

PELTON **BIKE**

MAGAZÍN HORSKÉ CYKLISTIKY

4/94 ■ 24 Kč

NO WAY,
to nedokážeš...
(Hans Rey v Praze)

**MÓDA V BIKOVÉM SVĚTĚ:
MOTORKÁŘ**
nebo
ROCKER?

TRETRY:
srovnávací test

3x STX:
Big Stride Mahe
GT Tequesta
Marin Bear Valley



SCOTT®

VÁM PŘEJE

VŠECHNO PĚKNĚ

V ROCE 1995



O soudnosti

Naši bikeři na mistrovství světa v americkém Vailu vyhořeli. Naši bikeři v závodech Světového poháru jen paběrkují. Půjde-li to takhle dál, neprobojují se naši bikeři na olympiádu v Atlantě. Kromě daleké Austrálie prakticky nikdo neví, že máme nějaké bikery. To všechno je pravda.

Máme tedy špatné bikery?

S odpovědí neváhejme dlouho, nemáme! Máme takové bikery, jaké máme cyklisty. Cyklisti jsou takoví, jaká je celá cyklistika. Z tohoto pohledu a při pohledu do kratičké historie českého mountainbikingu musíme říct, že máme lepší bikery, než si zasloužíme!

Při vši úctě k Pospíšilům, kolovou hraje jen hrstka zemí v Evropě, při vši úctě ke každoročnímu přidělu cyklotrialových medailí, trial jezdíme jen my, Španělé a Němci, při vši úctě k cyklokrosovým medailistům, kros bere vážně jen několik desítek lidí v Evropě, při vši úctě k silniční medaili, pravá silniční cyklistika se odehrává jinde o stupeň výše - u profesionálů. Horská kola nemají hranice úrovně ani komorní nádech, horská kola jezdí celý svět, statisíce cyklistů, profesionálů, cyklokrosářů, bývalých cyklotrialistů a bikrosářů. Hra na úspěchy skončila.

Co je úspěch? Dokončit závod, bodovat v poháru? Zdá se vám to málo? Kdy už nějaký Čech dokončí silniční profesionální šampionát nebo zaboduje na velké „klasice“ Světového poháru profesionálů? Ano, možná je to příliš silné přirovnání, ale rozhodně bližší, než k jakékoliv jiné cyklistické disciplíně.

Naši bikoví závodníci se ve velkém světě svého sportu zabydlují nad očekávání rychle a statečně, vozí body ze Světového poháru a v některých případech (Elsnic, Hynčica, Slaviček, Ježek) nakukují do společnosti těch největších es. Nejdůležitější a pro budoucnost tohoto sportu u nás stěžejní je, že jako předvoj sportovců kráčí, nebo spíše by se hodilo dere se, nejvyšší státní orgán horských kol, komise MTB. Vždyť kdo by si v devadesátém roce pomyslel, že za necelých pět let od uspořádání prvního závodu horských se na téze, jen nepatrně změněné trati, uskuteční mistrovství Evropy? Kdo by si pomyslel, že závody Českého poháru budou řídit rozhodčí s mezinárodním kreditem a že do představenstva evropské unie usedne Čech?

Ještě před několika měsíci byly takové představy utopií. Stejně takovou utopií, jakou jsou dnes sny o medailích ze světové série nebo předních umístěních na olympiádě a světovém šampionátu. Domácí evropské mistrovství a vidina olympijských her jsou vhodnými podpůrnými schůdky na strmé cestě vzhůru a tak by křivka, kterou kopíruje vývoj našeho mountainbikingu, ještě nemusela vrcholit. Zkušenosti ze silničního pelotonu však důvod k přehnanému optimismu nedávají a výše zmíněné snění pasují na naivitu. Nebudme naivní, ale soudní a uznalí.

Martin Raufer

PELTON BIKE

OBSAH

BIKE SHOP	4
ZÁPISNÍK ME 1995 VE ŠPINDLEROVĚ MLÝNĚ	5
VYPÁLIT DRUHÝM RYBNÍK, TO CYKLISTIKA BAVÍ (R. Fořt)	6
KRŮČEK PO KRŮČKU (K. Polivková)	8
PŘEDEVŠÍM ZÁBAVA (M. Rygl)	9
GRUNDIG - VYPNUTO! (ohlédnutí za SP '94)	10
BIKE PERSONÁLIE	11
ÚROKY JIM NEBĚŽÍ (Česká spořitelna MTB)	12
MÓDA V BIKOVÉM SVĚTĚ	14

Horské kolo dnes není jen dopravní prostředek či sportovní náčiní, ale rovněž synonymum pro specifický životní styl. S tím souvisí nejen aktuální trendy v technice a materiálním vybavení, ale i originální způsob oblékání, účesy, tetování a další doplňky. Biker nemá jen svou vlastní neopakovatelnou duši, ale i zevnějšek, jak ostatně dokazuje na snímku jeden z účastníků mistrovství světa profesionálních kurýrů na MTB, které se uskutečnilo v Londýně.



ROZHOVOR S T. GOULDEM, G. FOORDEM A B. CLARKEM	16
KULT OSOBNOSTI V REKLAMĚ	18
NO WAY, TO NEDOKÁŽEŠ... (H. Rey)	20
TOP TEN BIKE PELOTONU	22
BIKER, BIKERKA A BIKE ROKU 1994	23
ZASTAVIT STÁT!	28
ALCHYMIE A BIKE (Šumavou na horském kole)	32



Na biku objeví naši čtenáři a zpravodajové světa kraj, od nejsevernějšího místa Evropy až po Austrálii. V počáteční euforii nad možností bezproblémového cestování však řada cyklistů zapomněla, že i doma jsou místa, která by neměla ujít naší pozornosti. Jedním z nejpoetičtějších a nejkrásnějších je Šumava, což dokazuje i snímek potoka z okolí Kvíldy. Foto: Jiří Žalman

ŠIJU, ŠIJU SI BOTIČKY... (srovnávací test MTB treter)	34
3x MTB S STX	40
BIKE REPORT	44



No. 1 helmet in the world



výhradní distributor:

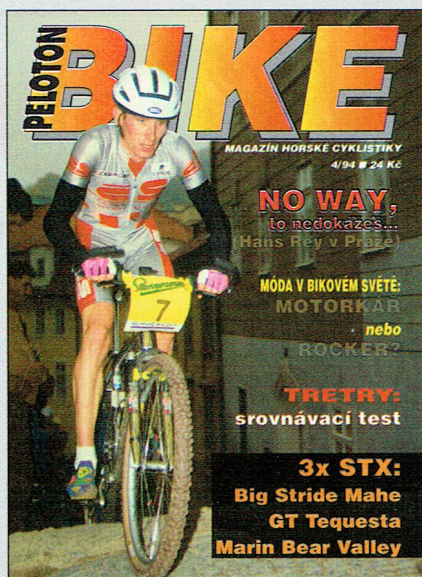
UNIVERSE AGENCY:

tel. 02/61 21 80 46 - 8

fax: 02/61 21 80 49

SKLAD SEDLEC:

tel. 0311/96 25 35



Zvláštní číslo měsíčníku Peloton
BIKE PELTON 4/94

šéfredaktor: Lubomír Severin

redaktoři: Kamil Hofman,
Martin Raufer, David Zavřel

technický redaktor: Josef Pultr

stálí spolupracovníci:

Jaroslav Čícha, Ivo Hrubíšek,

Eddy Kahlich, Luboš Lom,

Jiří Mikšík, Jan Taich,

Lubor Tesař, Michal Zeman

Písemný styk pouze na adresu:

Peloton, P.O.B. 89, pošta 614, 161 00 Praha 6

Sídlo redakce: Vlastina 23, Praha 6

telefon: (02) 3103 837, 3103 945,

fax: (02) 3103 813

Vydává PROLOG s. r. o.,

Vlastina ul. 23, Praha 6

ředitel Ladislav Sosenka

tel.: (02) 3103 8 33

obchodní ředitel ing. Tomáš Čapek

tel.: (02) 3103 8 32

Zhotovení tiskových podkladů a tisk:

Východočeská tiskárna, s. r. o., Pardubice

Rozšiřují:

DISPEL (tel. 02/79 19 863), První novinová

společnost a.s., Transpress

Distributor pro SR (pro obchodníky):

Cykloport Žďárský, Mierové nám. 36,

911 01 Trenčín

Předplatné pro individuální objednatele v ČR
vyřizuje:

PROLOG, p. Hrabovský, Vrbenského 40,

170 00 Praha 7, nebo redakce

Předplatné pro čtenáře z SR přijímá:

Mediaprint-Kapa, Tomašikova 54b,

Box 21. 830 00 Bratislava

Velkoobchodní a prodejci si mohou časopis

pro další šíření objednat za výhodných

podmínek přímo ve vydavatelsví PROLOG,

Vlastina 23, 160 05 Praha 6

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha,

č. j. 1402/92-NP ze dne 17. 11. 1992.

Mezinárodní indexové číslo: 47174

Redakční uzávěrka tohoto čísla byla

dne 11. 11. 1994

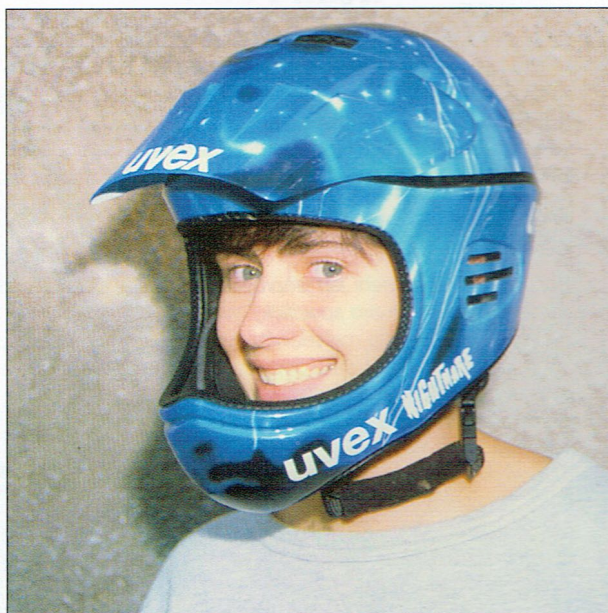
Názory obsažené v příspěvcích externích
autorů a v dopisech čtenářů se nemusejí
ztotožňovat se stanoviskem redakce k dané
problematice. Redakce rovněž na sebe nebere
odpovědnost za kvalitu zboží a výrobků inzere-
vaných v časopise. Neobjednané rukopisy,
fotografie, kresby a pod. redakce nevrací,
neuschovává a ani se k nim nevyjadřuje.

Copyright na text, snímky a kresby
(o případné převzetí lze požádat redakci).

Na titulní straně: Martin Novák

Foto: Lubomír Severin

PELTON
BIKE
SHOP



Uvex Nightmare, speciální
přilba pro mountainbikový
sjezd, váží neuvěřitelných
500 gramů, chrání mozko-
vnu i čelisti ze všech stran,
bezvadně větrá a sluší.
Freddy z Elmstreet by za ní
dokázal prolít litry krve,
český biker nemusí, stačí
navštívit prodejny, záso-
bované ústeckou firmou
Reta.

Kontakt: Reta s.r.o., Žiž-
kova 248, 400 04 Ústí nad
Labem.

Další z nočních běsů, batman od firmy
Sci-con, ochraňuje neméně důležitou
součást kompletu, zvaného biker. Při
převozu biku na střeše automobilu elimi-
nuje šlehání větru, deště i much takřka
dokonale.

Kontakt: Komersia Praha, V náklích 7,
147 00 Praha 4,.



Novinka od americké firmy Oakley, mo-
del Zero, svým názvem k nadpřiroze-
ným mýtům nepatří, oblibou mezi avant-
gardně naladěnými bikery však dosahu-
je výšin božských. Každopádně, v tma-
vě uličce městské periferie může setká-
ní s milovníkem právě těchto oakleyů do-
stat hororový předech.

Kontakt: Katmar, Pod baštami 3,
160 00 Praha 6.





● Časový rozpis ME

● Inspekce Philippa Perakise

Byl jednou jeden pán, člen evropské cyklistické unie (UEC), který tak dlouho pošilhal po mapce malé České republiky, leštil klíky českého svazu a tahal za rukáv jeho činovníky, až jsme si tedy řekli, že mu uděláme radost a pláclí si. V týdnu od 14. do 20. srpna 1985 teda uděláme ve Špindlu nějaké větší závody, když jinak nedá...

Pohádky se sice v běžném životě dějí, ale to spíš Maruška přinese v lednu jahody od dvanácti měsíčků, než aby se pořadatelství mistrovství Evropy MTB přídělova podobným způsobem. Můžeme poděkovat několika málo jednotlivcům, že pánové z UEC vzali náš mountainbiking na vědomí, vypravili se na ložské finále Českého poháru do Špindlerova Mlýna a pořádání „Evropy“ nám přiklepli.

Přípravy na „velký“ srpnový týden se rozjíždějí na plné obrátky a tak bychom vás, čtenáře, chtěli na těchto místech i na stránkách Pelotonu pravidelně seznamovat se stavem, v jakém se právě nacházejí, a poskytovat informace důležité pro diváky i aktivní účastníky - závodníky.

Přidělení mistrovství Evropy MTB České republice předcházela žádost našeho svazu o pořádání světového Grundig Cupu. Bikové podsvětí je však propleteno hustou sítí nitek, za něž tahají ti, co platí, a tak z komerčních důvodů hostí Grundig 95 Maďarsko, které s pořádáním bikových závodů prakticky nemá zkušenosti. Každopádně, dopadne-li krkonošská „Evropa“ dobře, můžeme věřit, že ani nás „světák“ v budoucnu nemine.

Počáteční nedůvěru činovníků UEC důkladně nahodil u nás zavrhnutý pan Holeček a k jejich úplnému procitnutí došlo během červené návštěvy Špindlerova Mlýna. Komisaři, div ne vybavení mačetami na pročešávání neprostopné tajgy a odhodlání navazovat řeč s po strohých lezoucích domorodci posunkovou řečí, byli velmi mile překvapeni českým sportovním střediskem, vybaveností, stří

hotelů a vůbec celkovou úroveň. Okruh pro cross country a areál Svatý Petr je doslova nadchnul, ale ten sjezd... Pakliže sjezd ve „Špindlu“ považují naši závodníci za jediný schopný, pak funkcionáři evropské unie za naprosto nevyhovující. Nebezpečný, rychlý, divácky nezajímavý, netechnický, nesmyslný. To byla jejich hodnotící slova. „Poučte se z *Métabief* a v říjnu jsme tu znovu, podívat se, jestli jste pochopili co to je mountainbikový downhill.“

Komise MTB a organizační výbor špindlerovského šampionátu ve Francii pilně studovaly jak na stránkách, tak v zákulisí. Činnost rozhodčích, provázanost pořadatelů, počítačová síť a řada dalších pro diváky i závodníky neviditelných, leč nezbytných „drobností“ byly pro naše pořadatele nové, některé naopak běžné a samozřejmé. Hlavní úkol pro konec léta tedy spočíval v tvorbě sjezdové tratě. Díky dobrovolníkům z řad rekreativních vojenských zotavovny Bedřichov a špindlerovským pořadatelům došlo v okolí modré sjezdovky z Plání k „uklizení“ lesa a vytvoření zpomalovacích retardérů, nájezdů do lesa a zatáček. Po roztátí sněhu nastane fáze zpevňování, neboť podloží je na krkonošském svahu příliš měkké. Čím

více bikerů a motorek pořadatelů tratě projede, tím lépe. Příště zveřejníme její přesný popis, takže si ji bude moci najet, a tak zároveň i pomoci pořadatelům, úplně každý.

Dva měsíce před šampionátem na téže trati proběhne generální zkouška, nepohárový závod ve sjezdu, který by měl odhalit poslední slabá místa. S komisaři UEC přiletěl do Čech také švýcarský sjezdař Philippe Perakis, medailista z Il Ciocca a jeden z nejlepších downhillerů současnosti, který pracuje v UEC jako traťový expert.

Součástí mistrovského týdne bude vedle oficiálních závodů také paralelní slalom, jehož trať bude vytyčena v blízkosti tratě sjezdové, nejspíše na červené sjezdovce. Dual slalom se většinou jezdí mezi šesti až osmi brankami, jeho spád i dramaticčnost jsou tedy zaručeny. Podobu však může mít různou, od táhlých travnatých a kluzkých zatáček, po umělé skoky nebo tvrdé podloží se zatáčkami klopenými. Právě třetí verze učarovala našim pořadatelům na mistrovství světa v americkém Vailu. Klopené a vyhloubené zatáčky umožňují dynamickou, dravou jízdu, podobnou té na lyžích, proto nad Svatým Petrem začátkem příštího

roku vyrostou dvě speciální slalomové tratě pro horská kola.

Zimní období je sice časem spánku špindlerovských bikových tratí, avšak o to čilejší je ruch za stoly. Původní myšlenka zadat finanční a organizační zajištění profesionální agentuře vzala rychle za své. Ukázalo se, že u nás taková agentura prostě neexistuje. A tak jedinou záchranou byla opět firma Komersia Praha, dovozce kol Marin, která si finanční pokrytí nákladů, tedy spíše získání většiny z potřebných deseti milionů korun, vzala za své. Jednání s dalšími sponzory je normálním obchodem, nezveřejňuje se tedy ani jeho průběh ani finanční stránka, každopádně úspěchem bude, když se mistrovství Evropy alespoň zaplatí. Zájem projevily například takové firmy jako Shimanu a Isostar.

Velkým handicapem pořadatelů u nás je malá zainteresovanost místních zastupitelstev. O co snaží se byla situace, kdyby stejně jako ve Francii městský úřad hradil 68 % veškerých nákladů. Francouzský pořadatel by se v naší situaci položil, naši budou spokojeni, když pod jejich nohy nepřiletí z radnice nějaký ten klacek a šťastní, pojme-li město šampionát alespoň jako svátek, kdy se vykrálí a uklidí. O finanční podpoře ovšem nemůže být řeč. Připravování nebo už uzavřeny jsou smlouvy se všemi důležitými složkami jako jsou KRNPAP, lesy, Sportovní areál Svatý Petr, Horská služba, Cestovní kancelář Ingtours, policie, bezpečnostní agentura, městský úřad. Zejména přístup KRNPAPu je velmi sympatický a chvaly hodný. Jeho pracovníci pochopili, že cross country nemůže krkonošské přírodě ublížit vůbec a sjezd zasahuje do straně nad Svatým Petrem tak citlivě a převážně v mrtvé části lesa, že jeho negativní vliv je také nulový.

Organizační výbor by touto cestou rád oslovil všechny, kterým není český biking a zdar mistrovství Evropy MTB ve Špindlerově Mlýně lhostejný. V průběhu celého týdne bude potřeba vysoký počet lidí, kteří budou ochotni za malou odměnu disciplinovaně fungovat pro zdarmý průběh akce jako pořadatelé a přitom dokáží oddělit povinnosti od diváckého zájmu. Odměnou jim bude nejen honorář, ale také vědomí, že mohou být prostě „in“. Zájemci hlaste se na adresu: ➔

(Příště: přesné popisy a plány tratí)

MISTROVSTVÍ EVROPY MTB ŠPINDLERŮV MLÝN 18.-20.SRPNA 1995

PROGRAM :

Pondělí 14.8.	10.00-20.00	- přihlášky, trénink cross country
Úterý 15.8.	10.00-20.00	- přihlášky, trénink cross country, sjezd
Středa 16.8.	10.00 9.00 11.00	- přihlášky, trénink sjezd - kvalifikace cross country - kvalifikace cross country
Čtvrtek 17.8.	9.30 15.00 20.00	- kvalifikace sjezd, ind. závodníci - kvalifikace sjezd, národní týmy - zahajovací ceremoniál
Pátek 18.8.	9.00 9.00 11.30 15.00	- přihlášky - finále cross country, veteránky a juniorky - finále cross country, junioři - finále cross country, veteráni
Sobota 19.8.	8.00 13.00 18.00	- finále sjezd, 1.závod - finále sjezd, 2.závod - vyhlášení vítězů
Neděle 20.8.	9.00 12.30 18.00	- finále cross country, ženy - finále cross country, muži - závěrečný ceremoniál

V říjnu navštíví dějiště nadcházejícího mistrovství Evropy prezident asociace MTB sjezdařů Philippe Perakis (na snímku) ze Švýcarska. Jeden z předních downhillových specialistů provedl inspekci trati ve Špindlerově Mlýně a krátce před odletem se redakci BIKE Pelotonu věřil se svými poznatky.

● Jak jste spokojen se stavem sjezdové tratě pro šampionát?

„Musím říci, že pořadatelé odvedli kus práce, protože při poslední návštěvě představitelů mezinárodní federace byly jisté výhrady. Výborně jsme spolupracovali, provedli drobné změny a realizovali

některé myšlenky. Lyžařské středisko se mi zamlouvá, má dostatečnou ubytovací kapacitu. Jsem přesvědčen o tom, že uspořádáte úspěšný šampionát.“

Uspořádáte úspěšný šampionát

● Vaše připomínky se týkaly především bezpečnosti jezdců?

„Snažili jsme se zařadit více technických pasáží. Doporučil jsem i změnu startu, který se přímo nabízí na rampě, určené pro lyžaře-sjezdaře. Je to velmi atraktivní pro záběry televizních kamer a fotografy. Jako prezident asociace downhillo-

vých jezdců mám pochopitelně za povinnost dohlížet na bezpečnost závodníků. Asociace byla založena oficiálně při MS a má v současnosti na 70 členů.“

● Její založení bylo motivováno těžkým zraněním Lola na ME?

„O podobném sružení jsme diskutovali již tři roky, takže nešťastná událost v *Métabief* nebyla prvotním podnětem. Nikomu se však do náročné práce nechtělo. Pustil jsem se tedy do toho sám a moje návrhy přední závodníci přijali. Ny-

ní se snažíme co nejvíce rozvíjet náš sport. Co se týče závodů, každá trať musí být svým způsobem nebezpečná. Těžko dopředu odhadnout, jestli se něco přihodí či nikoliv. Právě v *Métabief* byla trať rozhodně bezpečná, ale zasáhla technická závada. Směřujeme k tomu, aby tratě byly dostatečně široké a obsahovaly únikové zóny, nevyhýbáme se náročným pasážím. Zároveň prosazujeme používání ochranných prostředků pro jezdy, abychom snížili riziko zranění.“

● Děkuji za rozhovor a na shledanou v srpnu při evropském šampionátu!

S R. Fořtem nad paradoxy jeho úspěšné bikové sezóny

První skutečně kompletní bikovou sezónu má za sebou Radovan Fořt (29) a může ji bilancovat se značným uspokojením. V posledním závodě Českého poháru MTB Marin Cup ve Frýdlantu nad Ostravicí se mu povedl husarský kousek. Zvítězil a navíc odsunul v celkovém hodnocení na druhé místo do té doby vedoucího Pavla Camrdu. I měsíc poté při vzpomínce na dramatické vyústění pohárové série Radek nemůže zakrýt stopy viditelného zadostiučinění. Z cyklistiky se dokáže i po tolika letech v terénu stále takřka dětinsky radovat. Ostatně, tak mu to velí i jeho jméno.

VYPÁLIT DRUHÝM RYBNÍK, TO PAK CYKLISTIKA BAVÍ

Týden před frýdlantským finále startoval Fořt na mistrovství světa ve Vailu. Tamní cross-country nedokončil a sedm dní poté na domácí půdě exceloval. Celkem logicky se vyskytly názory, spíše však dohady, že americký šampionát obětoval ve prospěch Marin Cupu. Ostatně, podobně to provedl právě Fořtův největší domácí rival Pavel Camrda, který do Colorada vůbec neodcestoval, ale ve Frýdlantu mu to stejně nebylo nic platné. Své naděje nenaplnil, přestože měl být teoreticky odpočatější než Fořt.

MEDITACE

„Dodnes si přesně nedokážu vysvětlit, co se vlastně ve Vailu přihodilo,“ přemýšlí Radovan nahlas. „Ve Frýdlantu jsem měl superformu, ale dospěl jsem k ní tak, že jsem se připravoval na MS. Tam mi to vůbec nevyšlo, dost možná i kvůli nadmořské výšce. Víceméně jsem doklouzal k následujícímu finále Marin Cupu. Jsou to i pro mě samotného paradoxy. Pokud bych to měl seriózně zhodnotit, musím se vrátit až na začátek srpna. Když jsem se po mistrovství republiky připravoval na evropský šampionát, bral jsem to zcela bez nervů, v pohodě. Že to jednoduše ve Francii zkusím. Týden před Métabief jsem se víceméně jen vozil a další dva týdny před tím jsem byl na dovolené v Itálii. Ne že bych tam netrénoval, ale přece jenom to nebylo tak intenzivní. Dopoledne na kole, odpoledne na pláži. Pak jsem se týden rozjel, přicestoval jsem do Francie a bylo z toho solidní 20. místo.“

To byl pro Radka podnět k tomu, aby začal vážně uvažovat o startu na světovém šampionátu, což si předtím příliš nepřipouštěl. „Cítil jsem se v dobré pohodě, od-

neodpočíval, ale stále trénoval, podle doporučení zhruba do 120 tepů. Předpokládal jsem, že na tom budu lépe než ve Francii, že tam podám lepší výkon a že bych



počatý po předchozí dovolené a tak jsem trénoval stále usilovněji. Bylo mi jasné, že se musím na Vail tvrdě připravovat, jinak nemá vůbec cenu, abych se za moře vydával. Nakonec jsem si řekl, že to tedy zkusím. Na rozdíl od ME jsem však těsně před závodem

se mohl umístit minimálně do 50. příčky. V žádném případě jsem tam nejel s tím, že bych to chtěl nějak sabotovat, nebo se do Ameriky jenom podívat. Samozřejmě, že mě země za velkou louží lákala, ale v mém věku a v postavení profesionála si pro-

stě podobný přístup nemohu dovolit. Mne živí kolo a závody, na ostatní pocity není prostor.“

Ani ve snu Fořta nenapadlo, že by si měl nechávat rezervu pro domácí pohár. Den před startem cross-country ve Vailu byl nabitý energií. Vůbec nepochyboval, že závod zvládne, že z toho může být dobrý výsledek. Lehce odstartoval, pracoval se do špičky, ale po dvou kilometrech se, jak trefně říkají cyklisté, doslova zastavil.

