Plastová trubka mezi oběma ložisky je jen jakýsi ochranný prvek proti vodě a její rozměr v podstatě řešit nemusíme, zasouvá se do misek dost hluboko. Pokud montujeme nazpět staré misky, nasadíme podložky tak, jak byly předtím, jinak platí následující: Pro středová pouzdra šířky 68 mm bychom měli nasadit dvě vymezovací podložky ❼ pod pravou misku a jednu pod levou misku. V případě montáže přesmykače nebo vodítka řetězu pod pravou misku pak nasadíme vpravo i vlevo pouze jednu podložku a s ní samozřejmě nosný díl přesmykače či vodítka. Jestliže máme rám se šířkou pouzdra 73 mm, pak nasadíme jen jednu podložku pod pravou misku, případně s přesmykačem

plastové vnější krytky ❽ a vyčistit vnitřní prostor, aby nebyly na ložiskách nečistoty, které tento typ středových složení velice rychle posílají do bedny s kovovým odpadem. Ložisko z vnějšku nakonzervujeme mazacím tukem ❾ a nasadíme zpět těsnění ložiska i plastovou krycí vložku ❿. Vzhledem k odporu plastových vložek je lepší toto provádět po jejich namontování do rámu. Následuje namazání osy a její nasunutí do rámu, kdy ji na straně převodníků lehce doklepneme dlaní nebo paličkou nadoraz k ložisku, abychom mohli na lehce namazanou osu nasadit levou kliku. Kvůli jedné vodicí drážce s jinou šířkou nemůžeme nasadit levou kliku do jiné než navzájem rovnoběžné pozice s pravou. Kliku zajistíme plastovou maticí dotažením rukou ⓫ a následně bychom měli snadno zaklapnout plastovou závlačku do otvoru v ose ⓬, což potvrdí, že rozměrově je vše v pořádku. Pozor při nasazování levé kliky, závlačka nesmí být nadzvednutá příliš vysoko, aby se nezapřela zadní stranou o osu, pak není možné ji zacvaknout. Musí být nadzvednutá horní hranou jen tři až čtyři milimetry nad hranu kliky. Jakmile je vše na svém místě, dotáhneme střídavě oba imbusy svěrací objímky. Lehké otáčení klik nám potvrdí správnost provedené operace.

(už)

VAŠE DOPISY

Ahoj Kluci,

v posledním cykláči jsem četl test světla NiteRider. Chci se zeptat, jestli byste ho skutečně doporučili i pro vyloženě noční bikové vyjížďky? Řeším pořízení nějakého fakt hodně výkonného světla a přiznám se, že je pro mě docela důležitá i cena. Šest tisícovek, to je celkem raketa, ale pokud je světlo fakt dobré, tak bych je obětoval. Zatím byl mým top kandidátem model Aurora, který se dá sehnat na netu za nějakých patnáct stovek, nicméně jeho design je hodně „necyklistický" a na rodlech vypadá dost těžkopádně. O něco levnější a menší je Fénix, ale dá se říct, že se vlastně jedná o zmenšeninu aurory, takže i tohle světlo mě svým vzezřením až tak neoslovuje. NiteRider je sice podstatně dražší, ale vypadá docela profi. Co byste doporučili vy? Mám karbonového spešla epica, tak bych chtěl něco kvalitativně odpovídajícího... :-)

Předem díky za radu!

@Vašek Sellák

Ahoj Vašku,

Dá se říci, že tvoji kandidáti na bikové přední osvětlení do značné míry odpovídají oblíbenosti mezi nočními bikery. Aurora je klasika, za danou cenu perfektní poměr ceny a výkonu. Na silnější mód svítí jako motorka a dá se s ní skutečně plnohodnotně jezdit v terénu. Její design ale neoslovil ani nás, navíc plastový držák na řídítka vypadá hodně lacině, i když funguje. U modelu Aurora je ale potřeba neustále řešit ideální kontakt v zadním závitu, když zde dojde k jeho přerušení, světlo prostě zhasne. Takže ideálním doplňkem k této svítilně je sprej Kontaktol. Už se nám to s tímto světlem také párkrát stalo, že právě v ten nejméně očekávaný okamžik zhaslo, což je třeba v kamenitém sjezdu skutečně hodně nepříjemné. To je sice jediná, ale poměrně výrazná slabina světla Aurora. Naproti tomu NiteRider, i když je výrazně dražší, tak nemá z našeho pohledu snad jedinou slabinu. Po stránce výkonu, uchycení i spolehlivosti jsme u něj nezaznamenali žádný nedostatek. S nejvyšší světelnou intenzitou sice nedokáže svítit příliš dlouho, ale při o něco slabším módu, který je i pro jízdu v terénu zcela dostačující, je již životnost akumulátoru na jedno nabití naprosto dostatečná. Pokud jsi tedy ochoten investovat šest tisíc, NiteRider je velice dobrá volba.

Redakce

Dobrý den,

pořád řeším problém s plesnivějícím camelbakem. Snažím se v něm vozit většinou jenom vodu a přitom se mi hlavně v hadici hodně rychle udělá plesnivý potah stěn. Máte někdo radu, jak proti tomu bojovat? Předem díky za rady, zdraví Tomáš „Poly" Polák.

Rad by bylo asi vícero, tím vůbec nejzásadnějším je vždy nechat vnitřek vaku po vyjížďce a jeho vyprázdnění vyschnout. Před tím je samozřejmě potřeba vyfouknout nebo nechat vytéct veškerou vodu z hadičky. Na čištění útrob vaku ale existuje celá řada přípravků, stačí se podívat třeba na nabídku doplňků Camelbak. Můžete zvolit buďto chemickou cestu, tedy různé čisticí tablety, případně mechanickou. Právě Camelbak, ale i jiné značky, nabízí různé kartáčky, včetně speciálních, určených na vyčištění vnitřku hadičky. Nečistoty se ale hodně usazují také v nástavci, který je dobré sundat, žmoulaním jeho vnitřek zbavit špíny a usazenin a následně pečlivě propláchnout. Pro vysušení vaku je dokonce nabízeno i speciální ramínko, které se strčí nalévacím hrdlem do jeho útrob a následně se roztáhne, čímž od sebe oddělí obě stěny a zajistí tak vyschnutí. Všechny zmiňované originální doplňky jsou ale poměrně drahé, s trochou šikovnosti se dá jejich alternativa vyrobit i podomácku.

Redakce

AUTHOR BIKE CENTRE + MOTORIZACE
Od r. 2001 motorizujeme kola el. motorem, 24 měsíců záruka + 36 měsíců garance pozáručního servisu = 5 LET PROVOZU
Naše tříkolky FREEDOM s maxi již mají najeto více než 11 000 km!

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

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, Jiří Uždil ● Grafika: Typostudio Pavel Amler ● Distribuce: obchody s velomateriálem, sportovní prodejny, soukromí distributoři, na Slovensku L.K.Permanent, poštový priečinok 4, 834 14 Bratislava, tel. 07/52 53 719–12 ● Registrováno MK ČR ● Evidenční číslo MK ČRE 6596 ● ISSN 1210-700x ● Za obsah, kvalitu a pravdivost inzerátů ručí inzerent. ● Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p. OZSeČ Ústí nad Labem, 27. 2. 1998, j.zn. P-938/98.

Galaxy Sirius Pro XT

Název Sirius představuje již řadu let to nejlepší mezi závodně koncipovanými hardtaily, co umí domácí značka Galaxy nabídnout. Pro letošní rok tento model dostal zcela nový, samozřejmě celokarbonový rám, respektující aktuální konstrukční trendy. Díky tomu jsou jízdní vlastnosti kola ve srovnání s předchůdcem o značný kus dále. A přestože je pro značku Galaxy z hlediska prodejních statistik určitě zásadní především střední třída, tak i v padesátitisícové cenové hladině, kde je konkurence hodně našlapaná, dokáže postavit velice zdařilý model. Ten je navíc výkladní skříní firmy CykloŠvec, neboť mezi osazením najdeme jak špičkový Fox, a to dokonce s luxusní povrchovou úpravou vnitřních nohou Kashima, tak i komponenty Deda, zapletená kola Black Jack nebo třeba pláště Kenda Karma. Všechny zmiňované značky, včetně vlastního Galaxy, na náš trh právě firma CykloŠvec dodává.

Nový model Sirius zaujme především propracovanými prvky konstrukce, podpořenými dotaženou grafikou i barevnými kombinacemi. **Dominantní je především mohutná spodní rámová trubka, jejíž průřez má stejnou šířku jako celé středové pouzdro, do nějž trubka plynule přechází.** Již z toho se dá předpokládat vysoká boční tuhost rámu. Vpředu pak najdeme kónickou hlavu s 1,5" spodním ložiskem, jemuž je samozřejmě uzpůsobena také přední vidlice s „tapered" sloupkem. Zadní stavba rámu sází na hodně vysoký profil esovitě prohnutých řetězových vzpěr a na zcela přímé, naprosto „čisté" vyhlížející sedlové vzpěry. Zajímavě působí patky, především určité přesazení sedlových vzpěr za osu zadního kola, čímž se navyšuje schopnost rámu pohlcovat otřesy. Brzdový třmen je uchycen standardem Post Mount, a to uvnitř zadní stavby na řetězové vzpěře, což jej jednak více chrání a současně to umožňuje použití kratší hadice, jež je vedena po spodní straně dolní trubky. Estéty nadchne vnitřní vedení řadicích bowdenů, které jsou vcelku, tedy bez přerušení pro vedení lanka rámem. Díky tomu je systém odolnější vůči zanesení nečistotami. Z vyložených detailů zaslouží zmínku například nalepený duralový plech na zadní stavbě, v místě pod převodníky. V případě zasukování řetězu je tak karbon dokonale chráněn před poškozením.