„To byl konec, totální útlum. Vůbec jsem nemohl otočit pedály, předjížděl mě závodníci, které bych musel za normálních okolností porazit. Doslova mě přelétli. Připadal jsem si, jak když u nás doma předjíždíme při závodě ženy. Nemohl jsem se hnout. Úděsný pocit. Vzdal jsem a v té chvíli neměl na finále Marin Cupu ani pomyslení. Proto by mne mrzelo, kdyby mě někdo podezíral z vypočítavosti. Navíc před frýdlantským závodem se mi zablokovala záda. Navštívil jsem lékaře. Sice mi pomohl, ale spíše jsem to bral tak, že ve Frýdlantu nic moc nepředvedu. A najednou se mi hned po startu jelo skvěle. Jsou to prostě paradoxy. Možná je to tím, že jsem hodně očekával od Vailu a nevyšlo to. Kdežto před Frýdlantem jsem se vůbec nenervoval, nepočítal s žádným výrazným úspěchem a ono to přišlo samo.“

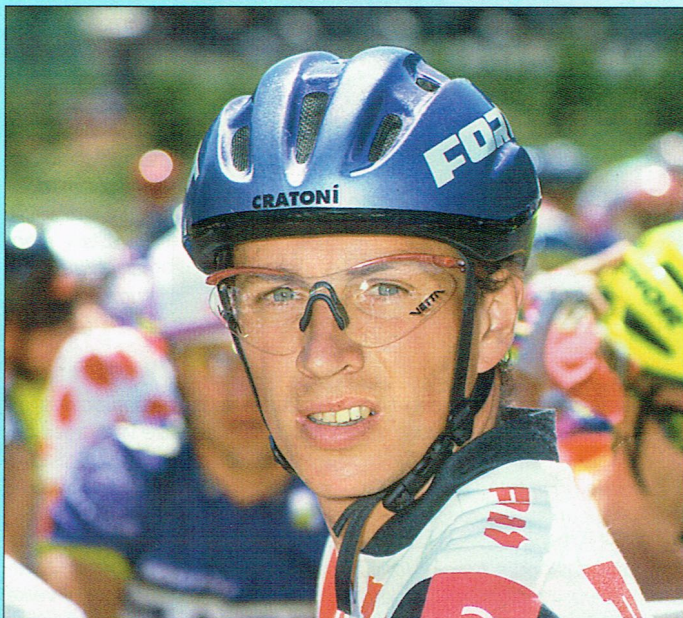
ZADOSTIUCINĚNÍ

V tom je dost možná letitá Radovanova slabost. Coby cyklokrosový reprezentant měl častokrát na světových šampionátech velmi vysoké ambice, podložené vynikajícími výkony v průběhu sezóny. V rozhodujícím závodě roku však selhal. Když se pak od něj už mnoho nežádalo, zazářil. Je to psychický problém, s nímž se bude muset vypořádat. Letošní vřadařená mountainbiková sezóna, triumf v Marin Cupu, titul Biker roku v čtenářské anketě našeho časopisu a prvenství v žebříčku Top Ten BIKE Pelotonu pro něj mohou být potřebnou vzpruhu. Navíc to může považovat i za zadostiucinění vzhledem k nepovedenému závěru loňské cyklokrosové sezóny, v níž se neprobojoval na mistrovství světa.

„Už to přebolo, spíše to беру jako satisfakci za mistrovství republiky horských kol ve Všemíně. Jednak jsem dostal trestnou minutu hned na startovním roštu, což dodnes tak docela nechápu, ale ta mě o medaili nepřipravila. Jel jsem si pro bronz s vědomím, že ani trestná minuta mi ho nevezme, když pak přišel defekt. To

mne ještě víc vyburcovalo. Chtěl jsem dokázat, že jsem o medaili přišel neprávem, a proto mám ze zisku Marin Cupu obrovskou radost. Už jenom proto, že přístup týmu Česká spořitelna k finále, kde dělali všechno pro to, aby Pavel Camrda udržel vedení, mi připadal tak trochu jako hon na zajíce. Málem na každém kilometru stál někdo s vysílačkou. Vzájemně se informovali o tom, co Pavlovi dát k jídlu, co by měl dělat a podobně. Musel jsem se tomu chvílemi smát a tenhle pocit vyrovnanosti mě nesmírně uklidňoval. Dodávalo mi odvahy, když jsem viděl, že ze mne mají strach. Přiznám se, že mne ten můj malý naschvál škodolibě potěšil. Že se mi podařilo jim vypálit rybník. To pak cyklistika člověka baví.“

Radkovi při těchto slovech znatelně zajiskří v očích. Přinesl vítězství nejen sám sobě, ale také



týmu Fort a značce kol, které dal své jméno. Jako spolujazyčí firmy by měl cítit uspokojení z dobře odvedené reklamní práce. Nemůže však stále zapřít závodnickou duši, uloženou někde hluboko ve svém nitru. „Reklama, ohlas ve veřejnosti, případná větší prosperita firmy. To jsou vše nádherné věci, ale najednou zjišťuji, že bez těch závodů nemůžu být. Že mne motivuje se stále snažit mířit někam dál. Ale i v tomto směru zůstávám střízlivý. Víím, že to jednou musí skončit. Je to oboustranné.“

ODMÍTANÉHO CHLEBA NEJVĚTŠÍ KRAJÍC

Další z Fořtových paradoxů se týká systému bodování Marin Cu-

pu. V úvodu sezóny patřil mezi ty, kteří dvojnásobné ohodnocení finálového závodu kritizovali. Nakonec mu právě to přineslo konečné vítězství!

„Byl jsem proti, protože jsem si uvědomoval, že na ten poslední závod může být zrovna někdo nemocný. Na druhou stranu to udržuje dramatickost soutěže. Přimlouval bych se za to, aby pohárových závodů bylo víc, alespoň o jeden. Započítávané by byly všechny, nejhorsší výsledek by se škrta. Přece jenom v horské cyklistice nemůže nikdo vyloučit možnost defektu, technické závady a podobně. Co se týče úrovně jednotlivých dějství Marin Cupu, nejsem z těch, kteří by si nějak stěžovali na tratě. Kdyby byly všechny stejné, tak by vyhrávali stále titíž lidé. Jednou jsem přijel závodit a musím se smířit s tím, jakou pořadatelé připravili trať.“

Pochopitelně se mi zamlouvaly ty závody, které jsem vyhrál, tedy Olomouc a Frýdlant. V Olomouci přišlo hodně diváků, v Sušici připravili atraktivní průjezd městem. To je zřejmě cesta, jak závody organizovat. Lidé mají své starosti, závod za nimi musí jít. Třeba za dva, tři roky už to bude obráceně. Menší výhrady jsem měl snad jen v Rychnově, kde byla trať příliš úzká, takže se nedalo předjíždět. Obecně řečeno si však na stavbu tratí v Marin Cup nemůžu stěžovat.“

Solidní umístění na evropském šampionátu Radkovi naznačilo, že může pomýšlet i na úspěch v mezinárodní konkurenci, které se dosud spíše vyhýbal. Světový pohár však není středem jeho zájmu ani pro příští rok. Uvědomuje si, že skloubit na vrcholné úrovni Grundig Cup i domácí pohárovou

sérii je prakticky nemožné. Navíc se Fořtovi v SP nezamlouvá systém kvalifikací, které ubírají spoustu sil.

„Musel bych nastoupit do soutěže od začátku a to znamená již v úvodu dubna v Austrálii. Je naivní se domnívat, že bych tam uspěl, protože po cyklokrosové sezóně bude následovat nedostatečná přestávka. Vyjet pak jednorázově třeba do Maďarska nebo Belgie nepovažují za šťastné řešení. Raději se chci soustředit na mistrovství Evropy ve Špindlerově Mlýně. Vidím v tom šanci, svojí roli bude hrát znalost tratě, domácí prostředí, divácká kulisa, absence jazykové bariéry. To všechno se počítá a nahrává tomu, abych, a zřejmě nejen já, „Evropu“ považoval za vrchol sezóny. Věřím, že umístění některého z našich v první desítce je reálné. Všichni se budou snažit ukázat v co nejlepším světle.“

Z UČEDNÍKA UČITEL

A pak je tu pochopitelně motiv ještě mnohem vznešenější, pro cyklokrosaře dosud nedosažitelný. Olympijské hry 1996 v Atlantě. Ani Radovan si nemůže nalhávat, že by jednoduše začlenění horské cyklistiky do olympijské rodiny ignoroval. I on pociťuje při pomyslení na Atlantu lehké mrazení v zádech. Jak je však všeobecně známo, každou zemi tam bude reprezentovat jen dvojice vyvolených. I u nás lze hovořit o více kóhoutech na jednom smetišti.

„Nemohu na olympiádu nemyslet, ale zároveň si uvědomuju, že nominace bude hodně ostrá. Já jsem na horských kolech začal původně jezdit proto, že jsme se rozhodli v Lanškrouně vyrábět mountain biky, to byl prvotní podnět. Dnes už mi je MTB rozhodně bližší, než třeba silniční závody. Biky mi přirostly k srdci. Zpočátku jsem bral horská kola jako přípravu na cyklokros, dnes již uznávám dvě hlavní sezóny, letní „horskou“ a zimní cyklokrosovou. Obě jsou rovnocenné.“

Vzpomínám si, jak se Radovan Fořt při svém prvním startu v závodě horských kol před více než dvěma lety na Bike Sabathu choval jako cyklistický učedník. Svých zkušenějších kolegů-bikerů se ptal na všechno. Co obléci, jaké about pneumatiky, jak je nahustit, co s jídlom a pitím. Dnes své bývalé učitele na trati vyučuje sám. A bývají to mnohdy lekce velmi tvrdé.

Kamil Hofman
Foto: Lubomír Severin

V našem ženském mountainbikingu, plném mladých lyžařek či bývalých silničářek, je Karla Polívková světlou výjimkou s bohatou sportovní minulostí i současností. Původem kanoistka, dnes ve třiceti letech matka dvou dětí, úspěšná triatlonistka, kvadriatlonistka, silničářka a především jezdkyňe na horských kolech.

Svou lásku k nejmladší cyklistické disciplíně letos proměnila v toužebně očekávaný titul vítězky Marin Cupu, a to přesto, že její zabezpečení se s ostatními předními závodnicemi dalo jen těžko srovnávat. Před začátkem letošní sezóny se spolu s manželem Petrem, držitelem zlaté medaile z mistrovství světa v kvadriatlonu, pokusili téměř o nemožné. Chtěli dokázat, že i v našich podmínkách lze ženskou horskou cyklistiku provozovat na profesionální úrovni. Přes všechnu snahu a již zmíněný úspěch v Marin Cupu se jim to podařilo jen částečně.

DAŇ ZÁLIBĚ

„Pokoušeli jsme se o to co do celkové koncepce přípravy, rehabilitace a výživy, tak i po stránce materiální,“ přibližuje Kája Polívková. „Na sezónu jsem měla zapůjčené kolo od firmy Giant, ovšem na konci roku jsem ho musela vrátit. Nechci si stěžovat, ale za celou sezónu jsem na prémii vydělala přesně 9 700 korun. Každý jistě pochopí, že z této částky se provozování sportu na vrcholné úrovni pokrýt nedá. Je to možná i trochu trapné, ale ve třiceti letech jsem se musela spolehnout na rodiče, kteří nesli část nákladů.“

Je to jistá daň tomu, že manžel Polívkovi zvolili životní styl, založený na sportování. Dělalí to, co je baví a při tom dosáhli pozoruhodných výsledků. „Kdybych si chtěla jen vydělat, asi bych se věnovala více triatlonu, kde je dnes

K. Polívková je i ve třiceti bikerskou začátečnicí

Krůček po krůčku

poměrně dost peněz,“ přiznává Kája. „Ale já všechno podřídila horským kolům, protože mému naturelu sedí nejvíce. Bohužel, ani mé vítězství v Marin Cupu šéfy velkých týmů nepřesvědčilo. Zřejmě nezapadám do jejich koncepce věkem ani sportovní minulostí. V první desítku poháru jsem snad jediná, která nemá za sebou



lyžařskou kariéru. Asi bude ještě nějaký čas trvat, než pochopí, že se mohou prosadit i nelyžařky. Myslím, že příští trend bude spíše směřovat k uplatnění specialistek. Lyžařky-běžkyňe vévodí na tratích, kde rozhoduje fyzický fond, tam všem ostatním ujedou. S technikou jsou ale na štiřu, na takových tratích pak mají problémy a budou na specialistky stále více ztrácet.“

EVROPSKÁ ZKUŠENOST

Největší domácí soupeřkou Polívkové v uplynulém sezóně byla bezpochyby Kateřina Neu-

mannová. V přímém souboji ji Kája ani jednou neporazila, celou sezónu však absolvovala bez větších výkyvů a navíc jako jediná z našich bikerek se nebála pokoušet štěstí na mezinárodním poli. Bylo z toho velmi lichotivé 27. místo na mistrovství Evropy.

„V Métabief se mi zdála trať méně těžká než například při mistrovství republiky, ale ještě nikdy jsem nešla na tak technicky náročném okruhu. A navíc trval závod přes dvě hodiny, na což jsem rovněž nebyla zvyklá. Zvolili jsme ale s Petrem dobrou taktiku. Snažila jsem se rozložit rozumně síly. Po prvním kole jsem se pohybovala kolem padesáté příčky a postupovala kupředu. Mrzí mne, že ve Francii nebyly i ostatní naše holky. Srovnání v mezinárodní konkurenci by určitě nebylo nezajímavé. Katka Neumannová má u nás gloriolu neporazitelnosti, ale to je myslím špatný názor. Já mám oproti ní velké rezervy ve vytrvalosti, naopak technicky jsem na tom lépe. Hodně mi pomohly starty ve sjezdových závodech. Mým cílem je pochopitelně příští rok Katku konečně porazit. V Marin Cupu bude startovat i Iveta Šitárová, která patří do evropské špičky. O to bude soutěž zajímavější.“

NEOPOTŘEBOVANÁ

Dosud trénovala Karla, jak sama poznamenává, na běžné poměry téměř minimálně. Samozřejmě v tom hrál rozhodující roli čas. I do budoucna ho bude muset v přípravě zužitkovat co neefektivněji. Například před letošní sezónou jí naměřili při testech maximální spotřebu kyslíku VO₂ max 49, ale dobře trénovaná žena by se měla dostat zhruba na hodnotu 70. Toho však nelze dosáhnout hned. Loni najela kolem 3000 km, což jiní natrhnou třeba za měsíc. Letos to sice bylo již o něco více - 5500 km, ale Kája se stále považuje v podstatě za začátečnicí. Krůček po krůčku stoupá vzhůru.

„Letošní sezóna byla v podstatě moje první kompletní mountainbiková. Má to jednu výhodu, ani ve třiceti se necítím příliš opotřebená. Ostatně, v Americe je běžné, že většina cyklistek má již tři křížky za sebou. Předpokládá to pochopitelně věnovat větší pozornost výživě, podpůrným prostředkům. V tom mi hodně pomohly výrobky firem Bonita, Power Bar a MLO. Trénink si dnes již nedovedu představit ani bez sporttesteru.“

Před finále Marin Cupu měla Polívková dobře spočítané, že jí postačí dojet do pátého místa. Tomu podřídila i své počínání na trati. Neriskovala, nemohla si dovolit defekt či jiné technické problémy. Dojela čtvrtá, a to stačilo na zisk Poháru. Kromě toho jí však nejvíce uspokojilo prvenství ve druhém závodě seriálu v Unhošti. Pak se však v Sušici stala terčem dohad o tom, že jí Petr, startující ve stejném závodě v kategorii ne-

licentovaných, pomáhá, klestí cestu při předjíždění, ba dokonce tlačí!

„Moc mne mrzí, když se v bikovém pelotonu povídá o tom, že Polívková má nějakou výhodu,“ říká Kája se zřetelným roztrpčením. „Dělám tento sport s maximálním nasazením a prakticky z toho nic nemám. Navíc Petr jel za mnou a spíše mne povzbuzoval, než že by mi »zametl« cestu. Nebo zastavil podél trati a dával mi informace o situaci v závodě. Ostatně, příští rok pojedou ženy v Marin Cup zvlášť. Pak se ukáže, jestli jsem opravdu měla nějakou výhodu...“

V nadcházející sezóně by se měla Kája Polívková spolu s vítězem Českého poháru v kategorii muži II. Ryglem a letošním juniorem Hrachem objevit v novém týmu Nivo (firma, zabývající se výrobou přísad do potravin), kde může počítat již s profesionálnějším zabezpečením. Bude tak mít předpoklady dále dokazovat, že i po třicítce může matka dvou dětí v horské cyklistice leccos dokázat. Třeba na mistrovství Evropy ve Špindlerově Mlýně.

(kh)

Foto: BIKE Peloton

M. Rygl: Netrénuji, jdu se projet

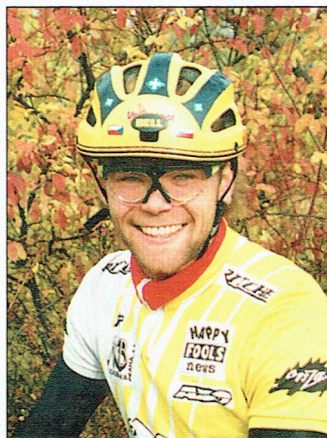
Především zábava

Další z pohárových lídrů Miroslav Rygl (22), vítěz cross-country v kategorii mužů bez licence, pochází ze sportovní rodiny. On sám se věnoval rychlostní kanoistice, ale před čtyřmi lety musel vodu a pádlo pro zdravotní důvody opustit. Pak se z něho stal biker.

„Dva roky jsem doma v Hradci Králové tápal, než jsem našel to, co by mi plně vyhovovalo. Půjčil jsem si jednou horské kolo od kamaráda, za měsíc jsem ho od něj koupil a za další půl rok už jsem vlastnil pořádný bike, scotta,“ vypráví svůj příběh na cestě k horské cyklistice dvaadvacetiletý student čtvrtého ročníku strojní fakulty ČVÚT.

„První závody jsem si zkusil předloni na podzim, ale po dvou kilometrech jsem skončil kvůli defektu. Loni hned v březnu jsem startoval na Berounské desítce. Tam jsem si řekl, že bych mohl objet celý Český pohár. Skončil jsem dvánáctý a letos to vyšlo nad očekávání, podařilo se mi vyhrát. Naučil jsem se kolo lépe ovládat, začal jsem více trénovat a svůj díl má určitě i podpora Velointestu, v jehož klubu jsem závodil.“

Ani jednou v průběhu sezóny se Miroslav neobjevil v čele pohárové



ho seriálu. Dominantní pozice Jana Koutského se zdála být neohrožená, ale Rygl jej v posledním závodě přeskočil a stal se překvapivým vítězem

Marin Cupu. „Měl jsem zřejmě více štěstí. Necítil jsem se vůbec dobře, jelo se mi těžce, ale Koutskému kupodivu ještě hůře, a to rozhodlo. Ovšem už v druhém závodě poháru v Unhošti jsem měl pět kilometrů před cílem defekt z druhé pozice a těch 28 bodů mi pak moc chybělo, takže bylo těžké ztrátu dohnat. Na druhou stranu se mi vůbec nevedlo na mistrovství republiky. Nebyl jsem dobře připravený, protože jsem si musel v létě vydělávat, abych vůbec na závodění měl prostředky. Odešly mi trenéry a další věci, musel jsem si je za něco koupit. Čas na trénink nezbýval.“ Miroslav zatím vidí svoji budoucnost mezi „dvojkaři“. Jezdit s profesionály, chodit do školy a ještě si při tom vydělávat, to považuje za nemožné. Skloubit vše v jeden celek a vyrovnat se závodníkům, kteří na kole sedí několik hodin denně, opravdu nelze.

„Nevylučuji, že se někdy budu závoděním na horských kolech i živit, ale je to pro mě především zábava. Kdyby někdo za mnou přišel s konkrétní nabídkou, jako třeba loni za Kubou Novákem, pak bych o tom mohl uvažovat. Jezdím na kole tak pětkrát, šestkrát do týdne, ale neříkám tomu trénink. Jednoduše se jdu projet, jen tak pro potěšení a většinou sám.“

(hof)

Foto: BIKE Peloton

CATEYE – SVĚTOVÁ JEDNIČKA V OSVĚTLENÍ

doporučená MOC
219 Kč



TL-LD100



TL-LD110



blikající zadní světlo

kapacita tužkové
baterie:
cca 200 hodin
nepřetržitého
provozu

dodává se včetně
objímky
na sedlovku nebo
zadní vidlici
a včetně klipsny
na oblečení
(pro jogging
apod.)

HL-500



doporučená MOC
429 Kč

přední halogenové osvětlení
kapacita baterií:
cca 8 hodin
nepřetržitého provozu
objímka odolná vibracím

Obchodní spojení: UNIVERSE AGENCY, tel. 02/61 21 80 46-8, fax 02/61 21 80 49
SKLAD SEDLEC, tel 031 1/96 25 35, UNIVERSE BOHEMIA, tel 0464/43 70, UNIVERSE SLOVAKIA, tel/fax 0631/291 31

V minulém čísle BIKE Pelotonu jsme se zabývali světovými sjezdy, motivováním bodovým ziskem Petra Hynčiči v Německu. Druhý start však pro něj znamenal stejně šťavnatý přísun. Downhillový Grundig Cup se s cross-countryovým potkáním v Americkém Silver Star, aby zde finálovými závody uzavřely účet sezóny 1994. Výsledky jsou v mnoha případech natolik pozoruhodné, že se ke Grundig Cupu 94 vracíme alespoň takto, telegraficky.

SJEZD

Tradiční dějiště závodu Světového poháru, rakouské městečko Kaprun, krčící se pod stejnojmenným ledovcovým masivem, je právě tím místem, z něhož si Petr Hynčiča přivezl dalších 17 bodů. Náročný a dlouhý sjezd s jedním ostrým stoupáním našim sjezdařům potvrdil, že se do finálových jízd probíjet lze, ba co víc, i zabodovat. Na otázku - kterému ze dvou vedoucích kohoutů spadne hřebínek - také odpověděl velice přesvědčivě. Do té doby Beneke i Gachet zvítězili ve dvou závodech, Kaprun však zaznamenal Gachetův atak, po němž následovala další vítězství ve finále SP i na mistrovství světa.

„Beniho“ odsoudil jeho výpadek k souboji o zbylé medailové posty s Vouillozem a Američanem Tannerem, jemuž absence na prvních dvou závodech vůbec nescházela. Dva nejhorší výsledky se totiž škrtaly. Finálový závod v Silver Star potvrdil průběžné pořadí v plném rozsahu, jen dobrý finiš Rockwella a Miglioriniho věstil změny v celkové klasifikaci, ale zůstalo jen u minimálních bodových rozdílů. Pohled do závěrečné výsledkové

Francouzská smršť' a nenápadný Holanďan

GRUNDIG 94 - VYPNUTO!

Grundig Cup (cross-country)

Muži

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	celkem body
1. Brentjens	42	34	49	49	-	54	54	60	15	35	343
2. Overend	32	60	33	-	-	28	45	-	60	49	307
3. Juarez	49	40	36	-	42	42	36	-	-	60	305
Djernis	36	29	60	60	-	45	-	33	-	42	305
5. Gould	-	18	31	-	54	49	49	-	54	36	291
6. Frischknecht	54	-	26	-	60	60	-	-	49	40	289
7. Foord	30	-	29	34	45	40	60	-	-	32	270
8. Tomac	60	54	28	40	33	-	-	-	-	18	233
9. Baker	40	42	-	45	-	27	-	-	40	31	225
10. Berner	28	49	30	32	-	-	-	54	30	-	223

Další zajímavé pořadí: 12. Iten 210 b., 15. Hric 200, 25. Wiejak 125, 31. Slaviček 96, 51. Elsnic 56, 75. Willerton (6. na MS 94) 30, 83. Price 26, 86. Novák M. 24 (stejně bodů získali také Kluge, Earley a Rishi Grewal), 99. Kaňkovský 21, 105. Bachleda 19, 126. Špak 13, 155. Vašík 5, 168. Kvasnička 2, 172. Dvořák 1 (jeden bod získali také cyklokrosař Janssens, medailista z ME 94 Heylen a Martin Doležel, registrovaný za USA).

Ženy

1. Furtadová	35	29	35	35	35	35	-	-	29	239	
2. Alexanderová	29	20	24	24	-	24	29	-	-	16	166
3. Sydorová	15	35	17	15	17	10	-	-	29	35	163
4. De Matteiová	24	17	15	29	20	16	20	35	-	17	162
5. Furstová	17	24	29	20	16	29	12	-	16	13	148
6. Matthesová	14	12	11	12	29	13	17	-	-	24	121
7. Daucourtová	16	14	-	-	24	12	15	-	24	11	116
8. Turcuttová	11	16	16	17	14	14	-	-	14	20	111
9. Pezzová	20	15	20	-	-	20	-	-	35	-	110
10. Grewalová	12	13	5	-	13	11	24	-	-	14	92

Další zajímavé pořadí: 15. Orvošová 43 b., 16. Ballantyneová 40, 19. Stieflová a Longo-Ciprelliová 33, 26. Šitárová 24.

Poznámka: Do konečné klasifikace cross-country se započítávalo sedm nejlepších výsledků.

Legenda: 1. Madrid, 2. Elba, 3. Houffalize, 4. Plymouth, 5. Mount Snow, 6. Mont-St. Anne, 7. Mammoth Lakes, 8. Cairns, 9. Lenzerheide, 10. Silver Star.

listiny je šokující, neboť mezi prvními osmnácti jsou jen dva Američané, zato pět Francouzů se vešlo do jedenáctého místa!

Souboj žen byl výrazně dramatictější, více proamerický a rozdíly ještě menší. Američanka Kim Sonierová strhla ve finále vítězství na svou stranu a jako jediná dokázala vyhrát ve dvou závodech Světového poháru.



Juli Furtadová - další modrý trikot Grundig Cupu do sbírky GT Teamu.

bronz. Další závodníci nedokončili nebo nebodovali tři a vícekrát. Jediný muž dokázal Grundig devětkrát dokončit (z toho jednou zvítězil a dvakrát dojel druhý) - Bart Brentjens. Přestože se nakonec nezapočítávaly tři nejhorší výsledky, Brentjens modrý trikot lídra uhájil. Kromě vítězného Holanďana si zaslouží mimořádné uznání hlavně Djernis, jenž letos prokázal stárou a dlouhodobou formu. Dále také trio britských jezdců Foord, Gould a Clarke, které startovalo u nás na Petříně.

Soutěž žen proměnila Furtadová v nudu, když dokázala šestkrát (!) zvítězit. Její věčný stín - Alexanderová - nemohla být jinak než druhá, i když dvakrát zvítězila Sydorová mohutně dotahovala. Exsilničářka Turcuttová se vyrovnanými výkony zařadila do absolutní špičky, kde předčila i krajanu Pezzovou. Bronzová medailistka z Vailu Ballantyneová letos příliš nebodovala, stejně jako stříbrná z Evropy Eglinová. Ta se má od své učitelky a kamarádky De Matteiové asi ještě hodně co učit.

CROSS COUNTRY

Karty cross-countryového poháru byly zamíchány opravdu důkladně. Kmet Overend se ve švýcarském Lenzerheide zařadil po bok Djernise a Frischknechta, kteří dokázali vyhrát dva závody světové série, a posunul se na post nejlepšího Američana, tedy na místo druhé. Juarez si vítězstvím v posledním podniku poháru zajistil

Grundig Downhill Cup

Muži

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	celkem body
1. Gachet	60	60	54	2	60	60	240
2. Beneke	22	38	60	60	1	34	192
3. Vouilloz	49	42	1	12	54	36	181
4. Rockwell	21	34	12	40	49	54	177
5. Tanner	-	-	38	49	42	42	171

Další zajímavé pořadí: 10. Herin (medailista z ME i MS) 133 b., 13. Iten 123, 15. Perakis 104, 19. Tomac 89, 32. Herbold 56, 50. Hynčiča 34, 55. Johansson (medailista z ME i MS) 31.

Ženy

1. Sonierová	29	10	20	35	20	35	119
2. Chaussonová	35	29	13	11	24	29	117
3. Gioveová	24	35	29	17	29	20	113
4. Stieflová	-	15	24	24	35	24	107
5. Bonazziová	17	20	14	29	8	17	83

Poznámka: Do konečné klasifikace sjezdu se započítávaly čtyři nejlepší výsledky.

Legenda: 1. Cap d'Ail, 2. Hindelang, 3. Mont. St. Anne, 4. Mammoth Lakes, 5. Kaprun, 6. Silver Star.

(BP)
Foto: BIKE Peloton



SLAVÍČEK: Jsem fluktuant!

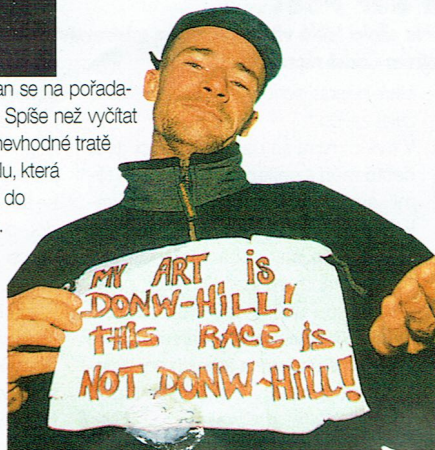
Tato slova na svoji vlastní adresu sebekriticky pronesl jeden z našich předních bikerů Jan Slaviček. Od svého obvyklého partnera v cyklokrosovém terénu i v mountainbikových seskupeních, Miloslava Kvasničky, se odloučil jen na chvíli. Za poslední tři roky zaznamenal již třetí změnu dresu. Zatímco v roce 1992 hájil barvy Cyklocentrum Agfa Teamu, loni působil spolu s Kvasničkou ve stáji GT Euro 2000. Na začátku letošní sezóny se jejich cesty rozešly. Miloslav se upsal expanzivnímu Authoru, Honza zahájil velký projekt ve společnosti SportPro.

Jak už bylo řečeno, odloučení trvalo jen několik měsíců. V podzimních závodech se již objevil Slaviček v nám důvěrně známé žlutočervené kombinaci Author Bike Teamu. Spolu s Jakubem Novákem budou u nás v následujícím roce tvořit triumvirát, budící všeobecný respekt.

Foto: Bike Peloton

ROMAN: Rebelem

Francouzský sjezdář Franck Roman se na pořadatele Mistrovství Evropy MTB zlobil. Spíše než vyčítat domácím pořadatelům postavení nevhodné tratě sjezdu, měl velkoryse přijmout smůlu, která jej postihla a zabránila mu tak dojet do cíle na nahuštěných pneumatikách. Trať evropského sjezdu si většina ostatních nemohla vynachválit a komisaři z mezinárodní federace dávají právě Métabief za vzor ostatním pořadatelům. Nic tedy nenasvědčuje tomu, že by měl být Roman za rok ve Špindlerově Mlýně spokojenější.



FRISCHKNECHT: Rod zachován

Že vstoupil dvojnásobný vítěz Světového poháru Thomas Frischknecht do stavu manželského, zůstalo poměrně překvapivě v tajnosti. Se svou vyvolenou Sybille však už další důležitou událost ve svém společném životě dlouho pod pokličkou neudrželi. Jestliže má „Frischi“ na kole občas smůlu (třikrát druhý na MS a letos ještě před začátkem šampionátu ve Vailu po pádu zlomená klíční kost), pak v lásce mu přál velký kopec štěstí. Na svět přišel malý Andri a není to žádný drobček - 50 cm a 3880 g čisté váhy. Největší radost z přírůstku do rodiny má určitě Thomasův otec Peter, bývalý skvělý cyklokrosař. Závodnický rod Frischknechtů je zachován. Věříme, že jezdci týmu Ritchey půjde otcovství k duchu a se svojí novou rolí se vyrovná i v mountainbikovém terénu.

Foto: Mountain Bike



DJERNIS: Good Bye, Tom



Dvojitě „Sbohem, Tome“ vyřkl světový šampion Henrik Djernis. Opustil nejen hvězdný tým Toma Ritcheyho, pro něhož získal všechny tři tituly mistra světa MTB, ale rozloučil se i se svým dávným přítelem Thomsem „Tom-Boy“ Frischknechtem, který ho k mountain bikům a zvláště do americké stáje před lety přivedl.

Viking horské cyklistiky totiž podepsal těsně před startem letošního MS smlouvu s týmem ProFlex. Za tímto překvapivým přestupem stojí jeden z nejuspěšnějších bikovských manažérů, Američan Dave McLaughlin. Ten po ročním intermezzu ve formaci Univega opět sbalil kufry a namířil si to jinam, tentokrát k Off Road ProFlex Team a vzal si s sebou nejen Djernise, ale i dalšího bývalého jezdce týmu Ritchey, Warrena Sallenbacha. Djernis, ačkoli trojnásobný držitel zlata z mistrovství světa, nebyl zdaleka tak dobře placen jako Frischknecht, a to se stalo jedním z důvodů, proč se rozhodl dát svému dosavadnímu zaměstnavateli vale. Přátelské pouto s Frischknechtem však zůstalo nepřerušeno, nicméně Tom-Boy musel zůstat, protože jeho smlouva má údajně platnost až do roku 1997.

Není bez zajímavosti, že již zmíněný McLaughlin se „vyučil“ v československém cyklokrosu. V rámci přípravy na MS 1985 v Mnichově pobývalo reprezentační družstvo Spojených států téměř dva měsíce společně s naším výběrem v Jičíně a v Mladé Boleslavi. Jeho tehdejšími členy byli právě McLaughlin, ale například i Steve Tilford, současná hvězda týmu Specialized.

Foto: Bike Peloton

Na horské cyklistice se nedá prodělat. I tak lze chápat signál, který v tomto roce vyslal na cyklistických vlnách jeden z nejzavedenějších domácích finančních ústavů.

Jak jinak označit skutečnost, když se bankovní experti České spořitelny rozhodnou podporovat (a velmi výrazně) bikový tým. Možná tím došlo k rozhodujícímu průlomů v oblasti sponzoringu, neboť poprvé do horské cyklistiky výrazně investoval někdo, kdo je mimo výrobu a dovoz kol nebo komponentů. V listopadu již vychladly emoce, celá sezóna se posuzuje s odstupem a nadhledem, a tak se společně podívejme, co o ní soudí trenér a manažer v jedné osobě, bývalý československý reprezentant Roman Čermák.

Jak byla sponzorem hodnocena sezóna z hlediska reklamního efektu?

„Je to obrovský pokrok, poprvé došlo k tak výraznému zapojení bankovního sektoru do cyklistiky. Domnívám se, že nebude trvat dlouho a řada ústavů bude tento krok následovat. Pro nás to je nejlepší sponzor, jakého jsme kdy měli. Snad ještě více než vložená částka je důležitější serióznost a přístup. Na čem jsme se dohodli, to platilo. Věděli jsme, že i když se nám letos nebude dařit, protože sport je sport a mohlo se stát leccos, tak jsme měli jistotu, že smlouva bude dodržena. To oceňuji nejen já, ale i závodníci.“

Na podzim proběhlo hodnocení celé sezóny. Ze strany České spořitelny bylo velmi kladné, takový reklamní dopad nikdo nečekal. Jen v televizi se odvysílaly stovky minut, ve kterých šlo přímo o náš tým nebo cyklistické akce pořádané Českou spořitelnou. V tisku to bylo podobné, výstřižky o týmu vytvořily velmi tlustou knihu.“

S penězi na příští rok tedy všechno v pořádku?

„Zdá se, že ano. Dojde k částečnému rozšíření týmu, o náklady spojené s dalším rokem se podělí Česká spořitelna s dalším sponzorem, ovšem také z oblasti peněžnictví.“

Těžiště činnosti sponzora je zřejmě výhradně na domácích hřištích. Ale závodit pouze doma, bez možnosti konfrontace, to asi příliš neuspoko-

ÚROKY jim neběží

juje. Dojde příští rok k nějaké změně?

„Nový sponzor má zájmy v zahraničí, proto zkusíme občas vyjet za hranice na závody Světového poháru. Chceme

mne platná pro všechny vytrvalostně-silové sporty. Důraz byl kladen na maximální rozvoj vytrvalosti, teprve potom jsme se orientovali na specifické oblasti, sílu a techniku. Základ všeho je silnice,



uspět na mistrovství Evropy ve Špindlerově Mlýně a to bez zkušeností se závody v zahraničí nelze.“

Jako aktivního závodníka vás známe z dráhy a silnice. Nenastaly metodické problémy, když jste začal pracovat s týmem, jehož hlavní těžiště leží v bikových závodech?

„MTB nemá zatím detailně propracovanou metodiku, vycházel jsem proto z obecné teorie tréninku, která je podle

proto jsem závodníky přesvědčoval, že 80 % přípravy musejí absolvovat na ní. Bylo důležité vysvětlit jim, aby každý víkend nejezdili bikové závody, kde by si snáze vydělali, ale aby závodili na silnici. Pro většinu z nich to bylo méně příjemné, protože by jistě raději vyhrávali na soutěžích s méně kvalitní konkurencí. Učíme se všichni, ale jedině, co mi napovídá, že je to snad dobrá cesta, jsou loňské i letošní výsledky. U většiny jezd-

ců se nám podařilo udržet stabilní výkonnost v průběhu celé sezóny.“

Považují se vaši jezdci více za bikery, krosaře, nebo silničáře?

„Každý závodník má k některé disciplíně vřelejší vztah. Ale je špatné, když si jezdec myslí: 'Jsem závodník na MTB, mohu vypustit silnici.' Prvním projevem je, že přestane závodit na silnici a pouze na ní trénuje. V tom momentě přestává být silničářem, což je první krok na cestě zpět. To platilo i za nás. Kdo si řekl, jsem dráhař nebo jsem silničář, už ho to trochu omezovalo. Podvědomě měl pocit, že to ostatní už nemusí jezdit.“

Měli jezdci problémy s technikou?

„Byl to jiný způsob jízdy, i když si myslím, že v cyklokrosu jsou nároky na techniku jízdy větší. Úzká galuska a rozježděné bláto je na ovládání kola podstatně složitější. Na druhé straně se tu jezdci setkali s něčím, co neznali, a to jsou nebezpečné sjezdy. Připouštím však, že jsme potíže s technikou měli. Velmi důležité je pocit jistoty a ten souvisí s materiálem, například s brzdami a vidlicí. Když jsou kola dobře vybavená, je to snazší.“

Jako prodejci velomateriálu jste jistě kladli velký důraz na technickou stránku.

„Sponzorským příspěvkem naší firmy byla horská kola, jejichž cena se blíží devadesáti tisícům. To je velká částka, navíc se jedná o pět, šest kol, což bychom sami těžko mohli financovat. Na tom se s námi podílejí další firmy, dovážející komponenty, které jsme si sami vytipovali. Například pedály Time si jezdci sami vybrali, proto jsme jednali s Milošem Fišerou, který nám vyšel ohromně vstříc. Podle našeho názoru jsou to asi nejlepší pedály na MTB, nezanášejí se, rychle se z nich dá vystoupit. Vidlice Rock Shox jsme měli v titanovém provedení od firmy Velo Gepard, stejně jako disky Sugino. S hydraulickými Magurami nám pomohl dovozce, firma Vaněk. Velkou pozornost jsme kladli předcházení defektů, velmi se osvědčil přravek Slime.“

Děkujeme za rozhovor.

Lubomír Severin
Foto: BIKE Peloton

Český van der Poel

Nejuniverzálnějším jezdcem týmu MTB Česká spořitelna je Pavel Camrda. Na silnici 'dělá vtr' v domácím mistrovství, každoročně patří mezi favority v krosu, na biku je mistrem České republiky.

Není toho na jednoho trochu příliš?

„Nebudu to určitě moci tak dělat stále. Je mi šestadvacet, možná to půjde dva, tři roky, pak něco vypustím. Zatím není důvod. Mám z toho radost, kdyby tomu tak nebylo, nedělal bych to. Sponzor si přál horská kola, proto je jezdím, ale samozřejmě mě taky baví. Silnici a kros jsem si prosadil.“

S čím máte největší problémy při častých změnách kol?

„Abych se na biku nějak dostal dolů. Když je sjezd v lese po kořenech, to je něco. Nejhorší je přechod ze silnice na

biky, protože na nich netrénuji, jen závodím. Trvá to dva, tři okruhy než si zvyknu, pak je to dobré. Důležitá je technika, dobře vybavený stroj. Oceňuji vidlice Rock Shox, na těžkých tratích je vynikající, ušetří spoustu sil, které by v závěru chyběly. To samé platí o hydraulických Magurách.“

Nejsou právě ty dva, tři okruhy tím, co rozhoduje?

„Možná, ale určitě ne vždy. Já se ve špici sice udržím, ale není to ono, vydám hodně sil. Silniční cyklistiky se však nechci vzdát. Lidé jezdící jen na

biku nejsou schopní na silnici slušně zajet závod.“

V cyklokrosu se naši závodníci dost často měří s nejlepšími, na biku s těmi samými jezdci výrazně prohrávají. Máte pro to vysvětlení?

„Jednoduše jsou dobří. Naše krosové tratě zahraničním jezdčům moc nevyhovují, jsou rychlé, technické, hodně drncavé v zatáčkách. V zahraničí, kde jsou rovné úseky, na kterých oni 'zalozí' a jedou, nebo v kopcích, se s nimi nedá jet, fyzicky a silově jsou na tom lépe. Na biku pak rozhoduje tato větší

absolutní síla. Ve Francii na ME jsem s nimi jel jejich tempo sotva půl kola a pak jsem málem omdlel. Hrozně jsem si dával a oni tak jeli stále. Pak také asi více zvažují starty v závodech, jezdou dva, tři Světové poháry, odpočinou si a připraví se na mistrovství světa.“

Čeho byste chtěl dosáhnout v příští sezóně, bez ohledu na disciplínu?

„Na biku dobře zajet ME ve Špindlerově Mlýně, ale hlavně získat medaili na mistrovství světa. A je jedno, v jaké disciplíně.“ (Is)



ROCK SHOX RACING

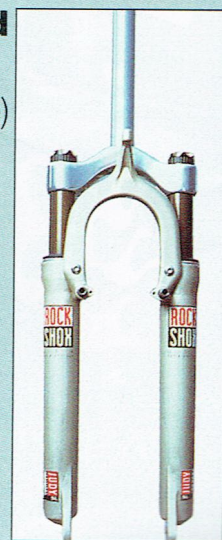
Pavel Camrda,
mistr České republiky 1994
horských kol

*„Vidlice Rock Shox
byla nejlepší volba
pro náš team.“*

model 95	QUADRA 21R	MAG 21	PARIS-ROUBAIX
použití	hobby	semiprofi	silnice profi
systém	elastomer	olej-vzduch	olej-vzduch
hmotnost	3,1 lbs	3,0 lbs	2,3 lbs
zdvih	48 mm	48 mm	30 mm
barva	žlutá, šedá	RS zlatá	niklová
model 95	JUDY XC	JUDY SL	JUDY DH
použití	profi	profi	profi sjezd
systém	elastomer olej. patrona	elastomer olej. patrona	elastomer olej. patrona
hmotnost	2,8 lbs	2,5 lbs	2,9 lbs
zdvih	50 mm	60 mm	60/75 mm
barva	niklová	niklová, žlutá	červená

Velo Gepard

(divize
Group Venture)
- výhradní
distributor
pro Českou
a Slovenskou
republiku



HET SPORT

servis a výhradní prodej
pro Českou republiku

Tvídovým oblečkům a kloboukům už dávno odzvonilo stejně tak spolehlivě jako pleteným cyklistickým dresům a bílým plátěným čepičkám. Japonci chodí na úřední jednání v džínách a ve svetr, v uších podnikatelů se houpou těžké náušnice, věznění umělci ministrují ve vládě a Nirvana vede hudební žebříček všech dob. Vývoj, móda, underground je na vrcholu popularity, uhlazení „cukrouši“ v prachu zapomnění.

Někomu se zdá moderní mít manželku mladší než dceru, někomu stačí nejnovější porsche, někomu nejnovější mountainbike, jinému kroužek v nose. Móda je nevyzpytatelná, móda je všude kolem. Zdravá výživa, aerobik, skateboarding, oblékání, seattleský rock, vše z módy vzešlo a vše v ní zase skončí.

STYL

Normálně jezdicí biker kolo nezničí za rok, ale už v srpnu je - nemoderní. Jsou nové modely, nové „drivy“, nové „glidy“. Touha mít to nejnovější žene člověka vpřed, do obchodů, do salónů.

Trend dnešní doby spočívá v tom, být co možná nejvíce ve „stylu“. Jsou stylové biky, stylové oblečení, stylové účesy. Na první či druhý pohled se pozná, kdo stylový je a kdo si na to jen hraje. Nejstylovější jsou vždycky ti, co jsou takoví od přírody, ať po nich zrovna plivají naškrobení „kravaťáci“, nebo v tom též ohozu udávají hlavní módní směr. A pak středoškolaáci, to je styl od srdce. Batohy, vytahané svetry, traktory, černá barva, punčochy nad kolena, náušnice, prolínání punku, undergroundu, hippies i elegance. Málokdo je ochoten si to připustit, ale ...náctiletí jsou tou největší silou, která módou hýbe. Jejich styl určuje i módu bikovou, barvy a tvary kol. Vždyť oni jsou v drtivé většině potenciálními vlastníky nových biků!

Příbuznost širokých pláští s koly Harleyů vnáší příbuznost i do vizáže a dokonce někdy i do životního stylu vyznačující obou „sportů“, bikerů a motorkářů. Jízda na kole má však ke sportu přece jen o trochu blíže, proto bikerům zpravidla chybí krabičky cigaret, vypnuté pupky a ploty čárek na hospodských účtech. Zajímavější je ale sledovat rysy podobné.

NA HLAVU

Šátky na hlavách, často uvázané „na piráta“ nebo šátky se štítky už nejsou takovou výjimečností, baseballové čepice a pomalované přilby jakbysmet. Ať už se jedná o motivy lebek, dravců nebo americkou symboliku, v mountainbikingu vévodí Troy Lee Designs, firma zabývající se designem přileb

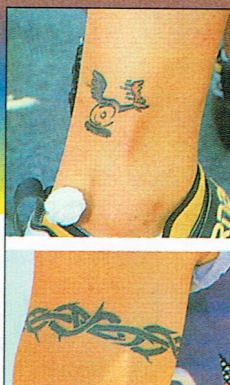
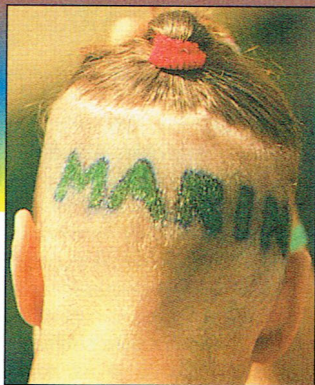
motocyklových i bikových. Čím dynamičtější životní styl biker vyznává, tím tvrdší vzezření je jeho cílem. Například Missy Giove nebo Franck Roman vypadají zcela odlišně od sjezdařů mladé francouzské školy Ballauda, Vouilloze, L'Amorea a dalších. Dynamika života se do vzezření lidí vůbec promítá dost silně. Těžko si lze představit třeba šachistu, jak nad figurkami mává potetovanými rukama. Bikera, svírajícího v šlepných rychlostech řídká svého stroje, už ano.

Brýle jsou dnes pro řadu lidí nezbytným doplňkem z důvodů nebezpečného UV záření. Pro cyklisty, a mountainbikery zvláště, je nezbytné nutná nejen síla UV filtru, ale také jejich tvar, barva, značka. Oakley jsou No 1. a je hostejné, jedná-li se o Mumbo, Sub Zero nebo Zero. Stále skvělé, lepší se a vždy trochu výstřední jsou také Rudy Project a prosazovat se začínají málo známé Killer Loop.

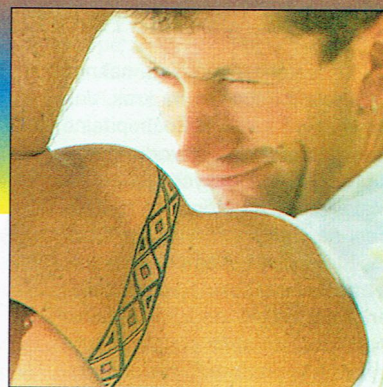
Závodní bikeři jsou díky svému pracovnímu oděvu vyautováni z mož-

Na bikovém mistrovství Evropy v Métabief použila nemalou pozornost bláznivě pomalovaná dodávka VW. Skupina ranařů dokázala na přilbě každého zájemce vytvořit barevnou kreaci dle vystavených vzorů nebo vlastních představ. Dále šel v malování přileb designer Troy Lee, jehož logo se skví na přilbách všech významných „počmáraných“ hlav včetně Tomacovy Eagle American Bell.





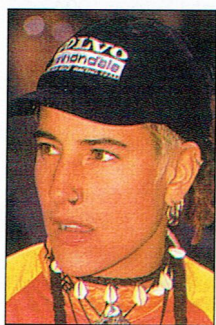
◀◀ *Láska na celý život v provedení Marin.*
 ◀ *Regina Stieflová dokazuje, že tetování sluší i na útlé ženské nožce. Místo nad vnějším kotníkem a humorný obrázek navíc signalizují velice pečlivou a správnou volbu a určitý vztah k cyklistice.*
 ◀ *Tetování dalšího fenomenálního sjezdaře Jürgenena Benekeho zůstává očím fanoušků většinou skryto pod chrániči. Jakmile však „Benny“ může, rád se se svými trny na pravém bicepsu pochlubí. Přivezl si je z Kanady.*
 ▶ *Peter Stiefl netají vztah k westernům a Divokému Západu. Pro potetování bicepsu obdivuhodných rozměrů zvolil indiánský motiv a i pro příště prý zůstane věrný tomuto stylu.*



nosti reagovat na módní vlny v průběhu vlastní sportovní činnosti. Elastické kraťasy s výstelkou a dres s kapsami nebo kombinéza asi budou ještě dlouho nepraktičtější. Hoblík si může dopřát třeba široké bermudy s antibakteriální vložkou, které jsou u nás k dostání od firem Scott a Giant, nebo flanelovou košili místo „čapákovky“. Málokterý stylový závodník na sebe v cíli obleče teplákovou uniformu a tenisky, ale raději vklouzne do černých džínů, bagančat na vysoké podrážce a do kožené bundy do pasu s řadou cvoků a zipů, takzvaného křiváku. Je-li takový obleček vybaven logy sponzora, jako třeba Rock Shox, ještě líp.

HAIR

Oblékání, přilby, boty, kola, to jsou jen vnější projevy módních trendů. Ty však pronikají i na kůži a také do ní a pod ní. Vyholené hlavy a „čira“ přinesl punk a nová vlna, mřížkování na temeni zase rap a holé lebky u pánů většinou věk. Vlasy však dorostou (u těch mladších)



Největší hit posledních měsíců, piercing, čili propichování, v podání Missy Giove, mistryně světa ve sjezdu. Drobné brože v nose začínají být celkem běžné. Ortodoxní vyznavači piercingu však neznají hranice a různé spony a kroužky umísťují i na bradavky, pupík a genitálu. Patří k nim i Missy?

a s vyprcháváním životního elánu, změnou životních postojů nebo s chystáním nové módní vlny lze na hlavě vytvořit cokoliv jiného. Také dírký po sérii náušnic nebo piercingu na jiných částech těla zarostou záhy.

TATOO

Právě svět motorek velkých kubatur však do biku přinesl módu v minulosti velice opovrhovanou a těžko vratnou. Ano, tetování. Tetování však už dávno

není výsadou lágrů a prostředkem k ukrácení času výkonu testu. Vyvinulo se do samostatného uměleckého oboru, stalo se silným výrazovým prostředkem a módním doplňkem. Kvalita tetování za poslední roky výrazně stoupla, provádí se v několika barvách a ve velice jemných a přesných tvarech, jimiž lze dokonce zachytit lidskou podobu. Ornamenty pořízené moderní technologií nestárnou rychleji než lidská kůže, neblednou, nevytahují se. V každém tetovacím salonu, z nichž je nejznámější pražský UZI, se zákazník dozví všechna pro i proti, případně možnosti odstranění. Může si vybrat z řady motivů, přinést si vlastní předlohu nebo svou představu dovést s odborníkem k dokonalosti.

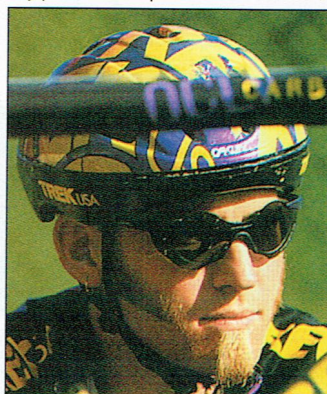
Že se na tělo nepožijí jen siluety mořských panen, jména milenek a tvrdácké symboly s lebkami, dosvědčují čtyři příklady německých sjezdařů. Tetování může být vkusné, hezké, decentní i vtipné, mělo by o člověku cosi vypovídat, korespondovat s jeho povahou i postavou. Rozhodnutí k tetování by měla předcházet zralá a dlouhodobá úvaha i v případě, že teď právě obrázky na kůži frčí. V dnešní době je sice již lze odstranit laserovou bruskou, není to však proces ani bezbolestný, ani levný a může zanechávat jizvy. Pro ty, co propadli síle okamžiku a rádi by při jednorázové příležitosti honili vodu, existují tisky velice podobné tetování, ovšem s krátkodobou trvanlivostí.

TOMAC'S FASHION

V pojednání o módních trendech, pronikajících do mountainbikového sportu, jsme se dostali celé problematice doslova a do písmene pod kůži. Po stylu v oblékání, česání a tetování bychom mohli pokračovat třeba hudbou, kterou takový pravý biker poslouchá, kulturními zařízeními, která nejčastěji navštěvuje a tak podobně. Biková móda však vzniká i nezávisle na okolním světě. Módními se stávají

Londýnské mistrovství světa cyklistických kuřrů je každoročně přehlídkou módních lahůdek. Právě u messengerů dochází k nejlubšímu prolínání módy pozemské a „podzemské“ s cyklistikou, neboť nejsou zatíženy tradicemi sportovního oblékání a nutností přísné účelnosti.

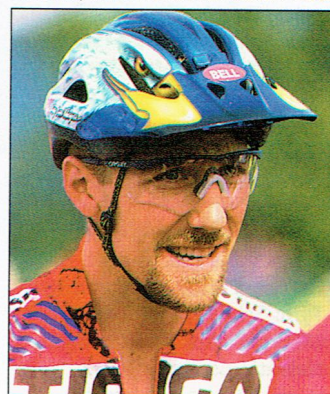
určité značky, výrobky a barvy zdánlivě bez zákonitostí a vnějších příčin. Není to však až tak úplně pravda. Time boty znamenaly obrovský boom jen proto, že je používal John Tomac a stejný osud nejspíš čeká v příštím roce Diadoru.



Holení brady Američana Trevisa Browna musí být obrádem. Své přitom hraje asi i pravítko, příložný úhelník a soustava zrcadel. Trevis však nepatří jen k nejextravagančnějším postavám bikového pelotonu, renomé si získal i jako skvělý závodník, zejména v Americkém seriálu Norba.

Troy Lee Designs vyrábí mnoho nádherných povrchů přileb a často hezcích než vozí Tomac, ale právě po té samé by se lidi umlátili. Štítky na přilbách nemají valný význam, snad jen za deště, ale modly bikové.

ho poháru je vozí - a je tu éra kšiltů. Podobně je to s nekritickou mánií po celoodpružených kolech, Grip Shiftu a neshimanovských komponentech. To vše už tu bylo, móda silných trubek, móda karbonu, móda reflexních barev. Móda



Kdo by si ještě před rokem nechal narůst podobného bíbra, vypadal by jako ... jako myslivec, letos už jako John Tomac. Než však stovkám bikerů vyrašilo stříště, Johnny se zase oholí. Co teď? Taky sáhnout po strojkou?

tu byla, je a móda tady našťestí bude. Svět mountainbiků není výjimkou.