V hlavní roli rychlost

Celková hmotnost 10,6 kilogramu ve velikosti 20" je celkem standardní hodnotou, ovšem po stránce akcelerace nelze mít ke kolu jedinou připomínku. **Solidně tuhý rám je maximálně podpořen kvalitními koly s nízkou obvodovou hmotností a vynikajícím obutím. Výsledkem je hodně sebevědomé zrychlení, srovnatelné dokonce s o třídu dražšími modely.**

Celková ovladatelnost je zde lehce ovlivněna posedem trochu více orientovaným nad přední kolo, což je důsledek sedlovky s přímým zámkem. Díky tomu **sirius exceluje hlavně ve výjezdech, kde nemá přední kolo zbytečné tendence k odlepování od země.** Samozřejmě záleží na preferencích každého jedince, nám by se zde možná o něco více líbil standardní zámek s lehkým zadním přesazením, jde ale spíše o zvyk. **Při jízdě po klasické XC trati a po točitých pěšinách je však ovladatelnost naprosto bezproblémová. Sirius se v tomto ohledu jevil jako o něco živější, ovšem skvěle předvídatelný společník. Ve sjezdech pak s narůstající rychlostí získával na stabilitě,** v hodně prudkých klesáních však logicky vyžaduje o něco dřívější přesunutí za sedlo. Každopádně díky své celkové ovladatelnosti je kolem, které v případě zkušené pilotáže rozdává radost z jízdy, což nebývá u závodně koncipovaných XC modelů vždy standardem. Samozřejmě k tomu přispívá nejen ochota akcelerovat, ale i minimální síla, která dokáže přimět obě kola k odlepení od země.

Pokud se zaměříme na jízdní komfort, tak ten je vpředu dílem dokonale pracující vidlice Fox, jejíž citlivost i k těm nejmenším nerovnostem byla naprosto příkladná. Ovšem ani zadní partie kola nepatří do skupiny nepoddajných. **Nejenže rám skutečně dokáže celkem zřetelně zahladit ostrost rázů, ale i karbonová sedlovka Deda zvládá odvést při jízdě v sedle nemalou práci.**

Nejen Fox & Deda...

Jak už bylo napsáno výše, přední vidlice je po stránce funkce naprosto perfektní, celkovou tuhost a kvalitu vedení předního kola do zatáček navíc zvyšuje použití pevné přední 15mm osy. Asi jediné, co nám zde vzhledem k celkovému závodnímu ladění kola chybělo, byl dálkový lockout z řídítek.

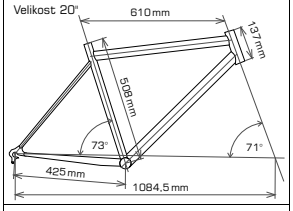
Kola Black Jack XC380 nejenže navyšují celkovou designovou atraktivitu kola, ale především jsou skvělou oporou i pro silovou jízdu. Pláště Kenda Karma v kevlarové verzi platí za vyzkoušené, hodně rychlé univerzály, vhodné jak na maratonské tratě, tak na běžné XC.

Připomínky snad ani nelze mít ke kompletní sadě Deore XT, jež je zastoupena včetně klik. Největší pochvalu u současného ikstéčka ovšem zasluhují kotoučovky. Ty sice již nedisponují výrobně nákladným jednodílným třmenem jako předchůdce, ovšem z hlediska brzdného výkonu patří mezi absolutní špičku, a to mají přitom doslova titěrné ovládací páčky.

Pokud máme shrnout naše dojmy, tak se v případě poslední generace modelu Galaxy Sirius podařilo perfektně vyvážit jízdní vlastnosti a za cenu 51 990 korun nabídne varianta Pro XT odpovídající protihodnotu. A komu by se náhodou nelíbila bílo-zelená kombinace, může zvolit rovněž bílo-červenou. Další alternativy modelu Sirius využívají osazení Sram X.0 nebo Deore XT/SLX, v nabídce je ale také samostatný rám. ■

Technické specifikace

Rám: Full Carbon
Vidlice: Fox Float 100 RLC FIT QR15, Kash. 100 mm
Kliky: Shimano Deore XT 24-32-42
Brzdy: Shimano Deore XT
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kazeta: Shimano Deore XT 11-34 (9)
Kola: Black Jack XC380
Pláště: Kenda Karma kevlar 2,1"
Řidítka: Deda Big N' Bar
Představec: Deda Quattro2 Twotone
Sedlovka: Deda Drittisimo
Sedlo: WTB Silverado
Pedály: Shimano PD-M520
Hmotnost: 10,6 kg (vel. 20")
Cena: 51 990 Kč



⊕ vyvážené jízdní vlastnosti, supercitlivá vidlice, výkonné brzdy

⊖ lockout na korunce, přímá sedlovka

Izraelské mazání

Tuto blízkovýchodní zemi si každý spojí s židovskou vírou a tu pak s košer potravinami nebo alkoholem, jejichž příprava se řídí přesnými pravidly. Málokdo tuší, že cyklistická značka **Joe's No-Flats**, která zní stoprocentně „americky", pochází právě z této země. Její produkty ale nejsou košer a může je používat i vyznavač jakékoliv víry nebo ateista.

Joe's vlastní dva cyklističtí nadšenci, kteří dle svých slov vyráběji produkty od bikerů pro bikery, samozřejmě i pro silničáře. Kromě preventivních tmelů do bezdušových plášťů, speciálních konverzních kitů na tubeless nebo duší s tmelem uvnitř vyráběji i maziva. U nich rozdělují nabídku na maziva PTFE, tedy na bázi teflonu, a na Nano maziva, která staví na vysokém obsahu miniaturních mazacích částic. Ty by měly po namazání dokonale očištěného řetězu zajistit hladké klouzání jednotlivých ploch článků řetězu po sobě, a to vytvořením jakési mezivrstvy kulatých částic, po kterých se mikroskopicky nerovné plochy budou snadno odvalovat. Teorie je jedna věc, praxe ukáže, co maziva vydrží. V testu totiž máme hned čtveřici Nano maziv pro horská a silniční kola a do sucha i mokra, navíc doplněná o dvojici PTFE maziv. Všechna v praktickém 30ml balení s kapátkem, takže budou ideální i do kapsy dresu pro použití během závodu.

Cena za 30ml balení je 159 korun, větší 100ml balení stojí 279 korun. Brzy se můžete těšit na praktický test funkčnosti a životnosti těchto produktů. **(už)**

ProGold LUBRICANTS
www.cykloprofi.cz

POLYGON
-50 %, to je přímý prodej za tovární ceny!
Vyber si ze 139 modelů jako Sam Reynolds, vítěz Monster Energy white style 2012
www.polygonbike.cz Vzorková prodejna kol Praha Zdiby

Produkty firmy Nacházel v novém dresu.
BIKE WORKX
PROFESSIONAL LUBRICANTS
PRODUKTY BIKEWORKX POUŽÍVAJÍ:
Merida Biking Team, AC Sparta Praha Cycling, Cyclo Team Budvar Tábor, Team 4ever, Team Nutrixxion, Jan Kopka a další
www.bikeworkx.eu

SA SPORT ARSENAL
Cyklistické brašny a nosiče
Řídítkové
Podsedlové + nosiče na sedlovku
Velkoobjemové + přední nosiče
Velkoobjemové + zadní nosiče
Velkoobjemové
Rámové
Velkoobjemové
www.sportarsenal.cz
Sport Arsenal s.r.o., Poděbradova 1772, 289 22 Lysá nad Labem
tel./fax: +420 325 551 962, e-mail: sportarsenal@sportarsenal.cz

Od 4EVER k BMW

Na našem trhu není mnoho výrobců, kteří by svá kola ve velkém montovali ve vlastních prostorách a navíc ještě zvládali montáž pro další domácí i evropské značky. Domácí 4EVER je jedním z mála, kteří svá kola montují ve vlastní továrně ve Studénce a díky kvalitě montáže opouštějí její brány jak kola se čtyřkou ve znaku, tak třeba kousky s logy Mini (Cooper) pro automobilovou společnost BMW.

Při naší návštěvě jsme s majitelem firmy Radimem Brožem probrali nejen úskalí montáže a vývoje kol, ale i situaci v cyklistice obecně nebo nejnovější politiku točící se kolem devětadvacítek versus šestadvacítek.

Majitel firmy Radim Brož s novým rámem modelu Ultra, který bude mít přebroušené a vyhlazené svary nebo kónickou hlavovou trubku, jak si žádají poslední trendy.

Montážní prostory jsou poměrně nové, jak dlouho tady fungujete?

Na trhu jsme jako značka už patnáct let, ale před čtyřmi lety, když byl cyklistický byznys na vrcholu, jsme tento areál koupili a začali jej rekonstruovat. Bohužel s propadem obratů domácího cyklistického trhu se vše trochu zpomalilo, takže ještě nemáme všechno hotové. Zpomalení trhu ale na druhou stranu vrátilo všechno tak nějak do normálu, takže výroba a vývoj už nejsou tak hektické, jako to bylo v období, když bylo tohle odvětví na vrcholu a vyrábělo se mnohem více kol.