Martin Rauffer
Foto: archiv



Co jsem je pozoroval, nehnuli se od sebe ani na krok. Jak pověstní tři králové. Pochopitelně vyjma samotného závodu v malebných romantických zákoutích Malé Strany a Petřína. To byli nuceni se chtít nechtě na chvíli odloučit a svádět osamocení souboj s trati. Lesser Town Race, tak zněl anglicky název podzimní bikové podívané, na naše poměry neobvyklé. A to především zásluhou firmy Sport Pro, která do hlavního města přilákala tři britské borce světové extratřídy. Tři králové v královské Praze.

Kdo by se ještě před rokem nadál, že budeme mít možnost doma spatřit vavříny ověčené bikery Tima Goulda, Garryho Foorda a Barrieho Clarka? Přání tentokrát nebylo otcem myšlenky a přestože zmíněné

Tři králové v královské Praze

kékoliv jiné západoevropské metro-pole.“

Clarke: „Já mohu jako Tim srovnávat. Zajímalo mě ale především, jací budou vaši závodníci na domácí půdě, protože to je vždy jiná situace, než když musejí vyjždět k měření do zahraničí. Už před závodem jsem kolegy upozorňoval, že české cyklokrosaře nelze podceňovat a má slova se naplnila.“

■ **Jistě se mnou budete souhlasit, že český cyklokros je na nepoměrně vyšší úrovni než britský. V mountainbikingu je tomu ale přesně naopak, přičemž se špička v obou zemích rekrutuje právě z cyklokrosových závodníků. Lze to nějak seriózně vysvětlit?**

Clarke: „Problém je v tom, že ostrovní cyklokros je úplně jiná záležitost než kontinentální. Má o hodně blíže k horské cyklistice, především

Don't drink too much STAROPRAMEN and see you all at the '95 European Championships,

*Barrie Clarke
Tim Gould
Garry Foord*

Nepijte příliš Staropramen a nashledanou při mistrovství Evropy '95

BARRIE CLARKE
TIM GOULD
GARRY FOORD

Tim GOULD

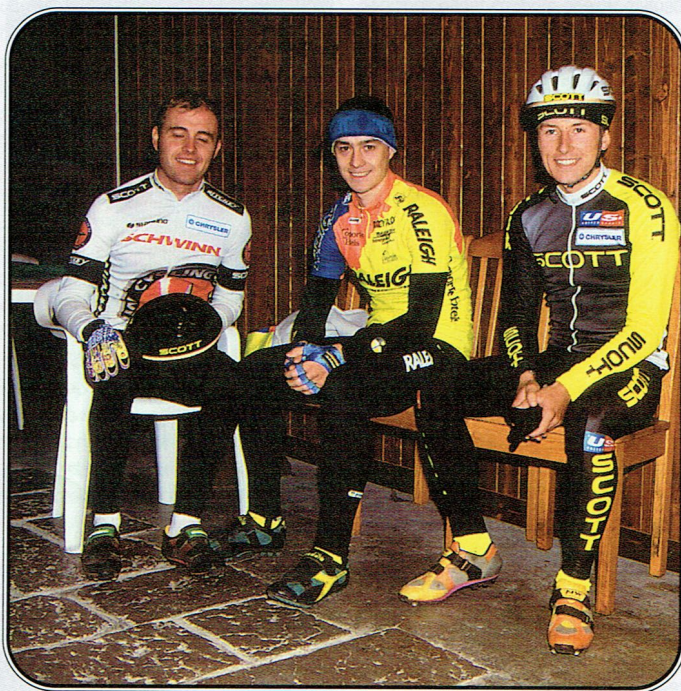
Narozen: 30. 5. 1964

Tým: Schwinn

MTB od roku: 1989

Největší úspěchy - cyklokros: 9. na mistrovství světa 1988 (amatéři)

MTB: 3. na mistrovství světa 1990, 6. na mistrovství světa 1991, 4. v Grundig Challenge Cupu 1991 (1. v Bassano del Grappa, 1. v Aviemore, 1. v Chateau d'Oex), 5. ve Světovém poháru 1992, 5. ve Světovém poháru 1994



Garry FOORD

Narozen: 14. 9. 1970

Tým: Scott

MTB od roku: 1992

Největší úspěchy - MTB:

4. ve Světovém poháru 1993, 7. ve Světovém poháru 1994 (vítěz závodu v Mammoth Lakes), 2. na mistrovství Evropy 1994

Barrie CLARKE

Narozen: 11. 12. 1966

Tým: Raleigh

MTB od roku: 1989

Největší úspěchy - cyklokros: 42. na mistrovství světa 1988 (amatéři), 32. na mistrovství světa 1990 (amatéři), 23. na mistrovství světa 1991 (profesionálové)

MTB: 10. na mistrovství světa 1993, 16. ve Světovém poháru 1994

S trojicí sympatických gentlemanů jsme měli tu čest si povídat při neformální besedě, z níž vzešlo následující „triinterview“.

■ **Jaké byly vaše první reakce, když jste se dozvěděli, že budete závodit v České republice v závodech horských kol?**

Foord: „Netušil jsem, co mne čeká, protože jsem u vás ještě nikdy předtím nebyl.“

Gould: „Mne naopak zajímalo, co se v Čechách změnilo od doby, kdy jsem v Mladé Boleslavi startoval na mistrovství světa v cyklokrosu. Musím konstatovat, že změny postupují velice rychle a Praha získává tvář ja-

co do stavby tratí. To je asi hlavní příčina našich úspěchů v závodech MTB.“

Gould: „Kvůli všeobecnému nezájmu se cyklista v Británii jen cyklokrosem neužívá. Spousta závodníků přešla právě z těchto existenčních důvodů k horským kolům a tím úroveň neustále roste.“

Foord: „Já jsem výjimkou. Zkoušel jsem cyklokros, ale na sotva průměrné úrovni. Závodil jsem především na silnici, předloni jsem doma absolvoval první závody mountain biků a loni pokoušel štěstí ve Světovém poháru, kde se mi začalo hned dařit.“

■ **Velká Británie má dnes minimálně pět závodníků v absolutní světové špičce zvláště díky ohromnému vzestupu za poslední dva roky. Čemu to přisuzujete?**

trio na pražské dlažbě po náročné sezóně (všichni mezi prvními šestnácti Světového poháru) zůstalo za očekáváním, představovalo prvořadou atrakci.

Dva zkušenější, Gould a Clarke, objevili svět horských kol po svém působení v cyklokrosovém terénu. Benjamínek, ale zřejmě nejtalentovanější ostrovní jezdec současnosti, Foord, koketoval se silniční cyklistikou. Spolu s Bakerem (3. na MS 1992), Daviesem (10. v SP 1992), Clayem, Coltmanem, Craigem a dalšími tvoří uznávanou britskou mountainbikovou školu, dnes jednu z nejúspěšnějších ve světovém měřítku. Každý rok někdo z Britů míchá pořadím v první desítce Grundig Cupu, pravidelně vozí medaile ze světových a evropských šampionátů, jednoduše určují směr.

Foord (s úsměvem): „Schováváme doma bikery a pak je vždycky pustíme ven...“

Clarke: „Ani sám nevím proč, ale díky ohromné konkurenci je velmi těžké uspět i doma a z toho se pak rodí velcí závodníci. V tom je určitě naše výhoda, ale jako nevýhoda se to může jevit pro ty, kteří se teprve do špičky chtějí probíjet, zvláště juniory, vstupující do seniorské kategorie.“

■ **V této souvislosti překvapuje, že Británie navzdory svému výjimečnému postavení dosud nepořádala žádný evropský či světový šampionát.**

Clarke: „Pořadatelství a nedostatek kvalitních organizátorů je bezpochyby nejslabším článkem celého našeho mountainbikingu.“

Foord: „Pokud je něco organizováno nezávisle, jako například Grundig Cup v Plymouthu, pak to má nádej na úspěch. Když se však organizace dostane do rukou oficiálních cyklistických kruhů, úroveň rapidně klesá.“

Gould: „Velkým problémem je pro nás také postavit standardní sjezdovou trať, protože nemáme dostatečně vysoké hory.“

■ **Také v příštím ročníku figuruje opět v programu Grundig Cupu Plymouth, jak však komentují jezdci opakovaně zařazení závodu v Austrálii a nově také v Maďarsku?**

Gould: „Dost možná se Světový pohár rozvíjí rychlejším tempem, než jaké jsou možnosti jednotlivých týmů. Nové lokality, v nichž se Grundig Cup odehrává, znamenají zvýšení nákladů, ne každý tým si to může dovolit. Snad až příliš se v tomto směru spoléhá na finanční sílu velkých cyklistických firem, ale rozpočty stávají mnohdy nestačí. Pokud chtějí organizátoři pořádat podobné závody jako v Austrálii, měla by tomu předcházet určitá vyjednávaní. Organizátoři mohli například pro prvních padesát jezdců v pořadí SP zajistit s některou leteckou společností levnější letenky a podobně. Tentokrát se však domnívám, že do Austrálie přijedou všichni, protože se tam otevírá celý seriál a závodníci se budou chtít kvalifikovat do dalších kol. Co se týče Maďarska, o přidělení usilovalo velmi intenzivně a nakonec dosáhlo svého.“

Foord: „Rozhodují komerční zájmy, dost možná je Maďarsko cílovou zemí pro výrobky Grundigu.“

■ **Time, vy jste patřili k průkopníkům MTB v Británii, jak vzpomínáte na chvíle, kdy byla horská cyklistika u vás v plenkách?**

Gould: „Když jsme začínali s Davidem Bakerem, chtěli jsem se do toho pustit opravdu pořádně. Když jsme poprvé viděli kola Peugeot, hned jsme na firmu tlačili, aby nás

sponzorovala a abychom se tak mohli zúčastnit britského okruhu závodů. Tehdy nebyly rozlišeny vůbec žádné kategorie. Na startu se sešlo padesát divných chlapů a ti mezi sebou závodili. O rozdělení do výkonnostních skupin se nám mohlo jenom zdát. Já s Davidem jsme sváděli souboje na ostří nože a třetí v pořadí jel vždy deset minut za námi. Tak takové byly počátky MTB ve Velké Británii.“

■ **Hodláte se ještě vážněji věnovat cyklokrosu?**

Gould: „Pro mne i mé sponzory jsou prvotní horská kola, i když v zimě pár cyklokrosových závodů objedu. Cestovat po celý rok a zvládnout dva vrcholy, to není jednoduché.“

■ **Model, který zvolil Frischknecht, tedy není nic pro vás?**

Gould: „S Thomasem se nemůže nikdo srovnávat. Je to neobyčejně nadaný závodník, který je díky svému talentu schopen závodit dvanáct měsíců v roce. Kdybych se jeho nadání mohl jen trochu přiblížit, možná bych to zkusil také, ale to nepřipadá v úvahu.“

■ **Evropané vnesli do horské cyklistiky prvky cyklokrosu. Jistou dobu zazněly i snahy o zavedení možnosti měnit během závodu kolo, o připuštění cizí technické pomoci. Domníváte se, že je dobře, když si MTB uchovalo svou výjimečnost?**

Gould: „Zajisté. Myslím, že by podobné vlivy směřovaly proti samotné podstatě horské cyklistiky.“

Clarke: „Mountainbiking je sport pro všechny. Prakticky každý si může jít koupit kolo a druhý den stát na startu nějakého závodu bez většího zajištění. Zatímco v cyklokrosu je to úplně jiná záležitost. Na vrcholné úrovni musíte mít nákladné materiální a servisní zabezpečení, což si může dovolit jen pár vyvolených. Je důležité, aby horská cyklistika zůstala sportem pro každého.“

■ **Dnes závodíte každý v jiném týmu, ale přátelská atmosféra z vás přímo číší. Můžete potvrdit, že rivalita v mountainbikovém pelotonu je mnohem zdravější, upřímnější, než v silničářském?**

Gould: „Není to jen vnější dojem, skutečně je atmosféra mezi bikery ve Světovém poháru mnohem přátelštější. Vychází to z individuální podstaty horské cyklistiky, naopak u silničních profesionálů je vše založeno na týmové práci a bližší kontakty jezdců různých stájí jsou složitější.“

Foord: „Jezdíme společně k závodům doma i ve světě, pak jsou pochopitelně vzájemné vztahy vřelejší. Známe se velmi dobře, a přestože jsme při závodech soupeři, zůstáváme kamarády.“

■ **Koho z bikerů ještě radíte do okruhu svých přátel?**

Gould: „Samozřejmě anglicky mluvící závodníci, takže máme blíže k Američanům než třeba někteří ostatní. Mým kolegou v týmu Schwinn je například Mike Kloser. Ale ke svým přátelům řadíme i ostatní britské jezdce Davida Bakera, Nicka Craiga a další.“

Clarke: „Záleží to na osobních kontaktech. Přes Tima se známe s Kloserem a díky němu třeba s dalšími Američany.“

■ **Jak už bylo řečeno, konkurence je v Británii velmi silná, na olympiádě 1996 však budou jen dvě místa pro každou zemi...**

Foord (se smíchem): „V tom případě asi přestaneme být přátelé.“

Gould: „Záleží na tom, jaká kritéria zvolí naše federace. Já sám si myslím, že by na olympiádu měli jet nejlepší ze Světového poháru.“

■ **Máte za sebou velmi úspěšnou sezónu, zvláště v SP. Na mistrovství světa však ani jeden z vás neměl svůj den...**

Foord: „Pochopitelně jsme plánovali nějaký ten úspěch, ovšem já sám jsem hloupě odstartoval a hned na začátku se zranil. Zkoušel jsem jet, jak nejrychleji to šlo, ale nikam jsem nedojel. Mistrovství světa je závodem buď, anebo a podle toho se musí závodit. Ve Světovém poháru můžeme být podle aktuální formy spokojeni třeba s desátým místem, to se však na MS nepočítá.“

Gould: „Po hodině závodu jsem byl s dvanáctisekundovou ztrátou hodně vepředu, ale pak už bylo na mne tempo příliš rychlé a propadal jsem se až ke konečnému třicátému místu.“

Clarke: „Měl jsem velké problémy s nadmořskou výškou, nedokázal jsem se s tím vyrovnat.“

■ **Právě vy, Barrie, máte vždy skvělý úvod sezóny, na jaře záříte (letos 4. v SP na Elbě a 5. v Houfaluze), ale pak má vaše výkonnost klesající tendenci. Čím to je?**

Foord: „Zeptejte se na to v britských telekomunikacích...“

Clarke: „Vidím, že si toho všimli už i jiní, nejen já. Abych reagoval na Garryho narážku, chodím totiž kromě závodění jako normální zaměstnanec do práce. Mám místo v britském Telecomu, strávím tam osm hodin denně a jen na závody v zahraničí jsem uvolněný. Náročné cestování v Grundig Cupu také vyžaduje důraz na odpočinek, ale mně na něj většinou nezbývá dost času. Třeba loni jsem nebyl schopen v červenci dokončit závod, pak už to zase bylo lepší a v září na mistrovství světa jsem skončil desátý.“

■ **Znamená to, že v týmu Raleigh nemáte takové podmínky, abyste se uživil jen závoděním na horském kole?**

Foord (se smíchem): „Je prostě na peníze!“

Clarke: „Ostatní členové týmu jsou placeni mnohem lépe než já. Vzali mne tam v době, kdy už jsem měl svoji práci a já to zaměstnání stále neopustil. Přestože jsme byli v Grundig Cupu úspěšní, nebyl pro Raleigh v letošním roce prioritou.“

■ **Není pro vás letošní sezóna příliš dlouhá, ještě v polovině října závodit?**

Foord: „Naše hlavní cíle máme již za sebou, ale k podobným závodům se stavíme zcela seriózně.“

Gould: „Letos jsem se rozhodl startovat v Číně a tady v Praze, tradiční závod ve Francii na riviéře Côte d'Azur, jeden z nejpobulárnějších a nejmasovějších MTB podniků, který se mi podařilo v minulosti vyhrát, jsem letos vypustil. V Číně to byla celkem dobrá zkušenost. Závod byl organizován čínskou společností, která vyrábí kola pro Diamond Back, takže tam samozřejmě byli jezdci DBR, já a závodnice z týmu Evian.“

■ **Věřím, že vás příští rok uvidíme všechny na mistrovství Evropy ve Špindlerově Mlýně. Nemáte však dojem, že evropský šampionát zůstává dosud trochu v pozadí vrcholných soutěží?**

Clarke: „Je to druhý nejhodnotnější závod po mistrovství světa, a tak k němu i přistupujeme. Získává stále na významu a není jisté bez zájmovosti, že v zámoří teď připravují podobný šampionát amerického kontinentu.“

Foord + Gould: „Těšíme se na shledanou na mistrovství Evropy!“

■ **V Praze jste se zúčastnili závodu, který byl součástí reklamní kampaně pražského pivovaru, v němž má finanční spolupráci britský kapitál. A propos, jaký je váš vztah k rezavému moku?**

Foord: „Všem nám chutná. Relaxace je důležitou součástí přípravy na závody a když člověk dokáže relaxovat nad sklenici piva, proč ne, pokud to ovšem nepřehání.“

Clarke: „Hodně britských bikerů, těch, co provozují tento sport jako své hobby, jede v neděli na závody, aby si mohli v klidu dát pár piv. Občas snad mají i bidony naplněné pivem...“

■ **Ještě jedna speciální otázka pro Barrieho Clarka. Celý bikerský svět se ptá, kdy že bude vaše svatba s Caroline Alexanderovou?**

Clarke: „Na to byste se měli spíše zeptat Caroline. Mně sama řekla, že prý k tomu svolí, až se stane mistryní světa.“

■ **Doufejme, že to bude co nejdříve.**

*S trojicí britských jezdců rozmíval
Kamil Holman
Foto: Lubomír Ševčík*

Biková esa pózují v nezávodní podobě

KULT

Profesionální cyklisté nejsou pro svého sponzora - chlebovárců - čím jiným než reklamními panáky, vývěsními štíty, nositeli firemního jména. Jedině tak jsou mu něco platní, jediné tak může vztah sportovec - mecenáš fungovat k oboustranné spokojenosti, jediné tak se může užít (v mnoha případech velice slušně) člověk nevytvářející žádné materiální, morální ani jiné podobné hodnoty.

"VON IHM KÖNNTE DEIN LEBEN ABHÄNGEN"



Du mußt Deine Chancen nutzen, um ein Gewinner zu sein und Du bist nicht auf das Glück angewiesen, wenn Du den richtigen Helm wählst. Du hast nur ein Leben! Um es zu schützen, kannst Du nur einen Helm tragen!

Deshalb solltest Du genau soviel Aufmerksamkeit in die Auswahl Deines Helms investieren, wie Du sie in Deine Fahrtechnik steckst. Es ist Dein Job, auf Dich aufzupassen. Also, paß auf, daß Du einen Met Jetstream trägst, nur so kannst Du gewinnen.

Teste Jetstream. Er ist leicht, er ist cool und gibt Dir die Sicherheit, die Du brauchst, um Deine Grenzen kennenzulernen.

MET
JETSTREAM
LEICHT WIE LUFT, HART WIE STEIN

Bezug über den Fachhandel • Importeure:
Jacques Lager GmbH • 53894 Muchenbach • Tel. 02256/661
Bliss Schäfer GmbH • 26135 Oldenburg • Tel. 0441/92089

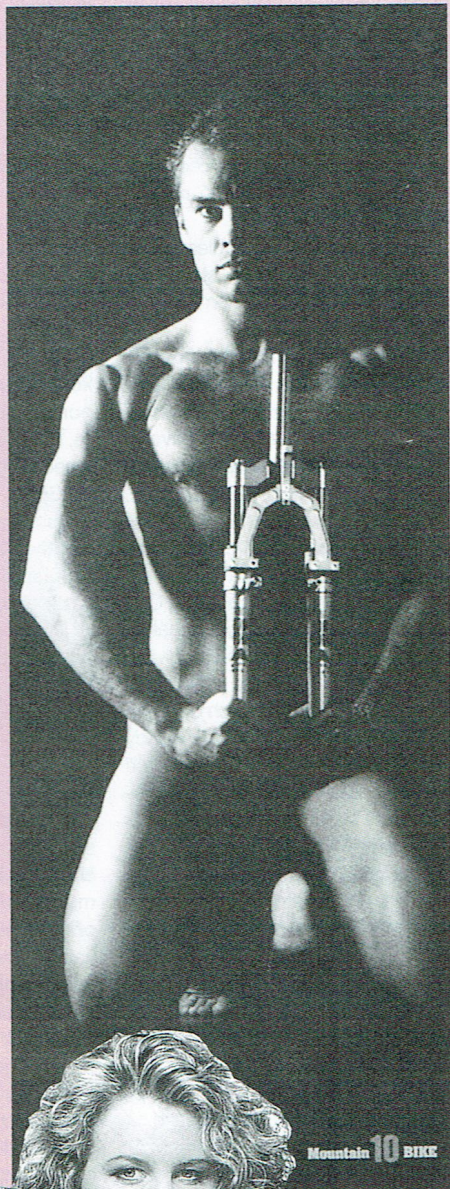
CAROLINE ALEXANDER, Jean Klein
© 1999 0889 Mountain Bike, Köln, DE
© 1999 Gravelly/991 World Cup, Wiesbaden

lika minutách vypravila bylo: „No comment“. Každopádně GT bude nejspíše stále spoléhat na sportovní úspěchy rychlé „Juli“ raději než na její ženskost. Není divu.

To její věčný stín a bikerka, která Furtadovou v sériálu Grundig dokázala pořádně prohnat, drobnouk Angličanka Caroline Alexanderová, je děvče z jiného těsta, tedy spíše těstíčka. Jejich padesát kilogramů živé váhy je znát i z civilního portrétu, který používá výrobce přileb Met. Nejnovější model Met Caroline sluší i při jízdě na biku, není však spojení této malé Britky a neméně elegantní a lehké přílby rozkošné i v této podobě? Na tváři Caroline je znát, že do vizáže profesionální modelky jí cosi schází, nevinný pohled však vykouzliha téměř dokonalý. Kdo ji zná ze závodů, ví, že spíše než k nevinnosti má druhá nejlepší žena světového poháru blízko k dravosti rozzuřené lvice. Přesto nebo možná právě proto je pohled na její jízdu i její tvář velice milý. A Met to samozřejmě ví.

Žena mnoha tváří, vítězka loňského sjezdového „světáku“ a současně i profesionální modelka, Němka Regina Stieflová, na lusknutí prsty zapózuje tu coby tajuplná dáma a hned zase jako rozzuřený trhač řetězů. K dokonalosti modelky má ze všech bikerek určitě nejblíže, jistě to však tuto zralou ženu stojí pořádný kus práce. Gina už v současné době hltá více než tréninkové kilometry slova derma-

tologů a kadeřníků, přesto i letos dokázala být čtvrtá v celkovém hodnocení sjezdového Grundigu, třetí v Mammoth Lakes a zvítězit na Kaprunu. Na modelku účtyhodné výsledky. Při pohledu na její portréty však člověka napadá, není-li té úporné snahy o dokonalost



příliš. Pozice se škraboškou Oakley však určitě patří k těm lepším.

(mr)
Foto:
Mountain Bike

Pravda, někdy se sportovec podílí na testování a vývoji svého sportovního náčiní, jedná se však o jev spíše výjimečný.

Cyklistovi nikdo neposkytne finanční podporu jen pro jeho hezké modré oči. Výše peněžních injekcí je zpravidla přímo úměrná významu odvedené práce, tedy výsledkům závodů. Ne však vždy a bezvýhradně jenom výsledkům. Velký Tomac asi na všechny ostatní bikery bude koukat pěkně z patra svého pomyslného sejfu ještě pár let i v případě, že už nebude patřit do úzké světové špičky. Johnny Tomac je prostě osobnost s velkým „O“ sám o sobě a Bell, Giant, Grip Shift, Oakley, Dia-dora a Tioga jsou si toho náležitě vědomy.

Stejně jako on má i řada dalších cyklistů ve svých smlouvách zahrnutu povinnost zúčastňovat se propagačních akcí, dávat své jméno konkrétním výrobkům a vystupovat v reklamách. Někteří jsou již předem vypláceni paušálně, jiní honorářově za tu kterou akci nebo

fotografii. Velice často bývali k vidění cyklisté sedlající, nesoucí, ukusující, oblékající..., prostě používající výrobek firmy, jejíž logo je na reklamě nejvýraznější.

Cyklista býval zachycen při závodě, tréninku, ve skoku, s medailemi a poháry nebo alespoň v závodním oblečení. Nový propagační trend však využívá vnitřní síly jednotlivých postav, kultu osobnosti. Čím jednodušší reklama je, bez písma a srdcervoucích hesel, tím lépe.

Mike Kluge tento styl dovedl k dokonalosti a při propagaci odpružených vidlic Rond Fork, které montuje na své Focusy, sází nejen na zvuk světoznámého jména a popularitu obličej, ale hlavně na atraktivnost postavy dobře rostlého třicátníka. Jen decentní hra světla a stínů zabránila prezentovat Mikovu mužnost naplno. Když tuto reklamu poprvé uviděla Juliana Furtadová, smála se, až se doslova a do písmene popadala za břicho a jediné, co ze sebe po něko-

Kdo vítězí?

Konec každého roku je ve vznamení vyhlášení mnoha anket. Výsledky dvou nejzajímavějších, které vystihují evropský a americký trh, vám nyní nabízíme.

CO FRČÍ V NĚMECKU

V tamním časopise Bike byla vyhlášená anketa o nejlepší kolo roku 94. Celá akce se setkala s velkým zájmem, svůj hlas odevzdalo celkem 25 406 čtenářů. Anketa byla rozdělena do šesti kategorií: A - kola pro začátečníky (do 1000 DM); B - biky do každého terénu (do 1500 DM); C - kola pro sport (do 2000 DM); D - závodní biky (do 3000 DM); E - high-tech biky (nad 3000 DM); F - plně odpružená kola.

V kategorii A zvítězil Specialized Hardrock Sport (3789 hlasů). Za ním byli Trek 800, Megabike Mudchute, Raleigh M-Trax 1000, Wheeler 3000, Stevens 4.1.2. Mezi biky do každého terénu (B) zabodoval Marin Bear Valley s 4861 hlasy, druhý Gary Fisher Aquila, další pak Trek 930, Mongoose Iboe Sport, Corratec 2005 a Scott Unitrack ST. V „céčku“ opět na čele Marin, tentokrát však Nail Trail s 5171 hlasy. V těsném závěsu Specialized Stump Jumper, Borella 301,

Scott American, GT Karakoram, Trek 930 SHX. Suverénem kategorie D se stal s náskokem více než 1000 hlasů Cannondale Delta V 500 se 3464 hlasy. Další boj byl však téměř nerozhodný. Vše se odehrávalo v rozmezí od 2400 do 1900 hlasů. Korunním princem tedy Rocky Mountain Vapor, na záda mu dýchají Centurion Backfire Team, Breezer Thunder, Giant CFM 1 a Wheeler 9000.

V High-Tech kategorii E zazářil GT Zaskar - 3511 hlasů, za ním se umístil o necelých 400 hlasů Marin Team Issue, pak Klein Adroit, Yeti A.R.C., Gary Fisher Pro Caliber a poslední místo zbylo na Trek 9900. U speciálních kol Full-Suspension (F) dominoval jednoznačně Mongoose Amplifier (6952 hlasů), který předčil Yetiho A.R.C.A.S. Long Travels o celých 3646 hlasů. Třetí místo pak zbylo na Marin Team F.R.S. (1621 hlasů), čtvrté pro Rocky Mountain The Edge (1495 hlasů), páté pro Cannondale Super V 2000 (1241 hlasů) a konečně šestá příčka patří

Specialized Stump Jumper F.S.R. s 1206 hlasy.

PODLE GUSTA USA

Další, neméně zajímavá anketa, kterou vyhlásil prestižní americký magazín Mountain Biking, měla za úkol určit nejlepší a nejhorší výrobek a kolo roku.

Ankety se zúčastnili respondenti, jenž jsou majitelé horského kola v průměrné ceně 1400 USD a 27 procent z nich vlastní bike dražší než 3000 USD. Celkem 58 procent dotázaných odpovědělo kladně na otázku, zda jejich příští kolo bude celoodpružené. Více než polovina respondentů bude při příští koupi ctít stejnou značku, zbylí prý budou nejčastěji volit GT, Cannondale, Pro-Flex, Litespeed, Ibis, Specialized, Balance, Barracuda, Bontrager nebo Fat Chance.

Pozoruhodně dopadly výsledky soutěže o „nej“ výrobek, neboť Grip Shift se umístil v obou kategoriích jako druhý, tedy i jako druhý nejhorší! Všeho moc škodí, v tomto případě nejspíš i chvály, humbuku, popularity a reklamy. Protireakce na sebe nenechala dlouho čekat a polovina Američanů dnes touží po klasických páčkách STI.

Nejlepší výrobek: 1. Onza - nášlapné pedály, 2. Grip Shift, 3. Manitou 3 - vidlice, 4. Camel Back, 5. Rock Shox - vidlice, 6. White Industries - náboje, 7. Gore-Tex Ride On - bovdeny, 8. Pulstar - náboje, 9. Shimano SPD, 10. Shimano Deore XT.

Nejhorší výrobek: 1. Shimano STX -

středové složení, 2. Grip Shift, 3. Power Post - naklápěcí sedlovka, 4. Shimano - Optical Gear Display, 5. Huffy - náboje, 6. Bontrager - sedlo, 7. Panaracer Hard-Core - pneumatiky, 8. diskové brzdy, 9. Panaracer Dart - pneumatiky, 10. Shimano - brzdové špalíky.

Následují karbonové dráty, barevné anodizování součástí, řetězy HG, pláště Specialized Umma Gumma, součástky Coda Magic a řada dalších „drobností“, jejichž neoblíbenost tkví zpravidla ve vysoké ceně, nebo v příliš masovém rozšíření.

Hlavní část ankety o nejlepší bike vyzněla jednoznačně pro GT, které mělo jediné v první patnáctce čtyři modely (Yeti, Manitou a Dean dva, ostatní po jednom)! Výsledky: 1. GT RTS (14%), 2. Cannondale Super V (11%), 3. GT Team LTS (7%), 4. Manitou FS (6%), 5. Specialized S Works FSR (6%), 6. Merlin Ti (6%), 7. Yeti ARC Hardtail (6%), 8. Manitou Hardtail (5%), 9. Ibis Ti Mojo (3%), 10. Mongoose AMP (3%).

Nezajímavá by určitě nebyla ani anketa o kolo nejhorší, ta však bohužel (či bohudík?) nebyla provedena.

Zajímavé je srovnávat názory a postoje bikových nadšenců v kolébce tohoto sportu a u nás. V mnoha případech se jistě budou lišit a v mnoha naopak shodovat. To totiž závisí na každém člověku. Každopádně jsou výsledky obrazem situace na zámořském trhu a zejména v regionech, které tyto, ač celoplošné, časopisy zasahují nejvíce. (BP)

Tomac Precisely Right

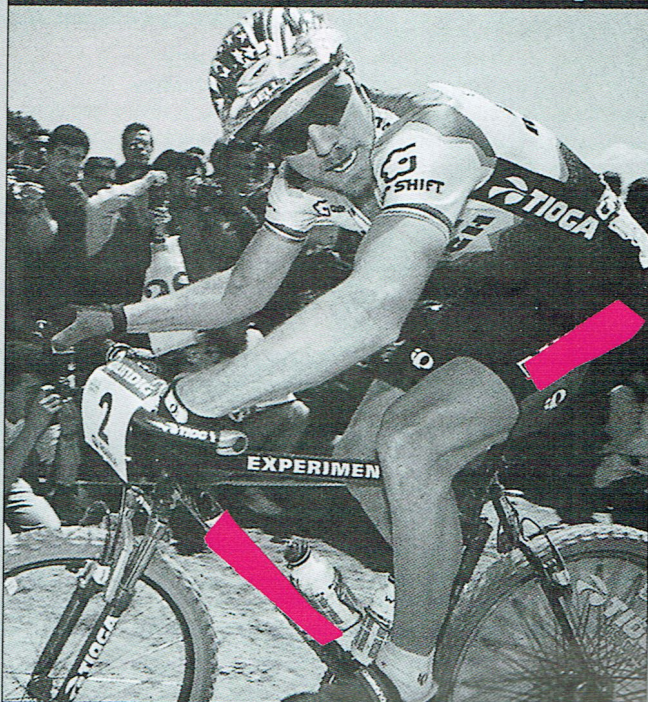
Američtí „bike-freaks“ šleli poté, co John Tomac, jeden z nejlepších světových bikerů, opustil svého letitého společníka, značku Raleigh. Tato zdánlivě nerozlučná dvojice vzala za své, když taiwanská firma Giant adresovala Johnnymu nabídku, která jeho roční příjem zvýší zhruba o 250 000 amerických dolarů. »Jen pro tolik Náš Johnny zradil Náš Raleigh?«, ptají se Tomacovi příznivci. Vždyť v hokejové NHL činí průměrný roční plat 1,14 miliónu dolarů a Tomac není průměr, ale hvězda největšího lesku! Hokej a cyklistika jsou však dva odlišné světy a plat bikového fenoména je srovnatelný s příjmy nejlepších silničářů. Třeba Rominger jistě nebude mít víc a ostatní bikeri dokonce operují se sumami o nulu kratšími. Pokud se i teď někomu zdá, že nějaký ten miliónek dolarů pravou cenu Johna Tomaca vystihuje nedostatečně, stačí si vzpomenout na Bell, Oakley, Tiogu, Grip Shift a Diadoru. Jejich výrobky mýtický Američan také nepoužívá zadarmo.

Nejen přesná výše Tomacových příjmů, ale ani další podmínky jeho smlouvy nejsou známy. Vedení Giantu dokonce zakázalo podávat jakékoliv informace a tak jediným potvrzením přestupu je to, že se Johnny objevil na trati vailského mistrovství světa na žlutém giantu a ve startovní listině s klubovou příslušností stálo: Tioga-Giant. Vše se navíc odehrálo uprostřed sezóny a Tomac od té doby, jako na potvoru, nezajel jediný solidní výsledek. K celkové atmosféře nejistoty nepřispěly ani reklamy, podobné té ze švýcarského tisku (viz obr.), které se dostávají za přípustnou hranici vkusu a etiky.

Kdo si libuje v dohadách, smyšlenkách a fantazírování, má na Tomacově případu volné pole působnosti. A navíc, zadívejme se na logo, sklon a velikost písma Giantu a Tiogy. Osud je nevyzpytatelný. Nenaпадají vás příběhy po vzoru Fanánkova T. Taxis Tramvaje nebo Balíčku karet od Rangers? Trochu mnoho nejasností a náhod, ne?

(mr)

Bis jetzt fuhr John Tomac für [redacted]
The Tomes fährt ab sofort für Giant. Nicht von ungefähr.



GIANT
PRECISELY RIGHT

Gratis-Katalog mit Detail-Infos anfordern.

Telefon: 071 27 66 64 (24-Stunden-Hotline) - Schriftlich: Postfach 38, 8014 St. Gallen

Pracovní snídane s Hansem Reyem

Hans Rey v Praze!
Prvořadná událost pro všechny milovníky technické dokonalosti na kole se uskutečnila koncem září letošního roku. Němec se švýcarským pasem, usídlený v Kalifornii, dobyl Ameriku svými úžasnými kousky. Začali mu říkat No Way.

Cyklotrialový a bikový eska-motér si s námi domluvil schůzku na osmou hodinu ranní, aby-chom u snídane stvořili inter-view. V šortkách, vysokých pod-kolenkách a s copánkem, prostr-čeným kšiltovkou, ho nešlo pře-hlédnout. Do noblesní společ-nosti hostů luxusního hotelu Penta v Praze se jaksí nehodil. Přestože patří do desítky nejlepe placených závodníků nejen v bi-ketriálu či cyklotriálu, ale jezdců na MTB vůbec, zachovává si svůj styl trošku crazy showmana. Osmadvacetiletý muž, který na kole vypadá jako kluci z třetí obecné a vymýšlí pořád nové a nové divočiny.



■ **Když člověk pozoruje, co všechno na kole dokážete, působí to dojmem, že jste se musel na biku narodit.**

„Bylo to přece jen o něco později, kdy jsem se v jednom klubu doma v rodném městě v Německu seznamoval s trialem. Tuším, že to bylo v roce 1978 a ten klub byl spíše pro motocyklové trialisty. Jenomže já začínal na kole a doufal, že se jednou dostanu i k motorce. To jsem už ale nikdy neuskutečnil, protože právě v té době začal prudký rozvoj cyklotriálu. Dávno před tím, než vlna bikosu zaplavila Evropu.“

■ **Nemrzí vás, že jste se již k motorce nikdy nevrátil?**

„Přemýšlel jsem o tom, ale necítím žádné zklamání. Kdybych chtěl uspět, musel bych už od šestnácti let jezdit jen na motorce. Mnoho mých tehdejších vrstevníků a kamarádů je dnes ve světové špičce v motocyklových šlapáčkách. Já jsem rád, že jsem zůstal kolu věrný.“

■ **Ani dnes, třeba jen pro zába-vu, si na motocyklu nezajedíte?**

„Ale ano, zhruba čtyřikrát do roka dělám i motocyklový trial, více času nezbyvá a ani nemám vlastní motorku.“

■ **Před sedmi lety jste odešel do Spojených států. Bylo jedi-ným důvodem, že se tam může-te se svým sportem lépe uživit?**

„Pár let po tom, co jsem začal s BMX a cyklotrialem, se tento sport rozvinul do obrovské šíře, přilákal sponzory, zprofesionalizoval se. Nikdy jsem vlastně na BMX nezávodil, už v roce 1982



Hans Jörg REY

Přezdívka: No Way

Narozen: 4. 3. 1966 v Německu

Státní občanství: švýcarské

Rezidence: Laguna Beach, Kalifornie, USA

Stav: svobodný

Hobby: surfování, lyžování, skialpinismus, sporty v přírodě

Sponzoři: GT Bicycles, Swatch

Zvláštní znamení: Nejslavnější bikový showman historie i současnosti

jsem bikosové kolo vyměnil za trialové. O čtyři roky později přijeli poprvé Američané na mistrovství světa v cyklotriálu a nepatřili do špičky. Nejpodstatnější rozdíl byl v tom, že v Americe již v té době cyklotrial v sobě zahrnoval i horská kola, kdežto v Evropě obě disciplíny fungovaly zcela separátně. Když jsem se poprvé vydal do Států, byl to splněný sen. Právě v té době doufali výrobci MTB v nové trendy. Že se vedle skateboardu prosadí třeba i bike-trial. Z několika důvodů se však jejich představy zcela nenaplnily. Pravděpodobně to bylo způsobeno tím, že velké společnosti jako

Shimano, Diamond Back a další vložily hodně peněz do vývoje nových kol, která se nazývala Formule 1. Byla to 20palcová kola s motocyklovými řídítky a pěti převody. V tomto neúspěšném projektu utopily hodně peněz a proto byly pak již opatrnější.“

■ **Proč jste si vybral právě Kalifornii a Laguna Beach?**

„Přivedl mne tam tehdejší mistr světa Kevin Norton, který žil v Newport Beach blízko Laguna Beach. Bydlel jsem u něj dva měsíce. Tehdy jsem právě začal studovat v Německu reklamu a marketing, vzal jsem si semestr prázdnin a dosud ho mám... V Laguna Beach jsem našel ideální klima, které mi do-voluje trénovat prakticky po celý rok. Je to ráj na zemi a navíc v Kalifornii nacházím většinu svých sponzorů.“

■ **Vrátíte se někdy k tomuto oboru?**

„Do školních lavic už neusednu, ale mám po dlouholeté kariéře, během níž jsem si vždy dělal sám manažera, do- statek zkušeností v práci se sponzory a médií. Najde se spousta manažerů, kteří mají sice několik škol, ale ani v nejmenším netuší, jak to v praxi skutečně funguje. Určitě zůstanu u sportovního promotérství nebo marketingu. Přirozený zájem o tyto otázky mne v podstatě dostal tam, kde jsem, protože zpočátku bylo nesnadné se dobře prodat. Před pěti lety si nikdo nedokázal představit, co bych mohl dělat a co z toho sponzor vytěží. Takový John Tomac vyhrává závody, ten se prodá lehce. Například GT mi hodně pomohlo v posledních letech, ale také jim dlouho trvalo, než pochopi-

li, jak mne reklamně využít. Že sa-sahují trhy daleko mimo působ-nost závodů. Teď je pochopitelné, že spousta jiných se snaží o totéž, mezi jinými třeba i váš Libor Ka-ras. Kdokoliv z cyklotrialistů může přijít za některou z firem a říci: Po-dívejte, dokážu stejné věci jako Rey, angažujte mě. To je v pořádku. Já jsem si však musel cestičku vyšlapat sám.“

■ **Znamená to, že jste nikdy neměl svého agenta?**

„Měl, ale jen pro krátkodobé kontrakty, například v Hollywoodu nebo spolu s Tomcem a Furta-dovou v New Yorku. Ale považuji za důležité navodit přátelský vztah se sponzory, protože když je u toho ještě třetí osoba, většinou se mluví jen o penězích, a to je špatné. Před pěti lety jsem také spolupracoval s Charlie Litiskym, který už bohužel není mezi námi. Přestože to byl určitě nejlepší mountainbikový manažer, se mnou se neprosadil, nikdo mne tehdy nechtěl. Problém je v tom, že většina dnešních manažerů, kteří se pohybují v našem sportu, není příliš schopných. Buď nero-zumí horským kolům, nebo ob-chodu. Všichni manažeré, s nimiž jsem se setkal, si berou provizi od 8 do 25 procent. Já bych jim ne-chal třeba i 50 procent, kdyby mi zajistili kontrakt, který nejsem schopen si sám sehnat. A to se neděje.“

■ **Vaše kontakty s Hollywoodem napovídají, že se snažíte uplatnit i na stříbrném plátně. Máte již za sebou nějakou fil-movou roli?**

„Kromě reklamních videosním-ků pro GT jsem před čtyřmi lety dělal velký film, který se jmenoval Oheň, led a dynamit. V listopadu měl premiéru další snímek, který jsme natočili s Brianem Lope-sem. Producenti v Hollywoodu si často ani nedokáží představit, co na kolech člověk dokáže, a tak když chtějí nějaký nebezpečný výstup, raději najmou kaskadéra. Možná jste si všimli, že v populár-ním seriálu Beverley Hills někteří

hrdinové chodí v tričku s mým jménem a také se často v pozadí objevuje můj plakát.“

■ **Skutečnost, že se vám podařilo jako průkopníkovi komerčně využít bikové show na úkor Američanů, je svým způsobem husarský kousek.**

„O.K, někdo to musel začít. Mnoho různých elementů se sešlo v pravý čas a na pravém místě. Být uznávaný v Americe mi pak hodně pomohlo i v Evropě. Když se dnes podívám na mountaibikovou scénu, z těch, kteří tam byli před pěti lety, zůstalo jen pár. Asi jsem už dost starý.“

■ **Dnes v podstatě nikdo z vašich fanoušků přesně neví, jestli jste Němec, Švýcar či Američan. Cítíte se i vy kosmopolitou?**

„Občas je těžké si uvědomit, kdo vlastně jsem. Ale moje srdce jednoznačně patří Švýcarsku, přestože moje mentalita i přízvuk jsou typicky německé a někdy se cítím ve Švýcarsku jako cizinec mnohem více než v kterékoliv jiné zemi. Narodil jsem se i vyrůstal v Německu, ale můj otec byl Švýcar, takže jsem mohl dostat švýcarský pas, který vlastním dodnes.“

■ **Proč jste se tak rozhodl?**

„Je to nejlepší pas na své věty a když jsem se tehdy rozhodoval,

bylo mi osmnáct a spíše za mne volil můj otec.“

■ **Jaký je životní styl profesionálního cyklotrialisty?**

„Moc se mi zamlouvá, dokážu jej vychutnat, ale stejně jako většina lidských činností má dvě stránky. Mým zaměstnáním je vlastně neustále cestovat, což považuji za výbornou zkušenost, šanci poznat hodně zemí a zajímavých lidí. Ale zároveň je to velmi namáhavé, úmorné. Praha je nádherné město, rád bych z toho něco viděl, ale přijel jsem včera a dnes večer už zase odjíždím.“

■ **Lze v tomto kočovném způsobu života založit rodinu?**

„Určitě ano. Letos v létě jsem se dokonce zasnoubil a moje přítelkyně se mnou občas cestuje. Provázela mě například na mistrovství světa ve Vailu a pak v Las Vegas.“

■ **Jak se vlastně zrodila vaše přezdívka No Way?**

„Když jsem přijel do Ameriky, nikdy předtím tam neviděli podobného trialistu jako mě. Pořád mi ukazovali další a další věci, které jsem měl předvést a vždycky dodali: »No way, to prostě nejde. V žádném případě, to nedokážeš, je to nemožné.« Jakmile někdo řekl no way, o to větší jsem měl motivaci dokázat, že to jde. První za-

čali používat toto slůvko jako moji přezdívku přátelé a pak se toho, tuším, chytil časopis Mountain Bike Action.“

■ **V propagačních materiálech uvádíte, že vaším cílem je sjet nesjízdné. Co si pod tím konkrétně představujete?**

„Definitivní hranice si asi nikdo nedokáže představit. Cíle, které se před pěti lety zdály být nemožné, jsou dnes úplně běžné. Postupuje se po malých krůčcích, ale stále vzhůru. Svoje trialové zkušenosti jsem se snažil vždy využít v různých prostředích. Na posledním videu jsem například stoupal na kole proti proudu vodopádu na Jamajce. Pro trialisty není nic nezvyklého se na kole pohybovat ve vodě, ale pro publikum je to děsná věc, že někdo může vyjet po mokré skále. Jezdil jsem po horké lávě vulkánu na Havaji nebo ve Švýcarsku po ledovci, skákal jsem z patnáctimetrového útesu do vody. Všechno je jen otázka správného využití zkušeností v různých prostředích.“

■ **Tyto kousky jsou pro vás více vzrušující než klasické show?**

„Je to něco jiného, prostě změna, při níž se užije spousta legrace.“

■ **A závody ve sjezdu nepředstavují to pravé vzrušení?**

„Sjezdy jsem začal jezdit už v roce 1990 a v Norba Cupu jsem byl celkem úspěšný. Dojížděl jsem pravidelně v elitní kategorii těsně za první desítkou. Nikdy jsem se na to ale nesoustředil, nepovažoval jsem to za tak důležité. Pak jsem měl v New Yorku těžký pád a týden jsem strávil v nemocnici. Od té doby závodím ve sjezdu jen pro zábavu.“

■ **Proslýchá se, že chystáte další velkolepý projekt. Bude stejně bláznivý jako ty předchozí?**

„Pracuji na něm již pátý rok a je to skutečně bláznivé. Už jenom získat všechna povolení zabere spoustu času a námahy. Doufám, že v příštím roce se k tomu již konečně dostanu.“

■ **Můžete naznačit, v jakém prostředí se pokus bude odehrávat?**

„Není problém, abych vám prozradil, co chystám. Klidně vám to řeknu, ale v žádném případě to nesmí být zveřejněno. Najde se hodně lidí, kteří určitě zkoušejí podobné kousky, nechci se nechat předběhnout. Až to bude aktuální, určitě vám dám vědět.“

S přáním pořádné dávky štěstí v připravovaném projektu za rozhovor poděkoval

Kamil Hofman

Foto: Lubomír Severin



PF 1995

PŘEJEME VŠEM CYKLISTŮM

MNOHO ŠTASTNÝCH KILOMETRŮ

V ROCE 1995

Blanka Navrátilová

1994 - vítězka Českého poháru ve sjezdu
1994 - mistryně České republiky ve sjezdu

Miroslav Rygl

1994 - vítěz Českého poháru v cross-country

Juliana Furtado

1994 - Grundig World Cup Champion
1994 - NORBA National Champion
1994 - Americas Champion

ZNAČKA VÍTĚZŮ

GT
Bicycles



Výhradní dovozce pro ČR a SR:



EURO 2000 BIKE s.r.o.
Kvítková 552
760 01 Zlín
tel/fax 067/263 36, 330 29

TOP TEN BIKE PELOTONU

První titul pro Fořta

Mohutným finišem se do čela premiérového ročníku soutěže Top Ten BIKE Pelotonu vyhoupl Radovan Fořt, který nakonec porazil svého největšího soupeře Radima Kořínka o pouhých patnáct bodů.

TOP TEN BIKE PELOTONU 1994 (konečné pořadí)

1.	(5.)	Fořt (Fort, M I.)	825 b.
2.	(1.)	Kořinek (Olpran Olomouc, M I.)	810
3.	(2.)	Koutský (Ústí nad Labem, M II.)	755
4.	(4.)	P. Camrda (Česká Spořitelna MTB, M I.)	725
5.	(3.)	Slavíček (Sport Pro, M I.)	680
6.	(6.)	Polívková (OMO Free Giant Praha, Ž)	620
7.	(7.)	Zimmermann (Vsetín, M II.)	555
8.	(11.)	Hrubý (KL Sport Teplice, V)	530
9.	(14.)	Neumannová (Olpran Olomouc, Ž)	520
10.	(8.)	K. Hanušová (Trekking Fox Prachatice, Ž)	480

11. Ježek (SC Kastar, J) 478, 12. L. Camrda (Česká Spořitelna MTB, J) 460, 13. Kaňkowský (Olpran Olomouc, M I.) 455, 14. K. Camrda (Česká spořitelna MTB, M I.) 450, 15. Rygl (Velointest Praha, M II.) 445, 16. Bambula (Heavy Tools, M I.) 437, 17. P. Elsnic (Diamond Back Racing, M I.) 428, 18. Bohatý (Frýdek-Místek, V) 420, 19. Polák (Česká Spořitelna MTB, M I.) 385, 20. Šticha (Fort, M I.) 375, 21. M. Novák (Česká spořitelna MTB, M I.) 375, 22. Navrátilová (Veus Vyškov, Ž) 370, 23. Štyks (Fort, M I.) 366, 24. Soukup (Kolex Rokycany, M I.) 340, 25. T. Kohout (Cyklo Grussi Mongoose, M I.) 329, 26. L. Novák (Bruntál, M II.) 338, 27. Choťbořský (Most, M II.) 335, 28. Hejduk (HPM Sport Teplice, J) 330, 29. Labus (Heavy Tools, J) 324, 30. Kvasnička (Author Bike, M I.) 320, 31. Štastný (Olpran Olomouc, V) 295, 32. Háková (Olpran Olomouc, Ž) 290, 33. Pek (Praha, V) 275, 34. P. Hynčička (Heavy Tools Ústí n.L., M I.) 268, 35. Z. Ocásek (Cyklo Grussi Mongoose, V) 266, 36. Randáková (Trekking Fox Prachatice, Ž) 260, 37. Dlask (AŠ Rainbow Ml. Bolešlav, J) 255, 38. Janda (Hepos Plzeň, M II.) 250, 39. Tlašek (Trekking Fox Prachatice, M I.) 240, 40. Jar. Fišer (Sarco Jihlava) 213, 41. Jeřábková (Lavi Bike Club, Ž) 210, 42. V. Raufert (MAT Bike Kladno, M I.) 205, 43. Baumruk (Hepos Plzeň, M II.) 200, 44. Kubeš (Hepos Plzeň, M I.) 197, 46. Hrabovský (Cyklo Grussi Mongoose, M I.) 196, 47. Blážek (Spartak Jihlava, M I.) 190, 48. Linhart (Heavy Tools Ústí n.L., J) 190, 49. Melišek (Trutnov, M II.) 190, 50. L. Hanušová

(Trekking Fox Prachatice, Ž) 190, 51. Sekera (KB Sport Praha, M I.) 185, 52. Janečka (Otrokovice, M II.) 185, 53. Neumann (Pisek, M II.) 180, 54. Mikýšek (Lavi Bike Team Frýšták, M I.) 180, 55. Mrázek (Kolex Rokycany, M II.) 179, 56. M. Adámek (Author, V) 175, 57. Kulhavá (RETA Ústí n.L., Ž) 170, 58. Hladík (Památky-Fortel, M I.) 170, 59. Pavlíček (Liberec, V) 166, 60. Okleštěk (Prachatice, V) 165, 61. Skála (Cyklo Maconer Strakonice, M II.) 161, 62. Kolmerová (Kolex Team Rokycany, Ž) 160, 63. Franc (Heavy Tools, J) 159, 64. Valtera (Wheeler MTB Otice, J) 144, 65. Bartoš (Hranice n.M., V) 140, 66. Netik (RETA Ústí n.L., M II.) 135, 67. L. Nazarej (Big Stride Team, M I.) 131, 68. J. Novák (Author Bike Praha, M I.) 130, 69. Novotná (Veus Vyškov, Ž) 130, 70. Valouch (SCC Biria Best Šumperk, J) 128, 71. Prokešová (Müller Sport Prachatice, Ž) 125, 72. Urban (Šírer Bike Team Praha, M II.) 120, 73. Cypra (Kopřivnice, M II.) 120, 74. Spisar (Vsetín) 120, 75. Jirásková (Kolex Team Rokycany) 120, 76. Zúbek (Egaress Cannondale Remerx, M I.) 120, 77. Grabmüllerová (Trekking Fox Prachatice, Ž) 115, 78. Chmurová (SK Jiří Team, Ž) 115, 79. Seeman (Blšany, M II.) 110, 80. Kraus (FAMOS Ordas Rychnov n.K., J) 110, 81. Kumhera (SCC Škoda Plzeň, V) 105, 82. Strnad (Autobrzdy Jablonec, V) 105, 83. Bukáčeková (TJ Neumann Nové Město n.M.) 104, 84. Kuba (Solida Třebíč, J) 103, 85. Zdimera (AXO Kola Šimso Komersia, V) 102, 86. Matějček (Heavy Tools, M I.) 102, 87. Motl (Č. spořitelna MTB, J) 95, 88. Špůlak (Kerda AMS Liberec) 92, 89. Douša (Reta Ústí n.L.,

Rozhodla o tom skutečnost, že se Fořtovi lépe vydařil závěr sezóny. Jako nejlepší z našich jezdců se umístil 20. na mistrovství Evropy a navíc dokázal zvítězit ve finálovém závodě domácího Marin Cupu, zatímco Kořinek už jen paběrkoval.

Žebříček sestavovaný redakcí našeho magazínu nečiní rozdíl mezi jednotlivými kategoriemi a je založen na bodování nejvýznam-

nějších domácích i zahraničních závodů podle předem daného klíče (viz BIKE Peloton 1/94). V první desítku se tak umístili jednak čtyři špičkoví reprezentanti (Fořt, Kořinek, P. Camrda, Slavíček), jejich dva nelicentovaní kolegové (Koutský, Zimmermann), nejuspěšnější veterán (Hrubý) a tři nejlepší ženy (Polívková, Neumannová, K. Hanušová). Nejvýše z juniorů se vyšplhal pátý z ME Ježek (11.).