Nemáte obavy z dalších krizí v cyklistice?

Ono se to na trhu trochu vyselektovalo, takže některé značky, které vždy nabízely a dále nabízejí jen „duralový rám s přední odpruženou vidlicí" ztrácejí malinko dech. Během dalších tří let se to ještě více vytřídí a zůstanou jen značky, které jsou schopné zákazníkovi nabídnout určitou kvalitu nejen kol, ale také vývoje a především doplňkového servisu. V současnosti začíná být největším otazníkem naplánování výroby a prodejů v devětadvacítkách. Je asi jasné, že trend devětadvacítek bude sílit, ale otázkou je, zda poměr prodejů zůstane stále ve prospěch šestadvacítek, nebo nakonec dojde k překlopení trhu. Na příští rok chystáme karbonovou devětadvacítku se zcela novým rámem, který bude mít špičkové parametry, takže rozhodně nenecháváme tuto kategorii bez povšimnutí. Problém je obecně s omezením konstrukce vzhledem k průměru kola, takže jednak řešíme průchodnost zadní stavby kvůli šíři pláště, jednak také pozici přesmykače, aby nepřišel do styku se zadním pláštěm kvůli kratší zadní stavbě, aby kolo bylo slušně ovladatelné i v náročném terénu. Je to všechno o vlastním vývoji a nových technologiích, které my jako výrobci neustále hledáme. Naproti tomu mnozí obchodníci v tomto trochu zaostávají a problém začíná být v tom, že se v nových technologiích tak dobře neorientují a nemají přehled.

Obchodníci komunikující s konečným zákazníkem musí rovněž udržet krok s vývojem nových technologií a technických řešení tak, aby byli schopni zákazníkům odborně vysvětlit rozdíly v jednotlivých modelech kol nebo značkách. To klade na specializované obchody velké nároky ve vzdělanosti, které by rozhodně neměli prodejci podceňovat. Tohle je jejich hlavní devíza proti prodeji kol v prodejnách nadnárodních řetězců. Dnes existuje na cyklistickém trhu nepřeberné množství technických řešení v konstrukci kol a dobrá speciálka by je měla nejen výborně znát, ale především umět kvalifikovaně servisovat. S nepřeberným množstvím technických řešení samozřejmě stoupá náročnost na škálu náhradních dílů a nářadí, které by měl mít obchodník k dispozici. To vše musí zákonitě zdražit službu servisu na reálnou úroveň. Dnes se spousta obchodníků stále trochu stydí říct si o adekvátní odměnu za servis kola. To je myslím chyba. Kolo je dnes na vysoké technické úrovni a zákazník musí se zvýšenou cenou servisu počítat stejně, jako si na to přivykl například v autoopravnách nebo třeba v opravnách elektro.

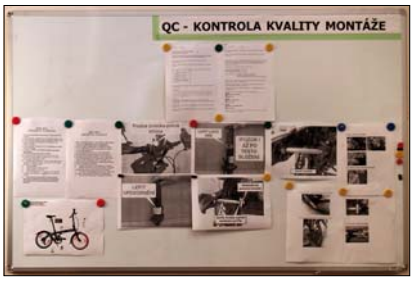
Není to u devětadvacítek i u klasiky třeba o renomé značky nebo marketingu, vzhledem k následným prodejům?

Za těch patnáct let na trhu sledujeme vývoj v postupném navyšování prodejní ceny kol. Jednak se prodává méně nekvalitních kol v supermarketech, kde už zákazníci pochopili, že kvalita je skutečně mizerná, ale především přišla dražší, např. celoodpružená kola, karbonová kola, skutečně cenově vyšší kategorie, která tady před lety chyběla. My se orientujeme na kategorii spíše nad deset tisíc korun, kde jsme vzhledem k finanční náročnosti, dané kvalitou montáže, silnější než v levnějších kategoriích. Je někdy až překvapivé, kolik dražších karbonových hardtailů nebo fullů s naším logem v Čechách jezdí. Větší zájem registrujeme o dražší typy z jedné modelové řady než o nejlevnější verze s ekonomičtějším osazením.

Ovšem je to také trochu regionální záležitost, protože ne všude jsou lidé ochotni jezdit na kvalitním kole s naším logem, ale raději si připlatí za značku, která bude mít dražší image, byť se stejnými vlastnostmi. Myslím ale, že v poslední době se i pohled našeho zákazníka malinko mění a spousta lidí začíná preferovat domácí výrobce a značky. V rozvinutých zemích jako je Německo, Švýcarsko, Francie a podobně je jde za rok rukama třeba dvě stě modelů pro deset značek, takže mají obrovské zkušenosti a výsledek je společná práce, aby se rám líbil nám a zároveň měl odpovídající technické parametry. Následně přichází náročné a dlouhé testování. Naší výhodou je to, že nové rámy uvedeme dříve, než s tím přijdou další, kteří jen kopírují. Samozřejmě můžeme mít stejný rám jako některé další menší značky, ale to je dáno tím, že my můžeme povolit výrobu daného rámu firmám, které na náš trh nezasahují, a díky tomu tak zlevnit náklady na nové formy. My nemáme stejný rám jako oni, to oni mají obvykle stejný rám jako my, což jsme schopni papírově deklarovat. Náklady na formy jsou totiž obrovské a podělit se o ně s dalšími výrobci znamená jen možnost snížení finální ceny rámu, což je přínos pro zákazníka. Jen pro představu, karbonový rám devětadvacítky jsme měli v ruce včas už před letošní sezónou, ale nebyli jsme s ním na sto procent spokojeni, tak jsme uvedení na trh odložili. Teď jsme se s výsledkem absolutně ztotožnili a rám budeme prvně prezentovat na největší světové výstavě Eurobike v Německu na konci srpna.

My například vyrábíme rámy ve čtyřech asijských továrnách (99 % rámů kol se dnes vyrábí právě v Asii), z nichž každá má určitou kvalitu a podle toho se tam vyrábějí rámy různých cenových kategorií. Paradoxně rámy na naše kola v ceně patnáct a více tisíc vyrábíme v továrně, kde se vyrábějí mnohem dražší kola, až si říkáme, zda to není zbytečná investice do kvality, kterou zákazník neocení. Nicméně díky tomu máme jistotu, že kvalita rámu je zaručena, a nemusíme mít strach, že jsme něco podcenili.

Třeba u celoodpružených rámů nemůžete navrhnout konstrukci a pak tam dát nějaký tlumič. Konstrukce se vyvíjí v kooperaci s výrobcem rámů a pak jde ještě na schválení k výrobci odpružených jednotek, aby dodal tlumič na míru, kvůli zaručení maximální funkčnosti. Každý typ rámu potřebuje vlastní, patřičně nastavený tlumič, takže nějaké pokusy v tomto směru jsou také nesmysl. Nastavení tlumiče nebo typ někdy neřeší ani designér rámu, ale pošle výkres k výrobě a ten nastaví tlumič přesně podle charakteru chodu zadní stavby. Proto my třeba neprodáváme naše rámy bez tlumiče, aby byla zaručena stoprocentní funkčnost.



Výpadá to sice jako školní nástěnka, ale všechny důležité detaily, které by mohl montážník zaměnit, jsou zdůrazněny, aby nedošlo k chybě a vše bylo přesně podle přání zákazníka. Kromě nástěnky funguje i televize na stěně, kde se střídají fotky detailních záběrů montovaných komponentů.

Detaily nám na výkresu sice ukážou finální podobu, ovšem takový výkres musí ještě vidět výrobce tlumičů, aby dokázal naladit tlumič přesně podle charakteristiky pružení. Jedno bez druhého nemůže bez vzájemné shody naplno fungovat.

Každý rám prochází měřením a kontrolou detailů, zda jsou v pořádku závity, nebo jestli není poškozený lak. Kontrolor také prochází všechna kola na stojanech.

Před centrováním kol je třeba ručně nastrkat do nábojů dráty a strojově našroubovat niply, pak už vše zvládne stroj poháněný elektřinou a stlačeným vzduchem.

Každé kolo je na jednom stojanu a pracovníci přecházejí od jednoho kola k druhému a postupně je osazují komponenty, seřizují a následně balí. Proti pásové výrobě je to mnohem přesnější a kvalitnější proces.

Nazouvání pláště ručně je rychlejší a přesnější než s pomocí stroje. Pro dvě stě kol denně je tedy třeba obout čtyři sta ráfků.

Ačkoliv to vypadá jako hodně našlapaný sklad, jde o malý předvýrobní sklad, jehož kapacita je maximálně na tři dny výroby.

Na počátku je vývoj rámu, vzniká všechno kompletně tady u vás, nebo si vybíráte z katalogů asijských výrobců již hotové designy?

My přicházíme nejdříve s určitým nápadem na konstrukci rámu, ovšem to samo o sobě ještě neznamená, že finální podoba bude stejná. Patříme do vývojové skupiny s několika velkými světovými značkami, takže ke konstruktérům spolupracujícím také s nimi přineseme svůj nápad a oni nám pak spočítají všechny detaily a řeknou, co může být problém a zda má náš návrh smysl, nebo co zachovat a kde přemýšlet o změně či vylepšení. Těmto konstruktérům promě jsme ale mnohem jednodušší zjistit, že je třeba u pátého kola méně dotažená klika. a tudíž je špatně nastavený dotahovací moment. V ten okamžik ale pracovník může všechno snadno přetáhnout, bez nutnosti vybalení kola z krabice za pásem. Kontrolor se tedy dostane ke každému kolu ve stojanu a netlačí ho běžící pás, takže může pracovat mnohem přesněji, což se u pásové výroby nedá zvládat. Samozřejmě se to promítne v nákladech na výrobu kola, proto nejsme schopni takto vyrobit třeba supermarketové kolo, protože náklady na montáž by u něho byly až deset procent z jeho ceny. U kol za patnáct nebo třicet tisíc už je to snesitelné a kvalitní montáž se vyplatí. Proto si u nás některé zahraniční značky nechávají montovat svá kola, protože mají zaručenou kvalitu. Tohle všechno ale zákazník mnohdy nevidí, ten sleduje, jestli přehazovačka nese logo XT, i když je v kombinaci se sadou Acera.

V televizi na stěně tady běží pravidelně několik fotek, na kterých jsou vyobrazené detaily komponentů, které patří na daný typ kola, jenž se právě montuje. Protože se někdy montuje během dne i více modelů, nemůže si každý pamatovat, co kam patří, zda chce onen zákazník vést bowdeny do kříže nebo přímo kolem hlavové trubky, případně jaký typ přehazovačky a s jakou délkou ramínka na daný model patří. Pokud někdo namontuje jiný typ přehazovačky, bude to sice fungovat, ale ve skladových zásobách nám následně bude tahle přehazovačka chybět pro další typ kola, který se bude montovat později. Všechno musí fungovat přesně, od naskladnění komponentů a jejich vychystání pro montáž, až po kontrolu a samotnou montáž. Tohle všechno několik fotek pravidelně běžících na obrazovce ulehčí. Zároveň máme i tabuli kontroly kvality, kde jsou vyobrazené všechny detaily, na které je třeba dát při montáži pozor. Samozřejmě postup a všechny figly při montáži se dají neustále vylepšovat, proto také občas koupíme několik konkurenčních kol, která rozebereme a zkoumáme, jak jsou smontovaná, abychom se inspirovali, co dělá konkurence dobře a co špatně. Víme, že v kvalitě montáže patříme k tomu nejlepšímu, co je na našem trhu k dispozici.

Před samotnou montáží ovšem kontrolor kvality proměřuje jednotlivé rámy, aby odpovídaly všechny rozměry, kontroluje i lak a až potom je uvolní pro montáž. U vidlic se seřezávají sloupky na patřičnou délku a pak už se jen frézuje, lisuje a montuje. Kromě stojanů s koly funguje další provoz pro obouvání kol, která obouváme ručně. Sice na to máme zakoupené stroje, ale ruční práce je rychlejší a v podstatě přesnější. Na zapletená kola se namontuje kazeta nebo kotouč brzd a pak už putují ke stojanům. Kromě hotových výpletů si také sami zaplétáme kola, kde nejdříve pracovnice nastrkají do nábojů dráty, stroj přitáhne niply a takto předpřipravený výplet putuje do plně automatického centrovacího stroje. Tyto mašiny, každá zhruba za šedesát tisíc eur, umí vycentrovat každý rozměr kola podle přednastaveného programu. Niply se postupně přitahují, výplet se několikrát bočně promačká, aby se stabilizoval, a vše se centruje na přednastavenou toleranci. Levnější kola

Pokračování na následující straně ⇨

Ghost a Lapierre elektronicky!

Elektronicky řízený tlumič zde již v minulosti byl, pod názvem Smart Shock jím kdysi dávno vybavila své celoodpružené modely značka K2. Poruchovost a částečně i pochybnosti nad samotnou funkcí a přínosem systému však byly důvodem k jeho zániku. Umělá elektronická inteligence byla

později nahrazena mechanickou ve formě různých „brainů“ či „teralogiců“. Nyní ovšem přichází **E:i Shock**, který je výsledkem více jak pětiletého vývoje společnostmi Accel a Rock Shox, a to pro značky Ghost a Lapierre. Stejně jako kdysi Smart Shock také E:i Shock funguje za pomoci senzorů, které ovšem zaznamenávají nejen povahu terénu na základě četnosti a síly rázů, ale současně intenzitu šlapání. Veškerá data dokáže systém neustále vyhodnocovat a desetkrát za vteřinu podle toho upravovat charakteristiku pružení a tlumení. Uživatel ale může do elektronického nastavení zasahovat také sám podle svých potřeb, případně má možnost využít některý z „auto“ programů.

Jako základ posloužil vzduchový tlumič Rock Shox Monarch RT3, doplněný o potřebnou elektroniku. Celý systém využívá pro vyhodnocení síly a četnosti rázů senzor, který se umístí na vnější nohy přední vidlice, samozřejmě zevnitř, v podstatě stejně jako čidlo cyklocomputeru. Na tlumiči nalezneme malou nadstavbu, podobně jako třeba u měničů Shimano Di2, s nimiž má nový systém elektronického pružení velice podobnou také baterii, koncipovanou pro umístění na spodní trubku. Celá sestava samozřejmě vyžaduje speciální computer, upravený pro montáž nad představec, a ovladač manuálního přenastavení, určený pro umístění co nejblíže gripu.

O přesné funkci pružení a tlumení toho zatím není příliš známo, nicméně systém E:i Shock se objeví již na některých sériových modelech Ghost a Lapierre 2013. V případě Ghostu se bude jednat o tři rámové platformy a celkem šest modelů, Lapierre s tímto tlumením nabídne rovněž tři platformy na celkem deseti modelech.

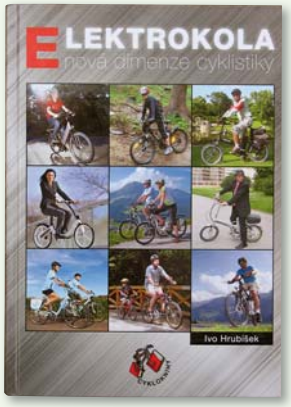
Pro co nejdokonalejší přenos dat a bezpečnost zvolil výrobce použití standardních kabelů, opět podobné jako elektronické řazení Shimano nebo Campagnolo. Výrobce k novince dodává, že výdrž na jedno nabití bude 25 hodin jízdy, a to s provedením dvou set změn v nastavení tlumiče za hodinu. O stavu nabití baterií jezdce informuje displej computeru, stejně tak o nastaveném modu. Systém ale údajně funguje i při velmi nízkém napětí, přičemž baterie by i po tisíci dobíjecích cyklech měla nabídnout osmdesát procent své původní kapacity. Celý systém není navíc závislý na konkrétní přední vidlici, dá se tedy kombinovat s předním odpružením jakékoli značky. Jako jedinou údržbu výrobce uvádí výměnu baterie a samozřejmě běžný servis tlumiče. Každopádně jsme zvědavi, až novinku otestujeme v praxi. Nicméně pokud se také elektronické řazení časem protlačí i do světa MTB, bude těch kabelů a baterií na rámu už trochu moc. Doufejme tedy, že aspoň něco konstruktéři zachovají na mechanické bázi…

A když už jsme u značky Lapierre, nemůžeme vynechat jednu z nejdůležitějších novinek pro rok 2013, a to celoodpružený devětadvacítkový model **XR**. Ten bude koncipovaný pro maratonské a XC nasazení, s čímž koresponduje také zdvih 100 mm na obou kolech. Zásadní je ale především atypická konstrukce vysoce tuhého rámu, s tlumičem umístěným v jakémsi předsazení sedlové trubky. Výrobce uvádí, že hmotnost rámu by se měla pohybovat v rozmezí 1800 až 1900 gramů v závislosti na konkrétním modelu a že váha celého kola se v prestižní modifikaci Team podařila vměstnat pod deset kilo. Již teď se zdá, že novinek bude pro příští sezónu skutečně hodně.

(kad)

E-KOUTEK

Přestože se v této rubrice věnujeme elektrokolům, elektropohonům a všemu co souvisí s technikou této kategorie kol, budeme se tentokrát věnovat knize. Nezbláznili



jsme se, nechceme rozebírat moderní prózu, ale řeč bude o knížce „**Elektrokola, nová dimenze cyklistiky**“.

Její autor Ivo Hrubíšek je v cyklistické literatuře známý již třicet let. Kromě dvou knih z let 1982 a 1987 věnujících se zdravému pohybu na kole a historickým kolům jsou nejznámější publikace „Horské kolo od A do Z“, které vyšly a byly aktualizovány v letech 1992 až 2002. Problematiku horského kola, technické detaily, historii a vývoj popsal autor ve svých knihách vždy perfektně, totéž platí i pro tuto publikaci o elektrokolech. Je až s podivem, co všechno se čtenář dozví o jejich historii, která sahá v Japonsku a v západních zemích hluboko do osmdesátých let, prapůvodní stroje s elektromotorem dokonce jezdily už ve třicátých letech minulého století. Vše je v knize pečlivě popsáno, nechybí řada fotografií, vysvětlivky všech pojmů, zobrazení postupného vývoje elektrokol nebo rozebrání výhod jednotlivých systémů. Pro ty, kdo váhají s nákupem elektrokola, je užitečná kapitola o tom, čeho se vyvarovat a na co se při výběru zaměřit. Samozřejmostí je i srovnání trhů s elektrokoly a informace o normách a nařízeních pro elektrokola.