M I.) 90, 90. Němečká (Neuman Nové Město n. M., Ž) 90, 91. Záhlava (Rokycany, V) 90, 92. Rous (Cykloservice Chotěšov, V) 88, 93. Pekárková (Ústí n. L., Ž) 85, 94. Heinik (Praha, V) 85, 95. Z. Kotyza (FAMOS Ordas Rychnov n. K., M I.) 79, 96. Mikeš (Česká spořitelna MTB, J) 77, 97. Zmuda (Bike Klub Krov, V) 76, 98. Myšík (KL Sport Teplice, V) 75, 99. Pravda (KL Sport Teplice, M I.) 75, 100. Bucharová (Dolní Branná, Ž) 75, 101. Špičková (Diamond Back Katmar, Ž) 75, 102. Sultzbacher (Wheeler MTB Otice, M I.) 72, 103. Vykopal (Hranice na Moravě, M II.) 70, 104. Talavašek (Frýdlant nad Odřovicí, V) 69, 105. Puš (Hořice, M II.) 68, 106. Sláma (Bohemia N. Bor, J) 68, 107. Kodl (Jiskra Lipavské Údolí, M I.) 65, 108. M. Raufert (RETA, M I.) 64, 109. V. Hynčička (Heavy Tools Ústí n.L., J) 62, 110. Kučera (Holešov, M II.) 60, 111. Steinhach (Trekking Fox Prachatice, J) 60, 112. Poláček (Veus Vyškov, M I.) 60, 113. M. Dvořák (Sarko Jihlava, M I.) 59, 114. Šilar (Isarex Ústí n. O., J) 59, 115. Krejčíř (TJ Sigma Hranice, J) 57, 116. Král (Most, M II.) 55, 117. Palko (Rosičce u Brna, M II.) 55, 118. Kubečka (Opava, M II.) 55, 119. Mandák (Frýdek-Místek, M II.) 55, 120. Mestek (Velointest, M II.) 55, 121. Machala (Wheeler MTB Otice, M I.) 52, 122. L. Nazarej (Big Stride Team, M I.) 50, 123. Auda (Hranice n.M., M I.) 50, 124. Žák (Pisek, V) 50, 125. Cebrál (KC Hlinsko, J) 49, 126. Vitek (Bohemia MTB Jablonec, V) 48, 127. T. Doležal (Famos MTB, J) 47, 128. Richter (Heavy Tools Ústí n.L., M I.) 46, 129. Holík (Vsetín, M II.) 45, 130. Z. Ocásek ml. (Bike Klub Krov, J) 45, 131. Bečvář (Trekking Fox Prachatice, M I.) 45, 132. Ušnul (Vyškov, V) 45, 133. J. Keltnerová (Kolex Team Rokycany, Ž) 45, 134. R. Adámek (Ústí nad Labem, V) 44, 135. Marek (Lavi Bike Club, M I.) 43, 136. Pochtiol (TJ Neumann Nové Město n.M., J) 41, 137. Šedivec (Hepos Plzeň, J) 40, 138. Kubiček (Holešov, M II.) 40, 139. Damková (Brusperk, Ž) 40, 140. Topič (Kolex AŠ Mladá Boleslav, J) 40, 141. Schejbal (Holice, J) 40, 142. Holovský (Heavy Tools Ústí n.L., M I.) 39, 143. Kovář (CK Č. Budějovice, J) 38, 144. Tuší (Loko Beroun, M I.) 38, 145. Panák (Uherské Hradiště, M II.) 37, 146. Čejka (TJ Neumann Nové Město n.M., J) 35, 147. Pradáč (MTB Tempo Praha, M II.) 35, 148. Lom (Naviare, M I.) 35, 149. Marhoul (CK Č. Budějovice, M I.) 35, 150. Mrklas (Jablonec, V) 35, 151. Tůma (MAT Bike Kladno, M II.) 33,

152. K. Němec (Určice, M II.) 30, 153. Šimek (Otrokovice, M II.) 30, 154. Klouček (Ben Car Frak Praha) 30, 155. P. Doležal (Solido Třebíč, J) 27, 156. Samková (Týniště nad Orlicí, Ž) 25, 157. Blahová (Otrokovice, Ž) 25, 158. Němeček (Vrchlabí, M II.) 25, 159. Bosák (Rychnov n.K., M II.) 25, 160. Čada (Teplice nad Metují, M II.) 25, 161. Nový (AŠ Ml. Bolešlav, J) 25, 162. Kalina (Cyklo Švec Pisek, Muži II.) 25, 163. Optl (Praha, M II.) 25, 164. Holub (Sokolov, V) 24, 165. Kolářová (CykloArt HFH Motor Kopřivnice, Ž) 21, 166. Bednář (Sarko Jihlava, M I.) 20, 167. Tatiček (Brno, M II.) 20, 168. Zajac (Slezan Frýdek-Místek, J) 20, 169. Vratrsova (BC Sport Semily, Ž) 20, 170. Konečný (Nová Ves, V) 20, 171. L. Němec (Kaba Sport Chotěboř, J) 19, 172. J. Sedláček (SK Team Jirf Ostrava, V) 16, 173. Pauliček (Spartak Vrchlabí, M I.) 16, 174. Běhounek (Kaba Sport Chotěboř, M II.) 15, 175. Holová (JOKO KOVO Praha, Ž) 15, 176. Pistoriusová (Author, Ž) 15, 177. Korčík (Železnice, M II.) 15, 178. Z. Hák (Horní Branná, V) 15, 179. Hrach (Velointest Praha, J) 15, 180. Lipový (Kopřivnice, M II.) 15, 181. Kozlíková (VEUS Vyškov, Ž) 15, 182. Sulc (Sparta Praha, V) 14, 183. Sasín (Heavy Tools Ústí n.L., J) 12, 184. Skoupý (Cyklosport Fišera-Mančál Kolín, M I.) 12, 185. Macourková (Heavy Tools Ústí n.L.) 11, 186. Říha (Cyklo Švec Vraším, J) 10, 187. Pipek (Šumperk, V) 10, 188. J. Dvořák (Jiskra Hořice, J) 10, 189. Bilek (TICO Praha) 10, 190. M. Hák (Sartak Vrchlabí, J) 9, 191. Navařík (Nava Sport Přerov, M I.) 9, 192. Hevera (Praha, M II.) 8, 193. Lutovský (M II.) 8, 194. Březina (Kolex Rokycany, V) 8, 195. O. Kotyza (FAMOS Ordas Rychnov n.K., M I.) 8, 196. Šimůnek (Saxon, M I.) 8, 197. Farka (Velointest Praha, J) 8, 198. Procházková (Cyklo Grussi Mongoose, M I.) 6, 199. Dančíková (Veus Vyškov, Ž) 5, 200. Rousová (Cykloservice Chotěšov, Ž) 5, 201. Tippman (Praha, M II.) 5, 202. Braun (Vrchlabí, M II.) 5, 203. Plizák (Revnice, V) 5, 204. Spěšný (Dynamo ZČE Plzeň, J) 5, 205. Kaňa (Bike Klub Krov, V) 5, 206. Kribus (Lavi Bike Frýšták, M II.) 4, 207. Pithart (Sport Pro, J) 4, 208. Hrubant (Praha, M II.) 4, 209. Budárek (Sokol Havlovice, J) 4, 210. Stuchliková (Ostrava, Ž) 2, 211. Kněžík (Slavoj Č. Brod, V) 2, 212. Matouš (Sarco Jihlava, M I.) 1.

(Kategorie: M I. - muži s licenci, M II. - muži bez licence, Ž - ženy, J - junioři, V - veteráni)

Čtenářská anketa o Bikera, Bikerku a Bike roku 1994

Vaše hlasy rozhodly

V březnu letošního roku jsme v prvním čísle našeho magazínu vyhlásili čtenářskou anketu o tituly Biker, Bikerka a Bike roku 1994, v níž jste měli hodnotit tři nejlepší jezdce a jezdkyňe na horských kolech a tři nejlepší modely MTB, distribuované na území republiky.

Do uzávěrky se na našem redakčním stole sešlo celkem 798 anketních lístků, z nichž bylo 53 neplatných. Vaši přízeň si získali Radovan Fořt, Kateřina Neumannová a mezi biky Marin Team F.R.S. Vítěz Českého poháru Fořt zvítězil o pouhých pět bodů (1. místo bylo ohodnoceno 5 b., druhé třemi a třetí jedním b.) před mistrem republiky P. Camrdou. Možná rozhodla skutečnost, že byl Radovan přece jen úspěšnější na závodech v zahraničí. Vysoko jste ocenili i „obojživelnost“ Radima Kořínka, Slavíčkovi a Elsnicovi úspěchy v Grundig Cupu či Kaňkovského bikerské umění. Hodně příznivců má i vítěz Marin Cupu v kategorii mužů bez licence Miroslav Rygl.

Mezi ženami zvítězila zcela přesvědčivě Kateřina Neumannová. Kde se objevila, tam zůstala neporažena. I další pořadí nijak nepřekvapilo, K. Hanušová i sezónka Navrátilová v sezóně přesvědčily o svých kvalitách.

Jako triumf celoodpružených kol vyzněla soutěž o „Bike roku“. Největší oblibu zaznamenal Marin Team F.R.S., vysoký kredit si zachovávají také Diamond Back Dual Response a GT Team RTS-1. Daleko největší počet modelů v žebříčku náleží firmě Heavy Tools (celkem 7), vícekrát zabodoval i Marin (5), GT (5) a Cannondale (4). Letošní ročník čtenářské ankety považujeme za zkušební, po něm budou následovat další a například v soutěži o Bike roku připravujeme rozdělení do jednotlivých cenových kategorií. Slavnostní vyhlášení Top Ten Bike Pelotonu a výsledků ankety se uskutečnilo 1. prosince v Chýni u Prahy.

BIKER ROKU 1994

1. Fořt	895 b.
2. P. Camrda	890
3. Kořinek	794
4. Slavíček	710
5. Kaňkovský	587
6. Koutský	373
7. P. Elsnic	269
8. Kvasnička	231
9. Rygl	157
10. J. Novák	114
11. Zdimera	105
12. T. Kohout	95
13. Šticha	64
14. Ježek	50
15. L. Camrda	33
16. Bambula	15
17. Štyks	11
18. Pravda	6
19. Hynčička	6
20. Bohatý	3
21. M. Raufert	3
22. L. Valenta	3
23. P. Cypra	3
24. Vydra	3
25. Pek	1

BIKERKA ROKU 1994

1. Neumannová	2011 b.
2. Polívková	1438
3. K. Hanušová	762
4. Navrátilová	635
5. Jeřábková	271
6. Háková	102
7. Jeřábková	69
8. L. Hanušová	66
9. Muchová	50
10. Samková	48
11. Kulhavá	36
12. Bucharová	31
13. Randáková	29
14. Kolmerová	6
15. Kolářová	1

BIKE ROKU 1994

1. Marin Team F.R.S.	749 b.
2. Diamond Back Dual Response	425
3. GT Team RTS	321
4. Klein Attitude	284
5. Campione Razzo Team	239
6. Cannondale M 2000	161
7. GT Zaskar LE	160
8. Heavy Tools Equipe FS	157
9. Marin Indian Fire Trail	144
10. Reta Hot Rock S.A.S.	132
11. GT Corrado	129
12. Marin Bear Valley SE	127
13. Heavy Tools Equipe R3	114
14. Heavy Tools HT Comp	111
15. Fort Pro Team	104

16. Cadex CFM-1	102
17. Cannondale Super V 3000	98
18. Reta Hot Rock Alu	97
19. Cannondale Killer V 2000	65
20. Author Extreme	64
21. Mongoose IBOC Comp	64
22. Trekking Fox Fantasy Pro	62
23. Heavy Tools HT Pro	60
24. Hooger Booger Booster	58
25. Checker Pig 3050 L 5	55
26. Olpran Mike	52
27. Wheeler 6080	51
28. Fort Glockner	48
29. Trekking Fox Touch Pro XT	37
30. Specialized Rock Hopper Comp	35
31. Mongoose IBOC PRO SX	35

32. Amulet 5026	35
33. Marin Sausalito	34
34. Heavy Tools Alu Comp	32
35. Heavy Tools Alu Pro	31
36. Heavy Tools Equipe R2	31
37. Scott Boulder	30
38. GT Avalanche AL	24
39. Cannondale M 800	22
40. Campione Ceramical	5
41. Author Texas	5
42. Wheeler 5000	5
43. Reta U.S. Cycles	5
44. Scott Creek	1
45. Olpran Tommy Lady	1
46. Marin Eldridge Grade	1

Vylosovaní účastníci ankety

1. cena: Přílba RZ Oscar + předplatné Pelotonu a BIKE Pelotonu na rok 1995 (12 čísel Pelotonu a šest čísel BIKE Pelotonu)
ELIŠKA MICHÁLKOVÁ, LOUKA 216, 69 672 LIPOV

2. cena: Sifonpumpa a „gumi-cuk“ od firmy Vella + předplatné Pelotonu a BIKE Pelotonu na rok 1995
JAN MORAVEC, ŠKOLNÍ 94, 25 070 ODOLENA VODA - DOŘÍNEK

3. cena: Předplatné Pelotonu a BIKE Pelotonu na rok 1995
JAN NOVÁK, KRÁSETÍN 57, 38 203 KŘEMŽE
Všem oceněným gratulujeme. Ceny jim budou zaslány poštou.

Změny, úpravy, novinky v Českém poháru MTB**Marin Cup '95 jen s licenci**

V Pelotonu jsme před mountainbikovou sezónou 1994 zveřejnili článek s titulem „Licenci všem“. Právě a plnohodnotný význam toto zvolání získává až nyní, v době příprav na rok 1995.

Zastavme se u některých hlavních změn, které komise MTB Českého svazu cyklistiky připravila pro nadcházející sezónu. Týkají se výhradně akcí pořádaných nebo zastřešených cyklistickým svazem, což je Český pohár MTB ve sjezdu a cross country a mistrovství ČR ve sjezdu, cross country a paralelním slalomu. Vše ponese, jako v roce 94, hlavičku firmy Marin.

KATEGORIE

Již v prvním důležitém bodu se dostáváme ke slovům z úvodu, neboť byla zrušena kategorie příchozích. V Českém poháru Marin Cup 95 mohou startovat jen majitelé platných licencí ČSC nebo svazů jiných zemí, které jsou členy UCI (nikoliv lyžařských nebo triatlonových)! Zachováno je rozdělení mužů na kategorie M I (všichni, kteří mají vystavenou licenci poprvé a byla jim přidělena výkonnostní třída B, nebo ti „béčkaři“, kteří nechtějí startovat ve třídě M I).

V kategorii M I závodí držitelé tříd A i B, v průběhu roku však již nemohou startovat v kategorii nižší. Přestup z M II do M I zůstal nezměněn. Nejlepších pět bikerů v celkovém hodnocení Marin Cupu 95 obdrží výkonnostní třídu A a pro další rok budou moci startovat výhradně v M I. Také veteráni, ženy, junioři a juniorky startují jen s platnou licenci!

Celostátní seriál Marin Cup by měl být vrcholem snažení každého normálního závodícího biker, prestižní soutěží. Proto se vynořila nutnost používání licencí, které by vztah cyklista - organizace (ČSC) měly povýšit na kvalitativně vyšší úroveň. Každý, kdo si dokáže spočítat prsty na rukou, z licenčního řádu pochopí, že vlastnictvím li-

cence získává za celkem slušných podmínek nejen možnost zúčastnit se poháru MTB, ale také třeba solidní pojištění. Návod pro ty, kteří nejsou členy žádného klubu (což je pro získání licence podmínkou), jsme přinesli již v Pelotonu 2/94, v článku „Jak se klube klub“.

BODY

Ve způsobu bodování Českého poháru nastala řada úprav. Především to, že v každé kategorii bude 35 prvních závodníků v cíli. Finále ani žádný jiný závod nejsou bodovány dvojnásob a jako odpověď těm, kteří volali po zvýšení počtu bodovaných závodů (jejichž faktické zvýšení není z organizačních důvodů možné), bude do bodování Marin Cupu zahrnuto i pořadí z mistrovství ČR. Podpořit zahraniční starty, případně rekonvalescenci po nich, by mělo znovuzavedení odečítání nejhoršího výsledku, přičemž škrtať se zřejmě nebude možné finále ani M ČR.

Dalším krokem, který má za úkol zkvalitnit závody Marin Cupu, by mělo být otevření seriálu zahraniční konkurenci. Cizinci budou normálně zařazováni do celkového pořadí a nic nebrání tomu, aby Český pohár vyhrál třeba Němec nebo Rakušan. Při dobré manažerské práci svazu i nejsilnějších klubů by se u nás mohla sejít pestrá škála národů. Slovinci mají o Marin Cup eminentní zájem a svůj kalendář sestavují v závislosti na našich termínech, za což jim patří plná chvála a ani Slovenský pohár není z hlediska reklamy pro některé naše kluby nezajímavý. Ukrajinci jsou již angažováni samotným Marinem, ale finanční prémie pro vítěze by mohly být zajímavé i v přepočtu na tvrdší němu, tedy třeba pro Němce, Francouze a další.

Novinky v bodování Českého poháru byly vynuceny jeho organizačním vývojem, v každém případě je nutné počítat s tím, že ne všechny musí zapustit kořeny. Pokud se některé z nich (odečítání nejhoršího výsledku, zrušení dvojitěho bodování) neosvědčí, mohou být už v roce 96 minulostí.

ORGANIZACE

K původně avizovanému rozdělení závodů v cross country a ve sjezdu do různých víkendů zatím našťestí nedorazilo. Divácký, závodnický a hlavně pořadatelský zájem o sjezdy je tak malý, že by takovým krokem tato disciplína u nás úplně zahynula. Vždyť kolik se letos konalo závodů ve sjezdu mimo Marin Cup (byl-li vůbec nějaký)? Desítky bikerů ani teď nečekají na neděli a v jiný víkend by jich přijela jen hrstka. Pro pořádatelce jsou sjezdy jen nutností a na jejich úrovni je patrné, že svaz cyklistiky je doslova nutí k dodržování základních parametrů, bezpečnostních zásad a technického vybavení.

Právě ke zkvalitnění závodů ve sjezdu, které by se měly postupně oddělit od cross country, budou směřovat změny organizační. Povinný trénink bude měřený a časy určí pořadí sjezdařů na startu. Mělo by tím odpadnout lelkování na trati a hromadění lidí v prostoru startu. Pro výsledky bude důležitý pouze čas finálový, ale i tak má trénink svůj efekt, jelikož závodník s velkými ambicemi by se pomalým tréninkem mohl zařadit mezi jezdce, kteří by mu v hlavní soutěži překáželi. Rozestupy totiž budou jen 30 sekund, čímž soutěž získá spád a dynamičnost.

CENY

Finanční ohodnocení nejlepších v cíli nebude v podstatě změněno, pouze ženám, jejichž úroveň a konkurence za poslední rok překvapivě vzrostla, budou rozdělovány částky nepoměrně sympatičtější.

BUDOUCNOST

V roce letošním je hlavním cílem komise MTB důstojný průběh mistrovství Evropy ve Špindlerově Mlýně. Neznamená to však, že by Marin Cup měl být jen okrajovou záležitostí. Naopak, zavádějí se novinky, které by jej měly organizačně přiblížit soutěžím světovým s již výše zmíněným oddělením sjezdů. Mistrovství republiky by mělo nastartovat zájem o závody v dual slalomu, neboť právě ten bude již v roce 1995 jeho součástí. Program je rozvržen do tří dnů, aby každá kategorie a každá disciplína měla svůj samostatný závod. Již pro rok následující je naplánováno vypsaní celoročního seriálu v paralelním (dual) slalomu. Neochota a neschopnost lokálních pořadatelů jsou však největší brzdou v jeho zavedení i ve výběru míst pro dějiště Marin Cupu 95. Počítá se s tím, že neúspěšnější pořadatelé získají stabilní termíny tak, jak je to běžné na silnici, v cyklokrosu i v mountainbikovém světě. Podle letošních zkušeností se hovoří o Sušici, Olomouci, Uhnošti, z minulosti o Českém Brodě a samozřejmě Špindlerově Mlýně. Časem by se měl zrodit také závod v Praze. Přesná místa konání Marin Cupu nejsou do uzávěrky tohoto čísla známá, jsou však již uzavřeny přihlášky a vypsaný termíny, konkurzní řízení právě probíhá.

*(mr)***Termíny poháru 1995:**

Cross country:	Sjezd:
16. 4.	4. 6.
13. 5.	18. 6.
3. 6.	16. 7.
17. 6.	3. 9. (finále)
15. 7.	
2. 9. (finále)	

Mistrovství ČR Marin 95:

4. 8. - cross country
5. 8. - cross country, slalom
6. 8. - sjezd

*Não rejeite
preço*



idea **sport**[®]

1995

2	9	16	23	30	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29	5	12	19	26	
3	10	17	24	31	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30	6	13	20	27	
4	11	18	25		8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24	31	7	14	21	28	
5	12	19	26		9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25		1	8	15	22	29
6	13	20	27		10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26		2	9	16	23	30
7	14	21	28		11	18	25		8	15	22	29	6	13	20	27		3	10	17	24	
1	8	15	22	29	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28	4	11	18	25	

3	10	17	24	31	7	14	21	28	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	
4	11	18	25		8	15	22	29	3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26	
5	12	19	26		9	16	23	30	4	11	18	25		1	8	15	22	2	9	16	23	30
6	13	20	27		10	17	24	31	5	12	19	26		2	9	16	23	3	10	17	24	28
7	14	21	28		11	18	25		6	13	20	27		3	10	17	24	4	11	18	25	29
1	8	15	22	29	5	12	19	26	7	14	21	28		4	11	18	25	1	8	15	22	29
2	9	16	23	30	6	13	20	27	1	8	15	22	29	5	12	19	26	2	9	16	23	30

Hlavní sklad:

HIRNO, Rokytova 28, tel./fax: 05 - 58 29 29

Oblastní sklady:

PRAHA, U národní galerie 362/18,

tel./fax: 02 - 79 83 272

BEROUN, Pod hájem 324, areál Agropodniku,

tel./fax: 0311 - 23 404

TEPLICE, Alejí 2, tel.: 0417 - 22 709, fax 0417 - 41 409

LIBEREC, ul. 5. května 45, tel./fax: 048 - 20 209

Zastoupení pro SR:

NOVÉ MĚSTO n. VÁHOM, Banská 4,

tel./fax: 0834 - 84 74, 21 59

KARLOVY VARY, Jáchymovská 80,

tel./fax: 017 - 21 42 18

OSTRAVA - Vítkovice Siroťák 2,

tel./fax: 069 - 36 40 407

UHERSKÉ HRADIŠTĚ - Huštinovice, areál ZD,

tel./fax: 0632 - 92 493



AMUL



PSČ 100 00

CI & HO VELOSPORT
prodej, opravy
Truhlářská 14
110 00 Praha 1
tel. (02) 232 98 80

KONY SPORT
značková prodejna Shimano
Scott, Wheeler, Trekking Fox
prodej, opravy
Skořepka 4/1056
110 00 Praha 1
tel., fax (02) 242 210 60

TICO TREK s. r. o.
prodej kol a doplňků
Jiřská 5
110 00 Praha 1
tel. (02) 232 73 84
fax (02) 242 25 929

OBCHODNÍ DŮM KOTVA
oddělení jízdnic kol
nám. Republiky 8
113 88 Praha 1

BIKE RANCH
Marin, Scott, Diadora, Giant
prodej, opravy
Palackého nám. 2
120 00 Praha 2
tel. (02) 294 933

CYKLOCENTRUM
prodej, opravy
Karlovo náměstí 27-29
120 00 Praha 2
tel. (02) 294 703

CYKLOTREND
prodej, opravy
Chodská 18
120 00 Praha 2
tel. (02) 256 601

GEM PRAHA ČR, s. r. o.
prodej
Legerova 78
120 00 Praha 2
tel. (02) 242 212 93

MYSTIC SPORTS s. r. o.
prodej, opravy
Rimská 26, Vinohradská 22
120 00 Praha 2
tel., fax (02) 252 773

ETA-VELO a. s.
kola (02) 627 84 46
díl., servis (02) 627 85 23
Husitská 50
130 00 Praha 3
velkoobchod (02) 627 84 38
fax (02) 927 84 37

FRANK - SPORT F. Klouček
prodej, opravy
Vinohradská 78
130 00 Praha 3
tel. dílna (02) 771 890
tel. prodej (02) 250 524

KATMAR
Diamond Back, Wheeler
prodej
Seifertova 63
130 00 Praha 3
tel. (02) 328 533

VEŠO
značková prodejna Shimano
prodej, opravy, zásilková služba
Koněvova 92
130 00 Praha 3
tel., fax (02) 272 682

ŠTERBA ROBERT
značková prodejna Campagnolo
Cannondale, GT, Heavy Tools,
Wheeler, výroba, prodej
Sezimova 10
140 00 Praha 4
tel. (02) 692 38 80

ZDENĚK HUBKA
opravy
Roztylské sady 1577/51
141 00 Praha 4 - Spořilov
tel. (02) 763 172

VELOINTEST - Ing. Taich bakeshop - testservis
Heavy Tools, Mann, GT
Na výspě 12
147 00 Praha 4
tel. (02) 663 122 68

CYKLOSPORT
prodej, opravy
Jašíkova 1536
149 00 Praha 4 - JM

CYKLOSPORT
prodej, opravy
Hvězdoslavova 1600
149 00 Praha 4 - JM

KB - SPORT s. r. o.
prodej, opravy
Sénova 2232
149 00 Praha 4 - JM II
tel. (02) 792 93 80

KOLA - ŠÁRA
prodej, opravy
(konečná Metro C)
Kosmická 744
149 00 Praha 4
tel. (02) 793 16 89

CTE v. o. s.
prodej, opravy
Vilavská 53/17
150 00 Praha 5
tel. (02) 538 522

CYKLOSERVIS „U Tyrše“
prodej, opravy
Holečkova 127
150 00 Praha 5

CYKLOSERVIS - L. Petr
prodej, opravy
Nušlova 2279
150 00 Nové Butovice

ZPM SPORT
prodej, opravy
OD Unimarket
Archeologická 2256
155 00 Praha 5 - Lužiny
tel. (02) 651 50 01-7 kl. 252

CYKLOSERVIS „U Tyrše“
prodej, opravy
Elišavova 12
160 00 Praha 6

KATMAR
zn. prodejna Diamond Back
Pod baštami 3
160 00 Praha 6
tel. (02) 328 533

FIALA VELOSERVIS Bílá Hora
prodej, opravy
Čistovická 54
163 00 Praha 6
tel. (02) 301 50 96

JIZDNÍ KOLA - P. Šimsa ml.
prodej, opravy
Zalanského 268/2
163 00 Praha 6
tel. (02) 301 31 64

GEM PRAHA ČR, s. r. o.
opravná + kancelář
Na Sachtě 9
170 00 Praha 7
tel. (02) 876 319
fax (02) 877 242

HET SPORT VIAVELO
dealer Heavy Tools, zn. prod. Campagnolo, duralové rámy Campione
zakázková stavba kol
Janovského 5
170 00 Praha 7
tel. (02) 684 36 56