Součástí knihy je i malý přehled vybraných elektrokol na našem trhu a několik stránek s kontakty na firmy zabývající se tímto sortimentem. Některé z těchto firem, jako BP Lumen, provozovatel prodejní sítě kolanaelektriku.cz nebo Cyclestar či Tersys přitom vydání knihy podpořily. Pokud tedy hodláte zabřednout do problematiky elektrokol hlouběji, případně se věnujete jejich prodeji a chcete si doplnit mezery, je tenhle průvodce přibližně za 300 korun ideálním společníkem. **(už)**

Od 4EVER k BMW

⇨ *Dokončení z předešlé strany*

centrujeme na toleranci 0,4 mm, tedy 0,2 mm nahoru a 0,2 mm dolů, dražší kola centrujeme dokonce na toleranci 0,15 mm. Všechny výplety musí být hotové vždy den předem, aby byly připravené pro montáž na další den. Jelikož jsou všechny stroje pneumatické, máme i velkou kompresorovnu se zásobníky stlačeného vzduchu, které vyrovnávají případný pokles tlaku, aby byl pro nářadí a stroje zaručen konstantní tlak kvůli přesnosti. Laděním tlaků a nastavováním jsme strávili skoro dva roky.

Centrovací stroj dokáže vycentrovat všechny rozměry výpletů s tolerancí až 0,15 mm, přičemž nejen centruje, ale umí i výplety z boku promačkat kvůli stabilizaci při zatížení. Cena jednoho stroje je zhruba 60 000 eur.

Dvě stě kol denně znamená obrovské množství komponentů, jak je to s dodávkami dílů pro montáž?

V první řadě máme velké sklady dílů v další hale, které se průběžně doplňují, z nich vychystáváme díly do menšího předvýrobního skladu v montážní hale, podle typů kol, která se budou montovat. Malý sklad jsme schopni vyprázdnit v podstatě za jeden až tři dny montáže. V cyklistice je problém obecně s dodávkami dílů, protože z Asie se často dodávky o měsíc nebo dva opozdí a nedá se s tím nic dělat. To se třeba v automobilovém průmyslu nestane, tam jsou termíny dané, cyklistika je v tomhle dost problematická, takže se musí objednávat s dostatečným předstihem. Zajímavá je situace na trhu s odpružením, tam dnes nemá Rock Shox v podstatě konkurenci, protože nabízí v každé cenové hladině nějaký model ve více modifikacích a na levnější kola nabízí dostatečný výběr Suntour. Fox sice nabídku má, ale cenově už je to především na kola s osazením SLX a výše.

My například do konce června montujeme aktuální kolekci, pak se vše uklidí a začínáme vyrábět vzorky na další rok, jejichž montáž trvá mnohem déle než u velké série jednoho modelu. Tam uděláme třeba jen deset vzorků za den, u kterých kontrolujeme hlavně funkčnost daných komponentů vůči rozměrům rámu, typu středových pouzder nebo šířce osy. Ne vždy totiž všechno funguje tak, jak to výrobce komponentů deklaruje. Tohle zdržuje montáž každého vzorku proti standardním modelům, kde je všechno už vyzkoušené.Kdybychom montovali celý rok jeden typ kola, bylo by to nejsnadnější, co by se dalo dělat. Každý by se naučil všechny postupy a byl by schopen montovat rychleji a přesněji. Bohužel pestrost modelů i značek nezaručuje stejnou rychlost výroby pro všechny. Například montujeme kola pro jezdění po továrně pro jednoho německého zákazníka. Kabely vedené vnitřkem rámu je nutné provlékat s pomocí kamery, což značně zpomaluje výrobu. Tyhle úkony se navíc proti standardní montáži zaznamenávají do protokolu a následně se započítávají do výsledné ceny montáže. Zákazník s tím ovšem musí souhlasit, nelze navýšit cenu montáže bez jeho souhlasu.

Nemáte tu jen kola 4EVER, ale jsou vidět i další loga.

Montujeme skládací kola pro automobilovou značku Mini z koncernu BMW, dále montujeme pro několik domácích značek nebo německé partnery a občas se objeví i netradiční kola pro západní trhy, která by se u nás vůbec nechytila. Montáží kol pro BMW jsme dosáhli výborného výsledku. Tato značka totiž chystá po letech novou kolekci vlastních kol, pro jejichž montáž oslovili několik evropských výrobců. My jsme prošli náročným sítem a postoupili mezi desítku a následně mezi trojici finalistů. Zda vyhrajeme, to se teprve uvidí, ale už finálová trojice svědčí o vysoké kvalitě naší výroby. Zajímavé je, že audit pro BMW nebyl zaměřený jen na postupy montáže, kontrolu kvality, cenu nebo zaručení dodávek, ale i na spoustu věcí kolem. Zajímalo je třeba, jak se naši zaměstnanci stravují, zda je pravidelně školíme, jaké mají pracovní podmínky, nebo jestli u nás třeba nepracují nezletilí. Na jednu stranu nepodstatné věci pro výrobek jako takový, ovšem pro značku BMW velice důležitý. Kdyby se totiž cokoliv stalo, můžou novináři napsat, že BMW vyrábí v továrně, kde třeba pracují děti, nebo zaměstnanci nemají pauzu na jídlo a už to poškodí značku jako takovou. To si takový výrobce nemůže dovolit, a proto byl audit tak náročný. Lidé z mnichovské centrály u nás v továrně při auditu kvality strávili dva dny a prošli doslova každým koutem firmy, než jsme smontovali jejich první kolo. Uvidíme tedy, jak to dopadne, už teď jsme ale rádi za to, že jsme postoupili tak daleko.

Děkujeme za rozhovor a přejeme hodně smontovaných kol s logem 4EVER a třeba i BMW.

Jiří Uždil

www.cykl.cz – absolutně online pokec o kolech

Přehled firem a cyklistických značek na našem trhu

Potřebujete sehnat součástku nebo vybavení na kolo určité značky a nedaří se vám opatřit si ji v obchodě ve svém okolí? Kontaktujte níže uvedené firmy a ty vám jistě rády sdělí, kde produkt nakoupíte. Podrobnější přehled naleznete na portálu časopisu Cykloservis www.cykl.cz. Přehled také neukazuje pouze oficiální dovozce jednotlivých značek, ale i velkoobchody, které se prodejem daných značek zabývají a které uvedené značky také dodávají do maloobchodů.

Značka	Dovozce, výrobce, velkoobchod	www stránky
34R - Free For Ride	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
3F	3F Vision s.r.o.	www.3fvision.com
4Ever	4Ever s.r.o.	www.4Ever.cz
4Race	Helios Race s.r.o.	www.4race.cz
4ZA	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
A2Z	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
ABUS	Abus Czech s.r.o.	www.abus.cz
ACS	Katmar	www.katmar.cz
AdventureMenu	BV Import s.r.o.	www.haven.cz
Aerozine	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
AGang	Universe Agency	www.agang.eu
AlexRims	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Alhonga	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Alligator	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
American Classic	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Amoeba	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Amulet Bicycles	Jan Hataš HATTY	www.amulet.cz
Answer	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Apache	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Aricle	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Arteselle	BV Import s.r.o.	www.haven.cz
Ashima	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Atlantic	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Author	Universe Agency	www.author.eu
Avid	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Axman	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Baradine	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
BBB	JMC Trading s.r.o.	www.jmctrading.cz
Bell	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Bellelli	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Bellelli	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Beto	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Bianchi	Term spol. s r.o.	www.bianchicz.com
BikeWorkx	Nacházel s.r.o.	www.bikeworkx.eu
Black Jack	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Blackburn	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Blue Fly	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
BMC	Speedweaponry	www.s1w.cz
Bor - New Ultimate	Airoo	www.airoo.cz
Bottecchia	ing. Eva Lomová	www.lomtrading.cz
Bottico	Bottico s.r.o.	www.bottico.cz
Brave	Katmar	www.katmar.cz
Briko	LomTrading s.r.o.	www.lomtrading.cz
Brunox	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Camelbak	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Campagnolo	Širer s.r.o.	www.campagnolo-sirer.cz
Cannondale	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Carbotech	JMC Trading s.r.o.	www.jmctrading.cz
Cateye	Universe Agency	www.cateye.cz
Catlike	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Ciamillo	Airoo	www.airoo.cz
Ciclosport	Pell's s.r.o.	www.pells.cz
Citadel	Abus Czech s.r.o.	www.abus.cz
Clarks	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Cobra	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Cole	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Compex	Speedweaponry	www.s1w.cz
Continental	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Corima	Airoo	www.airoo.cz
Corratec	BBM, Bohemia Bike Management s.r.o.	www.kola-bbm.cz
Crankbrothers	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Cratoni	Schindler, spol. s r. o.	www.cratoni.cz
Crops	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
CST	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
CST	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Cube	Cyklosport RIK	www.cube-bikes.cz
CycleOps	Speedweaponry	www.s1w.cz
Cyklo Star	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
ČZ	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
DaBomb	Pell's s.r.o.	www.pells.cz
DDK	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Deda Elementi	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Dedatre	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Delfi	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Demolition	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Diadora	Term spol. s r.o.	www.diadoracz.com
Dirt Wash	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Dirtparade	Bohemia Bike a.s.	www.dirtparade.cz
D-Light	Helios Race s.r.o.	www.heliosrace.cz
DMR	Katmar	www.katmar.cz
Driven	Helios Race s.r.o.	www.driven.cz
DT Swiss	Bottico s.r.o.	www.bottico.cz
e.thirteen	Katmar	www.katmar.cz
Easton	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Effetto Mariposa	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Echowell	JMC Trading s.r.o.	www.jmctrading.cz
Echowell	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Echowell	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Electra	Schindler, spol. s r. o.	www.electra-bike.cz
Eleven	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Elite	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Enervit	Vitar Sport s.r.o.	www.enervitsport.cz
Ergon	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Everstar	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Exu	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Exu	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Exustar	Pell's s.r.o.	www.pells.cz
Feedback Sports	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Felt	JMC Trading s.r.o.	www.jmctrading.cz
Ferdus	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
fi'zi:k	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Fierce	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Finish Line	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Foss	BV Import s.r.o.	www.haven.cz
Fox Racing Shox	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Freerace	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
FRM	Airoo	www.airoo.cz
Funkier	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Gaerne	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Gaerne	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Galaxy	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Ghost	Schindler, spol. s r. o.	www.ghost-bikes.cz
Giant	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Giordana	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Gipiemme	BV Import s.r.o.	www.haven.cz
Giro	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
GOLDfren	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Goliáš	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
GoPro	BV Import s.r.o.	www.haven.cz
Gore Bike Wear	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Grip Grab	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
GT	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Gyio	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Hamax	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Haro Bikes	Katmar	www.katmar.cz
Haven	BV Import s.r.o.	www.haven.cz
Hayes	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Hota	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
HQBC	Lissport s.r.o..	www.lissport.cz
HTI Leopard	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
HTP	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz

Značka	Dovozce, výrobce, velkoobchod	www stránky
Hydrapak	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Chain	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Chimpanzee	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Chin Haur	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Ibera	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Infini	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Infini	Helios Race s.r.o.	www.heliosrace.cz
Insportline	Seven Sport, s.r.o.	www.insportline.cz
Isostar	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Jagwire	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Jetblack	BV Import s.r.o.	www.haven.cz
Kalloy	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Kask	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
KED	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
KED	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Kenda	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Kenda	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Kidzamo	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Kinetic	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Kinex	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
King Kong	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
KINK BMX	Katmar	www.katmar.cz
KMC	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
KMC	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
KMC	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Knog	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Koolstop	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Koolstop	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Kovys	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Kovys	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Kryptonite	Ultrasport	www.ultrasport.cz
KS Shock (KIND)	Katmar	www.katmar.cz
KTM	KTM	www.ktm-bikes.cz
Kuota	Airoo	www.airoo.cz
Lake	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Lapierre	Schindler, spol. s r. o.	www.lapierre-bike.cz
Leader Fox	Bohemia Bike a.s.	www.leaderfox.cz
Levior	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Lezyne	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Limar	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Longus	Lissport s.r.o..	www.lissport.cz
Look	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Look	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
MacNeil BMX	Katmar	www.katmar.cz
Magnum	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Magnum	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Magura	Pell's s.r.o.	www.pells.cz
Mach1	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Mach1	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Manitou	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Marek - H	Šroubárna Marek	www.sroubmarek.com
Marek - H	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Marchisio	ing. Eva Lomová	www.lomtrading.cz
Marwi	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Master Lock	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
MAX1	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Maxxis	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Maxxis	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Menabo	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Met	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Mighty	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Miche	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Miche	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Mondraker	Katmar	www.katmar.cz
Mongoose	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Monkey Bikes	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Mortop	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Motorex	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Motorex	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
M-Wave	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Mythiccarbon	Airoo	www.airoo.cz
Nacházel bike products	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Nacházel bike products	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Nacházel bike products	Nacházel s.r.o.	www.nachazel.cz
Nalini	Pell's s.r.o.	www.pells.cz
Nema	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
NESS	BBM, Bohemia Bike Management s.r.o.	www.kola-bbm.cz
Nevi	Airoo	www.airoo.cz
Niner	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Niterider	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Nokon	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Northwave	LomTrading s.r.o.	www.lomtrading.cz
NS Bikes	Katmar	www.katmar.cz
Nutrend	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Nutrend	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
ODI	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Odyssey	Katmar	www.katmar.cz
OK Baby	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Olympia Cycli	Bikemarast	www.bikemarast.cz
ONZA Tires	Bottico s.r.o.	www.onza.cz
Osprey	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Owleye	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Panaracer	Universe Agency	www.panaracer.cz
Pearl Izumi	Lissport s.r.o..	www.lissport.cz
Pearl Izumi	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Pell's	Pell's s.r.o.	www.pells.cz
Pillar	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Polar	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Polednik	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Polygon	Czech Rent a Ski	www.polygonbike.cz
Power Bar	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Power Bar	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
POWERbreathe	Speedweaponry	www.s1w.cz
Premium BMX	Katmar	www.katmar.cz
PRO	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
PRO	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Progress	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Promax	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Promax	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Prowheel	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
PZ Racing	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Quad	Katmar	www.katmar.cz
R&B	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
R&B	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Race Face	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Raptor	Katmar	www.katmar.cz
Ravx	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
RB	RB-Bike	www.rb-bike.cz
Recon	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Redline	Schindler, spol. s r. o.	www.schindler.cz
Remerx	Remerx s.r.o.	www.remerx.cz
Remerx	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Remerx	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Respiro	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Ribbon	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
RideOn Gore	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Ridley	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Ritchey	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Ritchey	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Rock Machine	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Rocky Mountain	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Rodi	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz

Značka	Dovozce, výrobce, velkoobchod	www stránky
Rogelli	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Roto	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Roto	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Rotwild	Green Bikes Spirit s.r.o.	www.rotwild.cz
Royal Racing	Katmar	www.katmar.cz
RPZ	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
RSP	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
RST	Universe Agency	www.rstmtb.cz
Rubena	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Rudy Project	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
SAB	BBM, Bohemia Bike Management s.r.o.	www.kola-bbm.cz
Saccon	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Salice	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Salomon	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Sci'con	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
SDG	Katmar	www.katmar.cz
Selle Italia	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Selle Monte Grappa	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Selle San Marco	LomTrading s.r.o.	www.lomtrading.cz
Sensor	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Shimano	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Shimano	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Shimano	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Shot Race Gear	Katmar	www.katmar.cz
Schachner	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Schwinn	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Sigma	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Sigma	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Sigma	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Sigma	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Silvini	Silvini s.r.o	www.eshop.silvini.com
SixSixOne	Katmar	www.katmar.cz
SKS	BBM, Bohemia Bike Management s.r.o.	www.kola-bbm.cz
SKS	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
SKS	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
SKS	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Slime	BV Import s.r.o.	www.haven.cz
Smart	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Smart	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Smartube	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
SMP	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Soul Kozak	Airoo	www.airoo.cz
Specialized	Specialized Eastern Europe	www.specialized.com
SpeedStuff	Katmar	www.katmar.cz
Spinergy	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Spinner	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Sport Arsenal	Sport Arsenal	www.sportarsenal.cz
Sport Arsenal	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Sportourer	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
SR Suntour	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
SR Suntour	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
SR Suntour	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Sram	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Sram	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Stela Azzurra	Airoo	www.airoo.cz
Stevens	Green Bikes Spirit s.r.o.	www.stevensbikes.cz
Sting	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Sturmey-Archer	Helios Race s.r.o.	www.sturmey-archer.cz
Sugoi	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Sunday BMX	Katmar	www.katmar.cz
Sunny Wheel	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Sunrace	Helios Race s.r.o.	www.sunrace.cz
SunRinglé	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Super B	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Super B	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Super B	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Swissstop	BBM, Bohemia Bike Management s.r.o.	www.kola-bbm.cz
Sýkora sportswear	Sýkora sportswear	www.cyklodresy.cz
Syncros	Vokolek Import	www.vokolek-import.cz
Tacx	Universe Agency	www.tacx.cz
Tektro	Universe Agency	www.author.eu
TF2	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Thule	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Thule	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Tifosi	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Tioga	Katmar	www.katmar.cz
Tiso	Airoo	www.airoo.cz
Tomac	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Topeak	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Tour de France	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Tour de France	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Trailgator	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Tranz X	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Tranz-X	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Trigon	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Truvativ	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Tufo	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Tufo	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Tufo	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
UFO PLAST	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
U-LIX	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
UNO-KALLOY	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Uvex	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Uvex	Aspire Sports, s.r.o.	www.bikecentrum.cz
Vape	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Vape	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
VDO	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Vella	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Vella	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Velo	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Velo	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Velo	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Velobel	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Veloflex	Airoo	www.airoo.cz
Velogross	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Ventura	Cyklošvec s.r.o.	www.cyklosvec.cz
Vittoria	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Vittoria	Pažak s.r.o.	www.pazak.eu
Volume	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
VP	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
VP	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Vredestein	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
Weldtite	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Wellgo	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Widek	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
Worker	Seven Sport, s.r.o.	www.worker.cz
Wowow	BP Lumen Úpice	www.bplumen.cz
Xact / Ergotec	BBM, Bohemia Bike Management s.r.o.	www.kola-bbm.cz
X-Bionic	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Xenofit	Paul Lange - Ostrava, s.r.o.	www.paul-lange.cz
X-Fusion	Schindler, spol. s r. o.	www.x-fusion.cz
X-IONT	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
X-Socks	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
XtasY	BBM, Bohemia Bike Management s.r.o.	www.kola-bbm.cz
Yeti	Ultrasport	www.ultrasport.cz
Zero Flats	Cyklo Profi	www.cykloprofi.cz
Zipp	Speedweaponry	www.s1w.cz
Zixtro	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
ZOIC	Progress Cycle	www.progresscycle.cz
Zoom	Cyklomax s.r.o.	www.cyklomax.cz
ZZYZX	BBM, Bohemia Bike Management s.r.o.	www.kola-bbm.cz

www.cykl.cz – největší katalog kol

Lapierre Zesty 314

⇨ *Dokončení ze str. 1*

Tlumič Fox Float RP2, vybavený systémem Pro Pedal, je umístěn v jedné přímce s horními rameny zadní stavby, přičemž jeho uchycení využívá prodlužující duralový díl, vymezující vzdálenost mezi pístnicí tlumiče a vzpěrami. Požadavek vysoké tuhosti při záběru dokládají nejen poměrně mohutné profily trubek, ale i zpracování krátkého pomocného ramínka, svařeného ze dvou polovin. Subtilněji vypadá snad jen horní trubka a její zadní rozdvojení. Naopak kónická hlava s 1,5" spodním ložiskem tvoří optický monolit s horní i spodní trubkou, výsledek je velice efektní.