JIZDNÍ KOLA - Vladyka
prodej, opravy
Vocetářova 3 (U Palmovky)
180 00 Praha 8
tel. (02) 663 114 50 kl. 237

VIAVELO - I. Šipal
prodej, opravy
Klapkova 33
180 00 Praha 8

KB - SPORT s. r. o.
prodej
Vysočanská 20
190 00 Praha 9 - Prosek

MONTY - CS
vše pro cyklotrial a bikros
Sichrov 1623
193 00 Praha 9
tel., fax (02) 685 58 61

INTERVELO - Menger
prodej, opravy, lakování
Olpran, Joko, Assos, Bonin
V Olšinách 76
100 00 Praha 10
tel. (02) 781 06 19

PEK SPORT s. r. o.
dealer Cannondale, Wheeler
velkoobchod Augusta
prodej, opravy
Vršovicová 466
101 00 Praha 10
tel. (02) 748 994
tel., fax (02) 732 628

CYKLOPRAG
prodej, opravy
Milánská 417
109 00 Praha 10
tel. (02) 786 38 53

PSČ 200 00

JIŘÍ BAREŠ
prodej, opravy, výroba rámu
Seifertova ul. 1232
250 01 Brandýs nad Labem
tel. (0202) 602 322

CYKLO - SPORT Škarnitzl
prodej, opravy
Masarykova 564
250 88 Čelákovice
tel. (0202) 921 65

DaSa - D. Smržová
prodej, opravy
17. listopadu 1188
251 01 Říčany
tel. (0204) 2678

EXU-SPORT Kindl
malobchod, velkoobchod
Bezručova
251 01 Říčany 2
tel. (0204) 3260

CYKLOSPORT Žďárský
velkosklad
areál ZZN
251 63 Stráňovice u Prahy
tel. (0204) 825 34

CYKLOSPORT Šiška
prodej, opravy
Vrážská 1267
252 28 Černošice
tel. (02) 643 43 64

CYKLOSPORT Feitl & Hlinka
prodej, opravy
Favorit, Eska, Schwinn
M. Kuderňákové 1556
256 01 Benešov
tel., fax (0301) 219 56

CYKLO ŠVEC SPORT
velkoobchod
prodej, opravy
Žižkovo nám. 136
258 01 Vlašim
tel. (0303) 441 16

JIZDNÍ KOLA - V. Beranová
prodej, opravy
Plzeňská 76
261 01 Píbram
tel. (0306) 214 73

KOBRA SPORT
prodej, opravy
Kpt. Olšinského 51
261 01 Píbram
tel., fax (0306) 294 61

CC - Hudec & Kůrka
prodej, opravy
nám. 17. listopadu 303
261 02 Píbram
tel. (0306) 275 27

VELOCIPEĐ SERVIS
prodej, opravy
Rožmitálská 237
261 02 Píbram VI
tel. (0306) 203 85

KOLOCENTRUM
J. Kunt
prodej, opravy, bazar
Na lukách 257
263 01 Dobříš
tel. (0305) 218 60

ASTRA SPORT TOUR s. r. o.
R. Bartoš
prodej, opravy
cestovní kancelář
nám. T. G. M. OD Rozvoj
264 01 Sedlčany
tel. (0304) 217 55

FIT & SPORT
prodej, výroba cyklo rámu
extrémních velikostí a tvarů
Česká 54
266 01 Beroun
tel. (0311) 216 98

KOLA ŠÍREK
prodej, opravy, výroba rámu
Heavy Tools, Scott, Mongoose
Kostelní 2
266 01 Beroun 1
tel. (0311) 213 55
fax (0311) 254 92

CYKLOSERVIS SHEBO
prodej, stavba a opravy rámu
Plzeňská 190
267 02 Králův dvůr-Počápy
tel. (0311) 240 86

GEM PRAHA ČR, s. r. o.
prodej, opravy
Anyžova 449
268 01 Hořovice
tel. (0316) 4469

REZEK & REZKOVÁ
prodej, opravy kol a kočárků
zn. prodejna Favorit, Liberta
Marinovského 182
269 01 Rakovník
tel. (0313) 7417

VÁCLAV ZELENKA
prodej, opravy
Palackého 185
271 01 Nové Strašecí

MOOK s. r. o.
prodej, opravy
Žižkova 538
272 00 Kladno
tel. (0312) 3211

DD - SPORT
prodej, opravy, lakování
Tylova 2142
272 01 Kladno
tel. (0312) 782 294

PUKO
prodejna a půjčovna kol
dvůr kina Svět
Masarykova třída 1391
272 01 Kladno
tel. (0312) 766 93

SPORTSERVIS
Konvalinka & Janatka
prodej, opravy
Vodárenská 2377
272 01 Kladno 2
tel. (0312) 679 58

STOMPO SPORT
A. Ovaříková
prodej, opravy
Vinařického 11
274 01 Slaný
tel. (0314) 2672, 2968

HUKOL VELO - SKI & SERVIS
L. Hubáček
prodej, opravy
Čechova 468
276 01 Mělník
tel. (0206) 624 798

OTTIS CYKLOSPORT
prodej, opravy
jízdni kola Oliba
Českolipská 1165
276 01 Mělník
tel. (0206) 670 500

CYKLOTIP - Hrbek
prodej, opravy
(atriové domky)
Nerudova 1125
277 11 Neratovice

EKOR konsorcium
kolo - servis
Zápotočského 199
278 01 Kralupy n. Vltavou
tel. (0205) 236 20

V & V - SPORT
prodej, opravy, lakování
U cukrovary 1065
278 01 Kralupy nad Vltavou
tel. (0205) 235 15

JAROMÍR VYSKOČIL
Scott, Heavy, Tools, BCA
prodej, opravy, porad. služba
Kmochova 406
280 00 Kolín
tel. (0321) 204 29

KLT SPORT
P. Novotný
Mongoose, Author
prodej, opravy
Kmochova 175
280 00 Kolín II
tel. (0321) 249 19

CYKLOSPORT
Fišera & Mančal
prodej, opravy
Velamos, Colnago, Surtour
Parléřova 36
280 01 Kolín
tel. a fax (0321) 217 55

CYKLOSPORT
Šimůnek & Luňák & Navrátil
prodej, opravy
Karlova 23
280 02 Kolín I
tel. (0321) 224 15

AUTO MOTO VELO
J. & V. Pažoutovi
prodej, opravy
Suvorova 136
282 01 Český Brod
tel. (0203) 2428
fax (0203) 2232

VELO - Zdražil
prodej
Kulturní dům Opolany
289 07 Libice n. Cidlinou
tel. (0324) 5843

CYKLOCENTRUM
J. Vondráček
prodej - Author Bike
Boučkova 207
290 01 Poděbrady 2
tel. (0324) 5011

BIKE - SPORT
Ungerman & Boušková
V. Klementa 13
293 01 Mladá Boleslav
tel. (0326) 209 63

CYKLO-SERVIS Žitný
prodej, opravy
Mírově nám. 52
293 01 Mladá Boleslav
tel. (0326) 246 71

CYKLOSPORT - P. Klouček
Heavy Tools, Olpran, T. Fox
U stadionu (sport. hala)
293 01 Mladá Boleslav

CYKLOSPORT - P. Klouček
Heavy Tools, Olpran, T. Fox
T. G. M. 842
293 01 Mladá Boleslav
tel., fax (0326) 279 08

CYKLO SPORT - Ježek
prodej, opravy
Pražská 33
294 71 Benátky nad Jizerou

CYKLOSERVIS K + K
prodej, opravy
Masarykovo nám. 243
295 01 Mnichovo Hradiště
tel. (0329) 2029

HELIOS - velkoobchod
kola Velamos, Eska, DBV
dráty, pneu, blatníky
Havlíčková 62
295 01 Mnichovo Hradiště
tel., fax (0329) 2493

MERIDA - CYKLOSPORT
R. Fiala
prodej, opravy
Jaselská 1235
295 01 Mnichovo Hradiště
tel. (0329) 2923

PSČ 300 00

CYKLOBARTONIČEK
prodej, opravy
Přemyslova 3
301 00 Pízeň

ŠIMANDL SPORRER SPORT
prodej, opravy
V šipce 6
301 37 Pízeň
tel. (019) 227 728
fax (019) 226 713

CYKLOCENTRUM HEPOS
prodej, opravy
Slovanská 53
301 51 Pízeň
tel., fax (019) 724 41 04

KOLA SPORT Kubias & Janda
prodej, opravy
Tylova 34
305 66 Pízeň

CYKLO - Janda
prodej, opravy
Kástanova 16
307 07 Pízeň

CYKLOSERVIS - Němec
prodej, opravy
Opavská 52
312 17 Pízeň

CYKLOBARTONIČEK
prodej, opravy
Sokolovská 74
323 14 Pízeň
tel. (019) 725 93 86

SPORT - Beran
cyklo - ski - servis
prodej, opravy
nám. Čsl. legií
330 03 Chrast u Plzně
tel. (019) 945 363

Rozhodněte se

pro *Heavy Tools - GT-Marin*

již dnes.

Nákup modelů '95 na předúčet: sleva 2,5 %.

Kromě jistoty, že až to na jaře vypukne, nebudete bez pořádného kola, získáte i peněžní prémii odpovídající úrokové sazbě 15 %.
Která banka Vám to dá?

VELOINTEST bakeshop
Po - Pá: 9 - 12 14 - 18

... a sobotní vyjížďky pro přátele biku (i seniory) v 9.00 od prodejny



Na výspě 12,147 00 PRAHA 4
tel. 02/66 31 22 68

J & K CYKLOSERVEK
velkoobchod JOKO
areál ZUD PR
330 22 Zbuzh u Plzně
tel. (019) 793 15 00 kl. 371
(019) 901 381

J & K CYKLOSERVEK
Janda & Kliment
prodej, opravy
332 14 Chotešov 244
tel. (019) 901 381

CYKLO - Beran
prodej, opravy
Palackého 186
337 01 Rokycany
tel. (0181) 3748

FAVORIT
podniková prodejna
337 01 Rokycany
(0181) 663 63

CYKLOSPORT OK s. r. o.
prodej, opravy
ul. kpt. Jaroše 48
339 01 Klatovy

CYKLO - SERVIS V. Mička
Suntour, Sachs, Shimano
prodej, opravy, půjčovna
Havlíčková 93
342 01 Sušice

JÍZDNÍ KOLA - P. Čácha
prodej, opravy
Příkop 26
342 01 Sušice

JAROSLAV TUREK
prodej, opravy
Husova 32
344 01 Domažlice
tel. (0189) 3837

CYKLOSPORT - P. Bradáč
prodej, opravy
Smetanova 834
347 01 Tachov
tel. (0184) 4000

CYKLOSERVIS - J. Růžička
prodej, opravy
nám. Svobody 14
348 15 Planá u M.Lázní

CYKLOSERVIS - S. Rieger
prodej, opravy, doplňky
Lesní 56
350 02 Cheb

SPORT BIKE - J. Holý
prodej, opravy
Hviezdoslavovo nám.3/342
350 02 Cheb

CYKLOSPORT
prodej, opravy
Chebská 408
353 01 Mariánské Lázně
tel. (0165) 2345

HELIANTH - J. Vojík
prodej, opravy
Hlavní třída 261/50
353 01 Mariánské Lázně
tel., fax (0165) 4787

VELO - SKI sport & servis
Špimer & Johánek
dealer Scott, prodej, opravy
cykl. a lyžařských potřeb
Zeyerova ul.
353 01 Mariánské Lázně
tel. (0165) 3024

SPORTBIKE - E. Hošman
nám. Miru 138
357 61 Březová u Sokolova
tel., fax (0168) 814 20

CYKLO BŮSE
prodej
Varšavská 4
360 00 Karlovy Vary
tel. (017) 268 71

CYKLOCENTRUM
R. Vondráček
Zahradní 45
360 01 Karlovy Vary

THEO SPORT - T. Černý
prodej
Sokolovská 68
360 05 Karlovy Vary
tel., fax (017) 480 41

JIRÍ SIDOR
prodej, opravy, autodoprava
Modenská 113
360 07 Karlovy Vary
tel. (017) 256 39

VELOSPORT SERVIS
J. Pokorný
prodej, opravy
Merklínská 24
360 15 K.Vary - Sedlec

CYKLOS-SERVIS
Ambrož & Jirásek
prodej, opravy kol a kočárků
Mánosova 1200
363 01 Ostrov nad Ohří

JÍZDNÍ KOLA - J. Čechman
prodej, opravy
Dlouhá 103
363 01 Ostrov nad Ohří
tel., fax (0164) 2626

MESI - Z. Mesiárik
prodej, opravy
Riegrova 30
370 01 České Budějovice

RUDOLF STRNAD
prodej, opravy
Rudolfovska 18
370 01 České Budějovice
tel., fax (038) 731 24 53
tel. (038) 522 28

DAJ - SPORT
prodej
Pražská ul.
370 04 České Budějovice
tel. (038) 368 07

RUDOLF STRNAD filiálka Cirkel
prodej, opravy
Husova 41
370 05 České Budějovice
tel. (038) 440 09

DAJ - SPORT
výroba, kancelář
České Vřesné 1902
370 11 České Budějovice
tel. (038) 460 08
fax (038) 460 19

CYKLOSERVIS - V. Otčenášek
prodej, opravy
Vinařického nám. 210
375 01 Týn nad Vltavou

RUDOLF STRNAD
prodej, opravy
ul. Čs. legii 273
378 10 České Velenice

MÜLLER SPORT
prodej
Vodňanská 50
383 01 Frachtice
tel. (0338) 239 97
fax (0338) 212 89

PP SPORT
Cannondale, Scott, GT
prodej, opravy
Křišťanova 33
383 01 Frachtice
tel. 42 (0338) 220 64
fax 42 (0338) 217 36

MAREK - SPORTSERVIS
kola, lyže
Žižkova 164
385 01 Vimperk
tel. (0339) 210 32

CYKLO - Macner
prodej, opravy
Palackého nám. 84
386 01 Strakonice I
tel. (0342) 244 85

SPORT - Bečvář
dealer Trekking Fox
prodej kola, lyže
Volynská 96
386 01 Strakonice
tel. (0342) 237 37

CYKLO SPORT Oúředník
prodej, opravy
Pisecká 555
388 01 Blatná
tel. (0344) 2962

C.C. - Tábor
prodej, opravy
Tržní náměstí 2855
390 01 Tábor

KOLA TÁBOR
Měšická 1993
390 01 Tábor
tel. (0361) 220 72, 631 57-8
fax (0361) 220 73

VELO - KALAŠ
prodej, opravy
Čs. armády 1773
390 01 Tábor
tel. (0361) 322 88

VELO - KALAŠ
prodej, opravy
Farského 2056
390 01 Tábor
tel. (0361) 322 80

CYKLOSPORT - J. Kolář
prodej, opravy
Lužnická 884
391 01 Sezimovo Ústí
tel. (0361) 559 31

VELOSPORT - Valenta
prodej, opravy
Tyršova 877
393 01 Pelhřimov
tel. (0366) 212 81

CYKLO - Švec
velkoobchod, maloobchod
Gregorova 127
397 01 Písek
tel. (0362) 593 72

CYKLOSERVIS
L. Blivský
prodej, opravy
Tyršova 303
397 01 Písek
tel. (0362) 4237

PŠC 400 00

BIKE - SPORT
Ungermann & Boušková
Moskevská 3
400 01 Ústí nad Labem
tel. (047) 520 98 01

TRISPORT
R. Adámek
prodej, opravy, zastoupení
DBV, Rubena
Londýnská 1
400 01 Ústí nad Labem
tel. (047) 520 96 04

VOBIS - O. Vondra
prodej, opravy
Drážďanská 66
400 07 Ústí nad Labem
tel. (047) 234 58

ANO SPORT
prodej, opravy, výkup
Lipová 116
400 10 Ústí nad Labem
tel. (047) 634 42

MÜLLER SPORT
sklad
Husovo nám. 1
403 17 Ústí nad Labem
tel. (047) 982 77

MIGOSPORT
prodej, opravy
Horská 1
405 01 Děčín I
tel. (0412) 267 68

HUDYSPORE & FIŠER
sportovní prodejna
opravná kol
Bezručova 11
405 02 Děčín 4
tel., fax (0412) 258 42

MK - CYKLOSPORT
prodej, opravy, stavby kol
Teplická 47
405 02 Děčín IV
tel. (0412) 227 85

V & N - jízdní kola
Smetanova 265
407 21 Česká Kamenice

KUR SPORT
M. Myšík
jízdní kola, sport. potřeby
Děčinská 554
407 22 Benešov nad Plouč. I
tel. (0412) 945 205

PAVEL BRABEC
prodej, servis, leasing
Nádražní 6
408 01 Rumburk

CYKLOMOTOSPORT
Kratochvíl
jízdní kola, malé motocykly
prodej, opravy
Stračovská 647
411 08 Štětí

CYKLO & HOBBY
prodej, opravy
Lidická 8
412 01 Litoměřice
tel. (0416) 6515

KOBRA SPORT v. o. s.
prodej, opravy
Michalská 1
412 01 Litoměřice
tel. (0416) 2528
fax (0416) 6509

KOBRA SPORT v. o. s.
velkoobchod
Rock Machine, Trekking Fox
výstaviště Zahradka Čech
412 01 Litoměřice
tel. (0416) 5030
fax (0416) 6509

CYKLO & HOBBY
prodej, opravy
Jungmannova 669
413 01 Roudnice n.L.
tel. (0411) 4315

HPM SPORT
prodej, opravy, výroba
Alejní 2
415 01 Teplíce
tel. (0417) 227 09

KL SPORT
velkoobchod
zášilková služba
Masarykova 68
415 01 Teplíce
tel., fax (0417) 259 44

AGENTURA BLACK - Chomutov
prodej, výroba silničních kol
Black, prodej, opravy Olpran
Mánosova 1999 (dům VTZ)
430 01 Chomutov
tel. (0396) 282 95
fax (0396) 527 87

B & M jízdní kola
šicí stroje, přístroje
pro domácnost
velkoklad Eska, opravy
28.října 20
430 01 Chomutov
tel. (0396) 2283

G - SPORT
prodej, opravy, stavba rámu
Blatenská 3210
430 03 Chomutov
tel., fax (0396) 3678

HNÍZDIL - jízdní kola
šicí stroje
prodej, opravy
nám. Míru 82
432 01 Kadaň
tel. (0388) 5814

AGENTURA BLACK - prod. O2
prodej, opravy zn. Olpran
Albrechtická 638/409
434 01 Most

CYKLO - SPORT - CENTRUM
prodej, opravy
J. Průchy 1682, P.O.B. 101
434 01 Most
tel. (035) 267 04, 225 59

KL SPORT - Most
prodej, opravy
Lidická 607/25
434 01 Most
tel. (035) 414 61

MOTO + KOLO
prodej, opravy
Mezibotěbská 745
436 01 Litvínov
tel., fax (035) 558 78

OLPRAN - zn. prodejna
M. Luňák
nám. Svobody 48
438 01 Zatec

CYKLOSPORT BEST
Beněš & Stehlik
prodej, opravy
Poděbradova 637
440 01 Loupy
tel. (0395) 3490

FIRMA „U VONDRÁČKŮ“
dealer Scott
Na valích 348
440 01 Loupy
tel. (0395) 4632

KOLA - Z. Fiála
prodej, opravy
Říční 1120
440 01 Loupy
tel. (0395) 4461

CYKLON s. r. o.
prodej, opravy
sportovní OD Balon
Moskevská 640/55
460 01 Liberec
tel. (048) 284 92
fax (048) 295 49

KH SPORT
prodej, opravy
ul. 5. května 44
460 01 Liberec
tel. (048) 282 24

KOLA DRBOHLAV
velkoobchod
jízdní kola, sport. potřeby
Nákladní 423
460 03 Liberec 3
tel. (048) 316 kl. 464

CYKLOSPORT -K-
dealerongoose
Hanychovská 832/37
460 10 Liberec 10
tel., fax (048) 245 84

KOLA DRBOHLAV
obchodní dům Jiskra
Pražská 23
460 31 Liberec 1
tel. (048) 277 05

SPORT N - J. Novák
prodej, opravy sport. potřeby
Loučná 4
463 34 Měrádek nad Nisou

KOLA DRBOHLAV
prodej, opravy
Čs. armády 398
464 01 Frydlant v Čechách
tel. (0427) 211 59

CYKLON s. r. o.
prodej, opravy, bazár
Pražská 13
466 01 Jablonec n.N.
tel. (0428) 203 12
fax (0428) 263 29

CYKLOSPORT
Kvapil & Vrána
prodej, opravy
nám. T. G. M. 192
470 01 Česká Lípa
tel. (0425) 276 52

TREFA
prodej, opravy
nám. T. G. M. 128
470 01 Česká Lípa
tel. (0425) 263 40

DAAK - K. Dvořák
prodej, opravy
Skalice u Č. Lipy 4
471 17 Skalice u Č. Lipy

PŠC 500 00

FRAK - SPORT
F. Klouček
prodej, opravy
Svehlova 624
500 00 Hradec Králové
tel. (049) 247 93

KOLA - ČIHÁK
prodej, opravy
Gočárová 1265
500 02 Hradec Králové
tel. (049) 327 30

KOLA - ČIHÁK
velkoobchod
opravná jízdních kol
Říční 365
500 02 Hradec Králové
tel. (049) 613 795

VOJTĚCH KULHÁNEK
prodej, opravy
ul. Karla IV 682
500 02 Hradec Králové
tel. (049) 611 365

VELO RB
Pospíšilova 314
500 03 Hradec Králové
tel., fax (049) 448 23

CykloMax s. r. o.
velkoobchod
Pražská 21
500 04 Hradec Králové
tel. (049) 301 92
fax (049) 330 52

CHP SPORT
P. Chaloupka
prodej, opravy
Palachova 1130
500 06 Hradec Králové
tel. (049) 617 911 kl. 32

TUREK LUBOŠ
prodej, opravy
Úzká 1187
504 01 Nový Bydžov
tel. (0448) 237 63

KOLO VAŠICH SNŮ ... HNED - NA SPLÁTKY

- 1/ Vyberte si kterékoliv kolo z kompletní nabídky na trhu v ČR**
- 2/ Potřebné informace si vyžádejte na uvedených tel. číslech**
- 3/ Navštivte nás v naší prodejně, kde vše bleskově vyřídíme**

- sami si zvolíte dobu splácení (od 12 do 24 měsíců)
- součástí vašeho nákupu na splátky může být oblečení, doplňky a další vybavení dle vašeho výběru
- zajistíme pojištění vašeho kola
- po dobu splátek zajišťujeme odborný servis

ŠTĚRBA ROBERT

Sezimova 10, 140 00 Praha 4
tel./fax: 02-692 38 80
tel.: 02-692 49 21
Po, Út, St, Pá : 10-12, 13-18
Čt : 10-12, 13-20.30
So : 9-14

Není brzda jako brzda

Vývoj nejrůznějších brzdných deviací bují na všech frontách a to zcela zásadně mimo dosah zdánlivě nedotknutelného a bezkonkurenčního Shimana. Jeho čelisti XT 94 nevybočily ze systémového stereotypu, ale dosáhly v této kategorii zřejmě absolutního vrcholu.

Snadná a lehká ovladatelnost, minimální třecí odpor lanka, vyměnitelnost brzdového špalíku, nízká váha a fantastická brzdná účinnost jsou jen jedněmi z mála charakteristik letošních „ikstéček“. Shimano však ve snaze přinutit své zákazníky k bezhlavému používání svých kompletních sad stoplo výrobu rozebíratelných řadicích a brzdových páček a dalo tak vlastně nechtěně více prostoru své konkurenci.

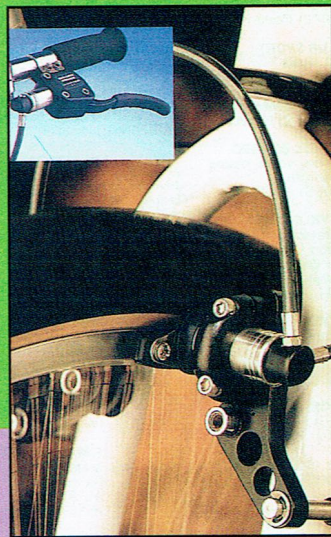
Stále rostoucí obliba řadicí rukojeti Grip Shift a antipatie pravověrných bikerů k optickému displeji Shimana nastoluje další problém - co s brzdovými pákami, jaké zvolit, nebo případně vyměnit celé brzdy?

Magura

Nemálo vyznavačů Grip Shiftu tak našlo cestu k dlouho nevyrazným a neprávem zapomenutým hydraulickým brzdám německého výrobce Magura. Kapalinový přenos síly začal dobývat celý bikový svět. Magura převálcovala americký Mathauser, jak v jednoduchosti, snadném chodu a efektivitě, tak v oblíbě mezi tisícovkami milovníků ostrého brzdění. Prakticky bezúdržbový provoz, snadná montáž a v neposlední řadě známky vývoje a značného technického pokroku jsou důvody geometrického nárůstu produkce této firmy. Výrobou kapalinových brzd se zabývají také Sachs, Weinmann a někteří další.

Mathauser

Z obrázku jedné z prvních brzd „poháněných“ stlačovanou kapali-



nou, Mathauser, je vidět, jak rozdílně lze přistupovat k řešení stability jednotlivých čelistí. Zatímco nám známé Magury se opírají o vidlici z její vnitřní strany a nad úchytem, Mathauser naopak ze strany vnější, pod místem, kde je čelist k vidlici připevněna. Mathausery jsou o nějaký ten gram lehčí než jejich německé sokyně, ale ten správný okamžik k nástupu dravé reklamní kampaně propásly. Navíc nejsou vůbec hezké, stačí se podívat třeba na jejich brzdovou páku... Budme rádi, že je u nás zavedena právě Magura.

Brovedani ABS

Na otázku efektivitě brzdění se podívali z druhé strany někteří menší výrobci. Předpoklad, že nejen zablokovaná kola a síla drtící ráfky a rozevřící vidlice, vede ke včasnému zastavení, se ukázal jako správný. To, že vozidlo s antiblokovým systémem ABS zabrzdí na výrazně kratší vzdálenosti než vozidlo se zablokovanými koly, už ví každé malé dítě a nejnak je tomu také u jízdního kola.

Brovedani ABS (Advanced Braking System) patří mezi brzdy cantileverové se zvláštní konstrukcí čelistí. Ty jsou totiž vyrobeny na principu brzd ABS. Celá věc se má takto: Na přizpůsobenou čelist se při-

Zastavit, stát!

montuje speciální adaptér, do něhož se připevní brzdový špalík (nejlépe Brovedani, o nich však až později). Na adaptéru je vedle brzdového špalíku připevněno též excentrické kolečko. To je při brzdění přitlačováno k ráfku, čímž se uvádí do rotačního pohybu. Přes pákový převod se posléze dosáhne opakovaného pohybu špalíku směrem od ráfku a zpět. Tento pohyb je přímo úměrně závislý na rychlosti, kterou se jezdec pohybuje.