Asymetrické řetězové vzpěry vsadily na vysoký profil a dvojici mohutných spojovacích můstků, stejně bytelně se tváří také zadní patky a především všechny čepy. Výrobce si ovšem potrpí na propracované detaily, kterých na rámu nalezneme celou řadu. Nevšední je například karbonový chránič přehazovačky, který se v praxi ukázal jako skutečně odolný. Praktický je také indikátor zanoření tlumiče - duralová, zlatě anodizovaná objímka na sedlové trubce je vybavena zobáčkem, který na protilehlé vzpěře zadní stavby přesně ukazuje míru zanoření, přičemž ideální „sag" je vyznačen šrafovaně. Zlatá anodizace nechybí také na všech čepech nebo na zajímavých úchytech řadicích bowdenů a hadice zadní brzdy. Přesmykač není uchycen standardně na sedlové trubce, ale přímo na zadní stavbě, bezprostředně nad hlavním čepem. Toto řešení je použito především kvůli ohybu a předsazení sedlové trubky, nabízející zadní stavbě dostatek prostoru při propružení. Praktickou maličkostí je pak plastová vodicí lišta zabraňující spadnutí řetězu z malého převodníku.

Hravý a rychlý

Použitá geometrie zpočátku působila spíše o něco kratším dojmem a Zesty 314 usazuje jezdce více nad zadní kolo. Ruku v ruce s tím jde položenější úhel hlavy a tedy i přední vidlice, celkově zklidňující temperament kola. **Hmotnost 13,6 kilogramu v testované velikosti L je velice příznivá a je to z velké části právě ona, kdo má vliv na celkovou svižnost jízdy. V praxi, při jízdě standardním terénem, má jezdec pocit, jakoby sedlal spíše stodvacítkového, ovšem současně hodně pohodlného a dostatečně „točivého" fulla.** Většina přímých konkurentů se zdvihem okolo 140 mm není tak suverénně sportovní, a to měl testovaný Lapierre obuty poměrně hrubé pláště Continental Mountain King / X King s šířkou 2,4 / 2,2 palce.

Silnou stránkou kola jsou samozřejmě hodně technické úseky, přičemž doslova radostí je nadhazování předku na překážku či nějaké ty parádičky, pokud odlepíme obě kola od země, pro což ostatně není zapotřebí bůhvíjak velká síla. **Ve sjezdech působí „zestyna" zdánlivě ještě vyšší zdvihovou kategorií, nerovnosti zahlazuje skutečně precizně a dostat jednotky na dno se nám nepodařilo ani při dopadu po větším skoku.** Je ale fakt, že především tlumič jsme ke konci testu vozili o něco více natlakovaný, než jak by doporučoval předepsaný sag.

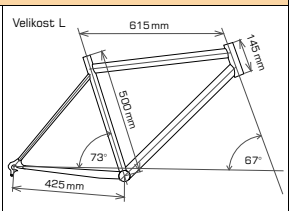
Pokud začne cesta stoupat vzhůru, nic se neděje, tento bike je na výjezdy celkem dobře připraven. V těch hodně prudkých sice vyžaduje výraznější nalehnutí na řídítka a zatížení předního kola, avšak perfektní adheze zadního pláště, podpořená skutečně funkčním systémem odpružení, se postará o jistý záběr. **Zadní kolo kopíruje členitý terén naprosto skvěle. Koncepce zadní stavby při silovém záběru tuhne a neobtěžuje tak jezdce zbytečným pohupováním, a to dokonce i s plně aktivním tlumičem. Pro běžnou jízdu je ale zapojení Pro Pedalu do hry určitě výhodou, ostatně je to právě tento systém, co dokáže přidat kolu na celkové sportovnosti.** Na druhou stranu při hodně členitém kamenitém povrchu je škoda citlivost pružení zbytečně otupovat. Páčka Pro Pedalu je pak v ideálně přístupné pozici. Po stránce ovladatelnosti není co dodat, Lapierre zatáčí bezproblémově, zvlášť při méně zanořené zadní stavbě.

Kola Mavic CrossRide sice nejsou zrovna zázračná, nicméně jejich tuhosti není v dané cenové relaci moc co vytknout. Jediné, co nám na kole trochu scházelo, byla pevná přední osa, která by ještě zvýšila preciznost při vedení kola do zatáček. Další osazení je svým způsobem sázkou na jistotu, příjemným bonusem byly především kliky ze sady Deore XT. Kotoučovky Formula RX po celkem krátkém zajetí nabídly vysoký brzdný výkon, takže ani zde nemáme připomínky.

Pokud tedy chcete hodně schopného all-mountaina, se kterým si pojedete zařádit s partou kamarádů třeba na Gardu a současně na něm bez problémů objedete i maratonskou trať, Lapierre Zesty 314 je dobrou volbou. ■

Technické specifikace

Rám: Alloy 7005 SL OST+® 140 mm
Tlumič: Fox Float RP2
Vidlice: Fox Float RL, 140 mm
Kliky: Shimano Deore XT 42–32–24
Brzdy: Formula RX 180 mm
Řazení: Shimano SLX
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano SLX
Kazeta: Shimano CS-HG62 11–36
Kola: Mavic CrossRide
Pláště: Continental Mountain King / X King
Řídítka: Lapierre Comp 680 mm
Představec: Lapierre AMR
Sedlovka: Lapierre XC Pro
Sedlo: Fizik Gobi
Hmotnost: 13,6 kg (vel. L, s pedály)
Cena: 62 999 Kč



⊕ citlivost pružení, „tuhnutí" zadní stavby při silovém záběru ve výjezdu, propracovanost rámu
⊖ absence pevné přední osy

Šperky z Berouna

Firma Kola Šírer ze středočeského Berouna je již dlouhou řadu let propojena s italskou komponentovou klasikou Campagnolo. „Kampou" zde proto dokážou osadit prakticky cokoli, přičemž orientace na silniční rámy značek Specialized

či Look pod heslem „K nejlepšímu to nejlepší" pak dovoluje vzniknout naprostým klenotům. Jedním z příkladů může být i superluxusní Look 695SL, který vidíte na fotografiích.

Základem stavby se stal špičkový rámový set francouzského výrobce využívající unikátní konstrukce klik, představce či sedlovky EPost. Celokarbonový monokokový rám modelu 695SL je příkladem maximální integrace, vedle sedlovky s elastomerovými inserty, navyšujícími komfort jezdce, je zde atypická především zmíněná koncepce středového složení a klik, nazvaná ZED2. Jednodílné provedení, inspirované světem BMX, dokáže nabídnout bezkonkurenční

tuhost a přenos energie, to vše při velice nízké hmotnosti. Kompletní rámový set, včetně vidlice, představce, klik a sedlovky, se pak dostal na vynikající hmotnost 2,35 kilogramu při ceně 94 900 korun.

Tento rám vám pak u Šírerů osadí Campagnolem dle vlastního výběru, třeba i s elektronickým řazením EPS. V případě modelu na fotografii byla zvolena nejvyšší mechanicky ovládaná verze, tedy sada Super Record, doplněná o karbonová zapletená kola Bora Ultra 2 s vysokými aerodynamickými ráfky. Na dokonalém sladění designu rámu i použitých kol si v Berouně dávají maximálně záležet. Cena takto osazeného Looku 695SL se pak vyšplhá na částku okolo čtvrt milionu korun. Za tyto peníze se s naprostou jistotou stanete nejen středem pozornosti všude, kde se s kolem objevíte, ale navíc si budete vychutnávat každý metr jízdy.

(kad)

KéO za pár kaček!

Francouzský Look přichází na trh s novinkou, zatím bezkonkurenčně nejdostupnějšími silničními pedály řady KéO. Patentovaný systém využívá jednodílné tělo (!!!), jehož pevnou součástí je i zarážka, a k samotnému upnutí se využívá pružnosti kompozitu. Materiál pedálu tak nahrazuje standardní pružinu a celková hmotnost páru pedálů se díky minimalizaci konstrukce dostala na velice příznivou hodnotu 245 gramů. Samozřejmostí je klasický standard KéO, tedy kompatibilita se zarážkami dané řady silničních pedálů. Cena 850 korun je určitě velkým lákadlem. Nejekonomičtější silniční pedály francouzské značky tak budou nejen spolehlivým vybavením začínajících silničářů, ale využití pravděpodobně najdou také na tréninkových kolech („zimácích") výkonnostních jezdců či závodníků.

(kad)

Vystřihni si kupón na kolo AUTHOR za 44 000 Kč

Jistě jste zaregistrovali další ročník soutěže, tentokrát o kolo Author Revolt 29 s karbonovým rámem v hodnotě 44 000 Kč. Není to zrovna levné kolo. Ale může být klidně třeba vaše, pokud budete vystřihovat kupóny, které jsou pravidelně v každém vydání. Nyní si můžete vystřihnout již dvanáctý kupón.

Pokud jich do konce roku nastřádáte všech dvacet, posléze je nalepíte na papír formátu A4 a zašlete nám je do redakce, již skoro nic nebrání tomu, abyste s napětím očekávali, jestli budete vylosováni mezi desítku finalistů, která se v malé vědomostní soutěži o kolech Author,

A-Gang, nebo o firmě Universe Agency, která kolo věnuje, utká právě o model Author Revolt 29.

A když nějaký kupón neseženete? Nevadí. Během roku vydáme několik žolíků, které nahradí jakýkoliv kupón. Přesněji, maximálně tři. A můžete si klidně vylepovat několik Authorů. Nic nebrání tomu, abyste nám na konci roku poslali několik obálek s kupóny. Zvýšíte tak jen svou šanci na výhru.

A teď už běžte do kuchyně pro nůžky a pečlivě si kupón uschovejte! **(red)**

GT Zaskar 100 9R PRO

Téměř legendární jméno modelu spojené s bravurními jízdními vlastnostmi, to by pro tuto novou devětadvacítku mohlo znamenat znovuvzkříšení modly jedné bikové éry. Nový celokarbonový odpružený Zaskar na devětadvacítkách je totiž bikem, jehož vlastnosti musí nadchnout každého testera, což platilo i pro nás.

Jednoduchost v detailu

Ačkoliv je systém i-Drive sám o sobě dost složitý, postupně dochází k jeho zjednodušování. Karbonové spojovací táhlo je standardně uchyceno, duralová partie středového pouzdra je v karbonové zadní stavbě zajištěna dvojicí svěrných objímek, samozřejmě s výměnnou závitovou vložkou. I když občas kritizujeme vnitřní vedení řadicích bowdenů kvůli náročnosti servisu, v tomto případě jsou taženy pouze skrz spodní trubku a před středovým pouzdrem jsou vyvedeny ven, do zadní stavby už nezasahují. Držák objímky přesmykače není nově nanýtován, ale je upevněný šrouby. Praktické závitové vložky jsou i na PM úchytu třmene zadní brzdy, takže obavy o strženy závit jsou zbytečné, vše lze jednoduše vyměnit. Pevná zadní šroubovací osa Maxle a pevná 15mm přední osa jsou důležité pro celkovou tuhost při zatáčení a brzdění a na celoodpružených strojích by už měly být pomalu standardem.

Trochu méně praktické se nám jevilo uchycení košíku pod horní trubkou, ale na druhou stranu jej není kromě spodní strany dolní trubky kam upevnit. Je tedy důležité vybrat vhodný košík, lehké a pružné karbonové provedení by v terénu neuspělo. Celkové zpracování rámu a všech detailů pak jezdce svou jednoduchostí a precizností nadchne, stejně jako funkce komponentů a odpružení, které nebylo díky kultivovanému projevu potřeba ani zamykat.

Maximální vyváženost

Jestliže si dovolíme tvrdit o nějakém kole, že je kombinací dokonalé ovladatelnosti, hravosti, stability, skvělého výkonu a perfektního posedu, pak si za tím musíme stát. Zaskar toto splňuje ve všech směrech už od prvního osedlání.

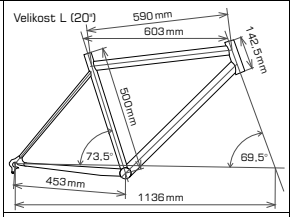
Testovaná velikost „L“ usadí jezdce s výškou maximálně 188 cm mírně dozadu a jeho ruce umístí do přirozené pozice ideálně vysoko, aby měl možnost jak silově zabrat za řídítka ve výjezdech, tak se o ně spolehlivě opřít v prudkých sjezdových pasážích. Naladění obou pružících jednotek Fox na odpovídající tlak pak znamenalo ideální zanoření, v kombinaci se znatelným odporem proti propružení vlivem působení jezdce shora, ovšem dostatečnou citlivostí na všechny podněty od terénu. Systém i-Drive nepatří mezi vyloženě tvrdá provedení, která by se ani nehnula, ale sofistikované odpružení funguje stále, bez nechtěných zásahů vnějších vlivů, jako jsou brzdění či tah řetězu.

Ideální výška těžiště v kombinaci se sladěným odpružením dává jezdci při zatížení kola ze sedla pocit perfektní souhry obou jednotek, což platí i ve výjezdech, kdy se předek nehádá se zadkem, ale kolo mírně propružuje ve vzájemné harmonii obou partií. **Co zaujme především, to je na devětadvacítku až překvapivá akcelerace, kdy rám ukáže vynikající tuhost přední i zadní partie, a jen nepatrná boční flexe je postřehnutelná na zadním čepu tlumiče před sedlovou trubkou. Bike tedy od začátku skvěle zrychluje a zároveň se nenechává přemlouvat k jízdě v závodním stylu nebo zvýšení tempa ve vyšší rychlosti. Určení na maratony či XC okruhy je zde jasně patrné a jezdec rozhodně nebude mít na co se vymlouvat, setrvačníky kol jdou totiž roztočit díky nízké obvodové hmotnosti překvapivě snadno, dají o sobě vědět jen v zatáčce, kde ovšem setrvačnost lehce překoná šířka řídítek.**

Kromě skvělých rychlostních předpokladů má tento bike ještě druhou dominantní vlastnost, a to úžasnou ovladatelnost. Na to, že jde o celoodpružený model, má hravější projev než některé pevné devětadvacítky. Paradoxně lehce položený úhel vidlice, který na rozdíl od většiny devětadvacítkových kol s postavenou vidlicí zajišťuje nepatrně delší stopu předního kola, zaručuje v kombinaci s celkovou geometrií jak vynikající točivost i v hodně klikatých pasážích, tak stabilitu ve vysokých rychlostech. **Bike s ideálně položeným těžištěm nabídne jak dobrou prostupnost terénem, tak ochotu kdykoliv zatočit a vést jezdce tam, kam mu přikáže. Hravost, s jakou lze kolo dostat do vzduchu, odskočit si s ním do boku nebo provádět různé parádičky, je na devětadvacítku až neuvěřitelná. Zároveň ovšem nebyl sebemenší problém udržet jej v dlouhém rychlém sjezdu pod kontrolou.** Odskočit hranu po zadním není problém, stejně jako sjet hodně strmou pasáž. Méně zkušený jezdec tedy ocení stabilní vedení a profesionál zase hbitý průjezd točivými pasážemi, kde navíc devětadvacítky dokonale bránily utržení do smyku i při hodně agresivním pojetí jízdy. Ve výjezdech pak nebyla znatelná silnější tendence stavět se na zadní, ovšem v nejprudších výjezdech bylo občas nutné přesunout těžiště mírně nad řídítka. Jestliže se mezi odpůrci odpružených devětadvacítek ozývají pochybovači, rozhodně by se měli svézt na tomto stroji, který považujeme za jeden z „Top Five“ v této kategorii. ■

Technické specifikace

Rám: Carbon Force Construction Optimized Ultra, 100 mm
Tlumič: Fox Float RP 23 BV
Vidlice: Fox 32 FLOAT 29 RL FIT, QR15, 100 mm
Kliky: Shimano Deore XT, 28–40
Brzdy: Formula R1X, 160/180 mm
Řazení: Shimano Deore XT
Přehazovačka: Shimano Deore XT
Přesmykač: Shimano Deore XT
Kola: DT Swiss M1800
Pláště: Maxxis Aspen, 2.1“
Kazeta: Shimano Deore XT, 11–36
Sedlo: WTB Silverado Race
Sedlovka: Crankbrothers Cobalt 3
Řídítka: Crankbrothers Cobalt 3
Představec: Syncros AM-V2
Hmotnost: 12,40 kg
Cena: 109 999 Kč



obratnost, tuhost, výkon

umístění košíku

CHAIN
MADE IN ITALY
bplumen.cz/chain

www.bike-brno.cz
BIKE BRNO
mezinárodní CYKLISTICKÝ veletrh
souběžně probíhá
SPORT Life
Mezinárodní sportovní veletrh
Caravaning Brno
Mezinárodní výstava karavanů a obytných automobilů
Dance Life Expo
Trade & Show Dance Event
Bike Brno 15 od roku 1993
4.–7. 10. 2012
BRNO – VÝSTAVIŠTĚ
Kontakt: Veletrhy Brno, a.s. | Výstaviště 1, 647 00 Brno
Tel.: +420 541 152 529 | Fax: +420 541 153 068
E-mail: bike-brno@bvv.cz
Central European Exhibition Centre
BVV Veletrhy Brno

ABUS
Security Tech Germany
... aby vám nezůstaly jen vzpomínky!!!
Cable
Steel-O-Flex
Steel-O-Chain
IVEN
www.ABUS.cz
ABUS CZECH
CYKLISTICKÉ ZÁMKY