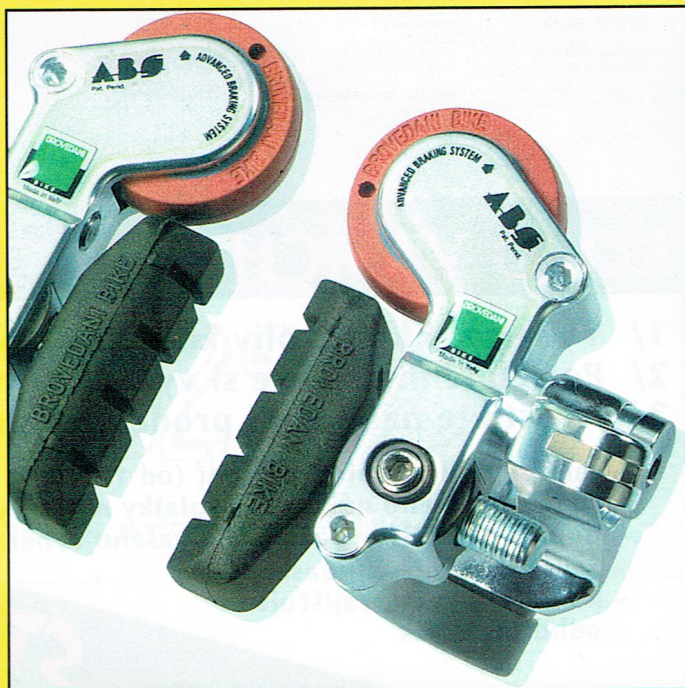
Střídavé působení špalíku na ráfek vhodně rozloží tlak, takže se brzdná dráha zkrátí. Síla, kterou působí ruka na páku brzdy, může být při stejném účinku menší a jízda se stane celkově pohodlnější.

Brovedani ABS se hodí obzvláště na přední kolo. To se totiž nezablokuje, z čehož plyne, že bike zůstane po celou dobu brzdění bezvadně ovladatelný. Přeletět přes řídkta je s těmito brzdami prakticky nemožné. Samozřejmě, lze je namontovat i na kolo zadní, to jde s nimi však špatně do smyku, což bude určitě většině náruživých bikerů vadit. Další nepřehlédnutelná výhoda spočívá v tvoření tepla. Při dlouhém, intenzivním blokování kol (např. při technicky náročném sjezdu) znatelně redukuje systém ABS

vznik nežádoucího tepla. Teplota takto vzniklá je zhruba o jednu třetinu menší, než u brzd ostatních. Tím se snižuje riziko poškození pláště a duše, ale i opotřebení gumového špalíku, a zvyšuje se trvanlivost ráfku. Brzdy jsou s kterýmikoliv jinými cantileverovými zaměnitelné, což znamená, že jdou namontovat na jakoukoliv vidlici s přivařenými úchyty.

Použitým materiálem jsou Brovedani též konkurence schopné. Výrobce zde rozhodně nešetřil a je vidět, že předpokládá využití především u kol vyšších tříd se závodními parametry. Cantileverové rameno a adaptér jsou vyrobeny z ergalu UNI 3735 a alumina UNI 6082 T-6. Převodové elementy jsou z ušlechtilé tvrzené oceli a pro kuličková ložiska byla vyvinuta speciální ocel. Šrouby jsou vyrobeny z ergalu nebo z ušlechtilé oceli. Brovedani vyrábí tři modely s názvy jednoznačně určujícími způsob použití: Downhill ABS, Crosscountry ABS a Normal.

Downhill ABS se nejlépe uplatní při vysokých rychlostech ve strmých a rychlých sjezdech. Umožňuje nepřetržitě, silně, agresivně brzdění a svůj výkon optimalizuje za všech obtížných situací. Na první



pohled se pozná podle křiklavě červeného vačkového kolečka. Cross-country ABS je využitelný na všech cestách, v lehkém i těžkém terénu, za nízkých i vysokých rychlostí. U tohoto modelu má excentrické kolečko černou barvu. Typ Normal, bez systému ABS, je pro bikery, kteří chtějí mít brzdový komplet od stejné firmy, ale vzadu bez ABS. Části jsou u všech modelů zaměnitelné, takže pokud si chcete z typu ABS Downhill udělat Crosscountry či Normal, stačí pouze zakoupit jiný adaptér. K dostání je vše samostatně, od šroubku až po lokomotivu, či spíše brzdné rameno. Všechny převodové elementy jsou chráněny proti nežádoucímu přístupu prachu a vody speciálním těsněním. Za zmínku také stojí brzdné špalíky typu Regen Lang (dlouhé) a Regen Kurz (krátké) vyvinuté pro brzdění za mokra a bláta. Charakteristická je pro ně destička ze zvláštního materiálu, která je součástí dosedací plochy špalíku. Zajistí shodné brzdné schopnosti za sucha i mokra. Špalíky lze namontovat na kterékoliv brzdové čelisti, avšak jejich účinek se nejlépe projeví ve spojení s brzdami Bovedani.

Zbývá jen dodat hmotnost kompletu dvou čelistí - 250 g a jejich cenu - něco pod 350 marek. Brzdy byly testovány pro normu DIN 79100 a plně jí vyhovují.

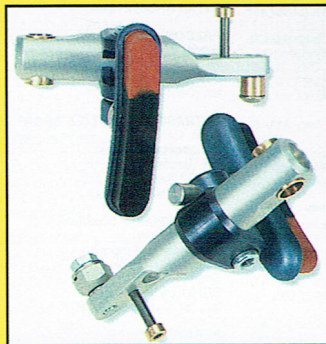
ABC System Pro

Řešit problém zkrácení brzdné dráhy se rozhodli také ve Francii a to systémem ABC Pro. Rozměrné, leč lehké plastové krabíčky nevypadají jako čelisti brzd, skrývají řadu drážek zářezů a spirál. Konstruktor však nedovoluje nahlédnout pod pokličku a hlavně technické nákresy uchovává v přísné tajnosti. Faktem je, že ABC brzdi velice dobře a i na syčkém a kamenitém podkladu se přední kolo stále mírně pootáčí. Pokud hovoříme jen o kole předním, pak samozřejmě záměrně, protože antiblokový systém nemá u kola zadního v podstatě smysl. Projíždění zatáčky smykem má v řadě případů své opodstatnění, je rychlé a celkem přesné. Naopak přední kolo, vedoucí stopu a směr jízdy, při ztrátě adheze postrádá všechny důležité vlastnosti.



WTB Speedmaster

Americký Speedmaster razí staré dobré jedovaté brzdění a všechnu váhu odpovědnosti ponechává



jen na citu cyklistových prstů. Duté ultralehké trubičky z aluminiové slitiny simulují brzdové čelisti a nesou špalíky z dvojbarevné pryže. Při seřízení sklonu brzdových špalíků do „V“ se ráfku nejdříve dotýkají jejich černé okraje, které mají běžnou tvrdost a účinek. Teprve při silnějším zmačknutí brzdové páky dosedají i červené, měkčí části špalíku, které se na ráfek doslova přisávají. Cyklista nemusí působit na páky extrémně velkou silou a ani na ráfku a ramena vidlice nejsou kladeny příliš vysoké nároky.

Jen pro zajímavost, ve Velké Británii přijde pár brzdových čelistí WTB na necelých 300 liber.

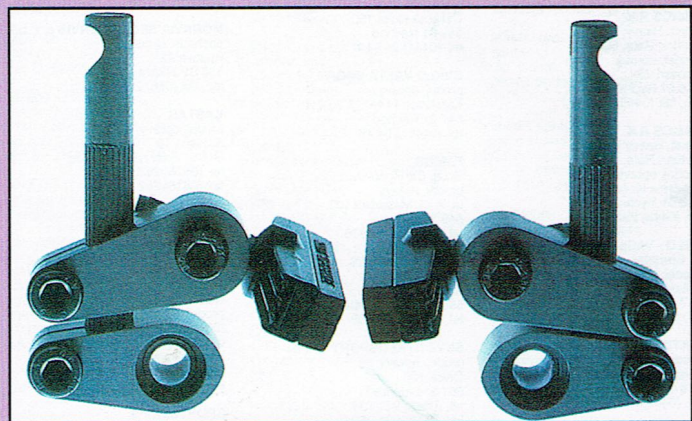
Onza

Ve zmeti nejrůznějších tvarů čelistí a brzdových systémů, mezi nimiž nesmíme opomenout ani brzdy kotoučové, mají své stálé místo, a s postupným přetechnizováním jízdního kola si je ještě upevňují, i klasické cantileverové brzdy. Shimano našlo svou prozatím definitivní tvář, ostatní (často velmi malí) výrobci prosazují těla brzdových čelistí spíše ve tvaru jakýchsi trubiček nebo tyčinek. Touto konstrukcí cestou se vydal také Marin a na svém prototypu i Onza.

Onza přepracovala typ čelistí, se kterými přišla americká firma Boulder. Testoval je sám Greg Herbold a vyjádřil se o nich velmi pochvalně. Jsou vyrobeny na CNC obráběcím stroji z jednoho kusu materiálu, jejich tělo je drážkované, aby bylo vyloučeno pootočení objímky, nesoucí brzdový špalík. Onzy jsou lehké a značně tuhé, provoz může potvrdit, že právě takové brzdy by v budoucnu měly plně uspokojit zastánce klasických jednoduchých konstrukčních řešení.

(mr, dz)

Foto: archiv



ACOR nabízí široký sortiment doplňků a dílů jízdních kol: nástavce na řídítka MTB, rukojeti, stojany, zvonky, blatníky, všechny typy brašen na kola, košíky, hustilky, nosiče, brzdové špalíky, pedály, sady rychloupínáků, hlavová složení, nářadí, představce, klipsny, sedlovky, láhve, computery, brzdy, brzdové páky, náboje, řetězy, středové osy, bovdeny, lanka, odpružené vidlice, montážní stojany, brýle, koncovky bovdenů, dorazy lanek, zámky, triatlonové nástavce a celou řadu dalšího zboží.



AUGUSTA

velkoobchod CYKLO & BIKE
Hlavní 266
747 81 OTICE
tel. 0653/21 12 40, kl. 267
telefax 0653/21 84 59

CYKLO - SERVIS Souček

prodej, opravy
Eska, Velamos, DBV
Koněvova 149
506 01 Jičín
tel. (0433) 246 20

TPC Jičín - SAGITTA SPORT

prodej, opravy, montáž
Husova 59
506 01 Jičín
tel. (0433) 259 85

VELOMAT - Z. Matějka

prodej, opravy
Husova 558
506 01 Jičín
tel. (0433) 218 38, 238 24
249 39

OLPRAN - zn. prodejna

M. Luňák
nám. Jiřího z Poděbrad
508 01 Hořice v Podkrkonoší
tel. (0435) 4030

VELOSERVIS - M. Rys

prodej, opravy
Žižkova 1957
508 01 Hořice v Podkrkonoší
tel. (0435) 4132

K & K - jízdní kola

prodej
Slejšharova 1025
509 01 Nová Paka
tel. (0434) 4378

ATOM CYCLES - VIAVELO

prodej, opravy
komponenty Shimano, Miche,
dráty Prym, Y²
Travnice 153
511 01 Turnov
tel. (0436) 216 25

CYKLOSPORT - O. Jandík

dealer Scott
Hluboká 279
511 01 Turnov

CYKLO SKI - SPORT SERVIS

J. Žitník
5. května 728
512 51 Lomnice nad Popelkou
tel. (0431) 930 11

BC - SPORT

prodej, opravy
Petřínova 255
513 01 Semily
tel. (0431) 2228

FAMOS R K

Scott, Heavy Tools,
Author, Reta, Marin
prodej, opravy
Panská 25
518 01 Rychnov n.Kn.
tel. fax (0445) 227 78

FAMOS R K

Scott, Heavy Tools,
Author, Reta, Marin
prodej, opravy
prodejna Knežna
516 01 Rychnov n.Kn.
tel. (0445) 232 18

VELO - Vítšport

V. Chmelář
prodej, opravy
Přikopy 1242
517 41 Kostelec n.Orlicí
tel. (0444) 211 23

VIKTOR MARŠÁLEK

prodej, opravy
Kostelínský 369
518 01 Dobruška
tel. (0443) 212 76

CC - Kopaček

prodej, opravy
Havlíčková 445
530 00 Pardubice

CykloMax

Diamond Back, Scott
prodej, opravy
Smilova 400
530 01 Pardubice
tel. (040) 512 894

CYKLO TENNO

Heavy Tools, Schauff, Merida
GT, soudní odnady
Smilova 344
530 02 Pardubice
tel. (040) 513 307

CYKLOCONTENT

prodej, opravy
Sladkovského 483
530 02 Pardubice
tel. fax (040) 517 764

PROFIsport - Jandík

dealer Scott, Cannondale,
Mongoose
Pernšýnská 13
530 02 Pardubice

VELO - Blažek

prodej, opravy
Palackého 2411
530 02 Pardubice
tel. (040) 512 512

SPORTPROFIT

prodej, opravy
Žižkovo náměstí 105
537 01 Chrudim II
tel. (0455) 436 41

BON SERVIS s. r. o.

prodej, opravy
maloobchod, velkoobchod
Krakonošovo nám. 73/31
541 01 Trutnov
tel. (0439) 849 116 - 8
fax (0439) 5003

VELLA - P. Sychra

prodej, opravy
Krakonošovo nám. 133
541 01 Trutnov
tel. fax (0439) 4414

VELLA

velkoobchod DBV, Oliba,
CYKLOBARTONIČEK, KCK
Hertvíkovic
542 23 Ml. Buky u Trutnova
tel. (0439) 947 205

BÁRTA - jízdní kola

prodej, opravy
distributor osvětlení FER
Puškinská 548
542 32 Úvice
tel. (0439) 933 327

V - 90 - V & Co.

kyklo & sport
prodej
Krkonošská 144
543 01 Vrchlabí
tel. (0438) 214 12

V - 90 - V & Co.

kyklo & sport
servis
Krkonošská 1376
543 01 Vrchlabí
tel. (0438) 239 83

VM INCOM s. r. o.

prodej velomateriálu
Pražská 57
543 01 Vrchlabí

CYKLOSPORT

Fišera & Maňcal
prodej, opravy
Függerova 519
544 01 Dvůr Králové n.L.
tel. (0437) 2168

VELOSERVIS - M. Potocký

velkoobchod
prodej, opravy
Choustníkovo Hradiště 94
544 42 Choustník, Hradiště
tel. fax (0437) 661 94

CYKLO TONY - F. Diťe

prodej, opravy
Českoskalická 160
547 01 Náchod
tel. (0441) 241 15

CYKLO VALTA SPORT

prodej, opravy
Kamenice 114
547 01 Náchod
tel. (0441) 204 46

FAMOS

Scott, Cannondale
prodej, opravy
ul. T. G. Masaryka 133
549 31 Hronov
tel. fax (0441) 8888

PERAVO CYCLES

prodej, opravy
Nádražní 982
560 02 Česká Třebová
tel. (0465) 934 058

ŠKÝZ CYKLOSPORT s. r. o.

prodej, opravy
Orlice 130
561 51 Letohrad
tel. (0446) 921 734
fax (0446) 921 059

FIRMA JIRÁSKA

opravy, půjčovna
Malé náměstí 338
561 69 Králupy

CYKLO-HOBBY-SPORT

V. Švejkar
prodej, opravy
Třebovská 110
562 01 Ústí nad Orlicí
tel. (0465) 2558

PERAVO CYCLES

prodej, opravy
P. Jilemnického 232
562 01 Ústí nad Orlicí
tel. (0465) 3948

CYKLOSPORT - Dvořák

prodej, opravy
nám. Marka Marků 46
563 01 Lanškroun

DUHA

Vodička & Bucháček & Dostál
prodej Favorit, DBV
Dukelská 423
563 01 Lanškroun

CYKLO PROMA

Prokepec & Macháček
prodej, opravy
Hluboká 106
564 01 Zámberk
tel. (0446) 2653

CYKLOSPORT - J. Voleský

prodej, opravy
Tyršovo nám. 294
565 01 Choceň

DONOCYKL

prodej, opravy
Pražská 239/II
566 01 Vysoké Mýto
541 01, fax (0468) 213 66

FALCON spol. s r. o.

prodej, opravy
nám. Míru 56
568 02 Svítavy
tel. (0461) 238 71

ULTRASPORT CYKLO & SPORT

Klein, Cannondale,
Continental, Syncros
kpt. Jaros 14
568 02 Svítavy
tel. fax (0461) 230 50

CYKLOSPORT - Stratilek

prodej, opravy
Author Bike, Mongoose,
Scott, Heavy Tools
Smetanovo nám. 28
570 01 Litomyšl
tel. fax (0464) 4180

PERAVO CYCLES

P. & R. Vopálka
prodej, opravy
Smetanovo nám. 106
570 01 Litomyšl
tel. fax (0464) 4090

CYKLO - Hrubý

prodej, opravy
Komenského 234
572 01 Polička
tel. (0463) 226 24

SPEKTRUM - Holas

jízdní kola - prodej, opravy
Dolní 154
580 01 Havlíčkův Brod
tel. fax (0451) 220 38

KABA SPORT

prodej
Krále Jana 538
583 01 Chotěboř
tel. (0453) 3118

CYKLOCENTRUM FUN SPORT

prodej, půjčovna MTB
Komenského 32
586 01 Jihlava

HIPP CYCLES

prodej, opravy
Benešova 12, Husova 3
586 01 Jihlava
tel. (066) 235 41 - 503
fax (066) 295 38

MORAVIA SPORT SERVIS s. r. o.

obchodní činnost
Husova 42
586 01 Jihlava
tel. fax (066) 289 24

KASTAR

prodej, opravy
Brodská 10
591 01 Zďár nad Sázavou
tel. (0616) 243 36
fax (0616) 262 40

MIROSLAV MORAVEC

prodej, opravy
Wolkova 4
591 01 Zďár nad Sázavou 1
tel. (0616) 253 78

NEUMAN - velkoobchod

prodejna (0616) 916 722
(0616) 282 92
opravna (0616) 916 686
Masarykova 176
592 31 Nové M. na Moravě
tel. fax (0616) 916 722

SPORTSERVIS

J. Janiček
Radnická 9
594 01 Velká Meziříčí
tel. (0619) 2502

PŠČ 600 00

HONAPO spol. s r. o.

prodej, opravy
Křídlovická 34
600 00 Brno
tel. (05) 432 130 64

HOBBY SPORT

Cannondale, GT, Heavy Tools,
Marin, Mongoose, Diamond Back
Veveří 38
602 00 Brno
tel. (05) 412 127 48

HPŠ

prodej
Hybešova 53
602 00 Brno

IDEA SPORT

Checker Pig, Rudy Project,
Limar, Alan, Santini, Sigma,
Rohloff, Pieper, Amulet
Pekařská 33
602 00 Brno
tel. (05) 335 927

J. O. B.

jízdní kola, sport
Milady Horákové 17
602 00 Brno
tel. (05) 452 143 22

JÍZDNÍ KOLA

J. Perný
obchod, velkoobchod
Bratislavská 16
602 00 Brno
tel. (05) 576 161
tel. fax (05) 452 111 74

OLPRAN - zn. prodejna

M. Luňák
prodej, opravy
Vodní 13 a
602 00 Brno
tel. (05) 432 113 31

PASKO

prodej, opravy
Lidická 32
602 00 Brno
tel. (05) 452 113 44

PASKO

sport & cyklo
Dvořákova 8
602 00 Brno
tel. fax (05) 422 114 98

TVRDIK A spol. s r. o.

prodej, opravy Shimano
rámy na míru Crocodile,
Heavy Tools, MTB
Štelánkova třída 19
602 00 Brno
tel. (05) 743 675

MIRA - SERVIS

prodej, opravy
Hlíny 28
603 00 Brno
tel. (05) 432 107 00

HaPe SPORT

prodej, opravy
Štefánikova 38
612 00 Brno

WESTA

prodej, opravy
Skácelova 34
612 00 Brno-Král.pole
tel. (05) 741 664

WESTA

prodej
Palackého 17
612 00 Brno
tel. (05) 412 115 67

ATREX CYKLOSPORT s. r. o.

prodej, opravy
Supermarket LERK
Rokytova 1
615 00 Brno
tel. (05) 453 213 06/225
fax (05) 421 333 41

IDEA SPORT

velkoobchod
Checker Pig, Rudy Project,
Limar, Alan, Santini, Sigma,
Rohloff, Pieper, Amulet
Rokytova 28
615 00 Brno - Židenice
tel. fax (05) 582 929

TRIO MARKET

veloservis
Tuřanské nám. 9
620 00 Brno
tel. (05) 452 190 78

DYNAREX

sportovní prodejna
Kolaříkova 1
621 00 Brno
tel. (05) 775 161
tel. fax (05) 956 42

VELO - Hanák

prodej, opravy
Kroupova 3
625 00 Brno-Stary Liskovec

SPORT - Stratil

jízdní kola, sport, potřeby
prodej, opravy
Holzova 37
628 00 Brno

CYKLOSPORT

Lábus & Cibulka
prodej, opravy
Cichnova 1
635 00 Brno
tel. (05) 755 687

CYKLO KLUB

Královopolská s. r. o.
dealer Wheeler, Segale,
velkoobchod Augusta
Křížkova 68
660 90 Brno
tel. (05) 712 10 39, 43
fax (05) 712 10 37

HATR - Hamplová, Trčka

prodej, opravy
Kyselkova 19
664 44 Ořechov u Brna
tel. (05) 982 04

CYKLOSPORT

J. Minařík
prodej, opravy, Eska,
Velamos, DBV
Havlíčková 391
664 61 Rajhrad
tel. (05) 994 04

CYKLOSPORT

Prudek & Klepárník
Janáčkova 104
666 03 Tišnov
tel. (0504) 206

CYKLO - Kučera

prodej, opravy
Kovářská 5
669 02 Znojmo
tel. (0624) 215 79

CYKLOSERVIS - P. Novotný

nám. T. G. Masaryka 44
672 01 Moravský Krumlov
tel. (0621) 2236

SOLIDO-SPORT

prodej, opravy
B. Šmerála 49
674 01 Třebíč

VELOSPORT - Z. Joch

prodej, opravy
Karlovo náměstí 1
674 01 Třebíč
tel. (0618) 224 50

ŠMK CYKLO

Husova 614
676 00 Moravské Budějovice
tel. (0617) 2964

VELO - KABELKA

prodej, opravy
1.máj 123
676 02 Moravské Budějovice
tel. (0617) 2809

CYKLOCENTRUM BLANSKO

prodej, opravy, MTB klub
L.Janačka 9
678 01 Blansko
tel. (0506) 6215

HONAPO spol. s r. o.

prodej, opravy
Rožmislavská 18
678 01 Blansko
tel. (0506) 3065

SPORT - DROBNÉ ZBOŽÍ

J. Perný
prodej, opravy
Komenského 139
679 02 Rájec Jestřebí
tel. (0506) 971 83

AWS - velkoobchod

distribuce sedel cs. výroby
P.O.B. 23
679 61 Letovice
tel. fax (0501) 935 391

CYKLOSERVIS - J. Kassai

prodej, opravy
nám. T. G. M. 36
680 01 Boskovice
tel. (0501) 2496

MEGA SPORT

velkoobchod a maloob

ADRESÁŘ PODNIKATELŮ • ADRESÁŘ PODNIKATELŮ • ADRESÁŘ PODNIKATELŮ • ADRESÁŘ PODNIKATELŮ

EKOSPORT
sportovní potřeby
prodej, opravy
Družstevní dům Orel
735 14 Orlová - Lutyně
tel. (0651) 2882

CYKLOSERVIS APOLLO
Tyleček & Babiš
prodej, opravy, lakování
Česlavská 243
735 81 Bohumin

VELOBAZAR - Safrata
značková prodejna Sachs
prodej, opravy, bazar
Kostelní 447
735 81 Bohumin
tel. (06992) 3642

PELTON
prodej, opravy
Hlavní 2
736 01 Havířov-město

RIZZI CYKLO SPORT
J. Jahoda
prodej, opravy
Kosmonautů 2
736 01 Havířov
tel. (06994) 322 92

RIZZI CYKLO SPORT
J. Jahoda
prodej, opravy
velkoobchod Peugeot Cycles
Dlouhá tř. 23
736 01 Havířov
tel. (06994) 220 67, 322 92

PELTON
prodej, opravy
Hlavní 24
737 01 Český Těšín

VELO
značková prodejna Scott
Vladivostok 10
737 01 Český Těšín
tel. (0659) 552 34

AZ CYKLO - ZÁVORKA
prodej, opravy
Radniční 1243
738 01 Frydek-Místek
tel. (0656) 205 47

VELI - VELOSPORT
O. Velička
prodej, opravy
úpravy rámu Favorit
Jamnická 62
738 01 Frydek-Místek 5
tel. (0658) 201 58

JUMP SPORT
prodej, opravy
Frydlantská 158
738 02 Frydek-Místek
tel. (0658) 363 75

LAVINA SPORT
Marín, Klein, Speciale
sportovní a cykl. potřeby
nám. Svobody 30
738 02 Frydek - Místek
tel., fax (0658) 369 79

LAVINA SPORT
sportovní a cykl. potřeby
Hlavní 308
739 11 Frydlant n. Ostr.
tel. (0658) 713 16

VLASTIBOR KONEČNÝ
Cannondale, Heavy Tools
Nová Ves 278
739 11 Frydlant n.O.
tel., fax (0658) 721 26

HIKON
prodej, opravy
Frydecká 59
739 61 Trinec
tel. (0659) 213 46

MIDAS SPORT
prodej, opravy
1. máje 540
739 61 Trinec 1

P + M VELOSPORT
prodej, opravy
1. máje 245
739 61 Trinec 1

RUCKI & CO. s. r. o.
prodej, opravy, autoprava
velkoobchod
nám. T. G. Masaryka 384
739 61 Trinec VI
tel. (0659) 203 16

CYKLO PLUS
velkoobchod
prodej, opravy
zámek Studénka
742 13 Studénka
tel., fax (0655) 701 74

CYKLO ART
prodej, opravy
Česká 318
742 21 Kopřivnice

CYKLO ART
prodej, sportovní potřeby
Steláňkova 198
742 21 Kopřivnice

ŠITAVANC - SPORT
prodej, opravy
Sokolovská 393
742 21 Kopřivnice

ZDENKA ZEJDOVÁ
jízdni kola, šicí stroje,
zbraně, prodej, opravy
Havlíčková 32
744 01 Fréštát pod Radh.
tel. (06565) 6184

CYKLOSERVIS - E. Vehovský
prodej, opravy
Štíberská 31
747 27 Kobačovice
tel. (0653) 513 83

AUGUSTA s. r. o.
velkoobchod cyklo & bike
Oice 266
747 81 Oice
tel. (0653) 211 240 kl. 267
fax (0653) 218 459

MiKo - M. Kolář
prodej, opravy, bazar,
lakování rámu, výroba ráfků
Kratochvilova 14
750 00 Pířerov
tel. (0641) 2705

MiKo - M. Kolář
sportovní potřeby
prodej, opravy, bazar
Čechova 2
750 00 Pířerov

VELOSPORT
Tauwinkl & spol.
prodej, opravy jízdnicích kol
Zerotínovo nám. 38
750 00 Pířerov

FANNY - A. Remeňová
jízdni kola, šicí stroje
Masarykovo nám. 93
753 01 Hranice
tel. (0642) 201 059, 201 104

SPORTSERVIS
veloservis
Zerotínova 1321
755 01 Vesetín
tel. (0657) 3197

CYKLOSERVIS Ma & Sk
prodej, opravy
756 11 Valašská Polanka
tel. (0657) 962 07

OD MAJERŮV DVŮR
sportovní potřeby
prodej, opravy
nám. T. G. M.
756 61 Rožnov pod Radhoštěm

BIKE SPRINT - M. Ertlinger
prodej, opravy
Štěpánov 1112
757 01 Valašské Meziříčí
tel. (0651) 243 76, 246 86

KREMEL & KREMEL
auto, moto, velo
Mostní 79
757 01 Valašské Meziříčí
tel. (0651) 210 88

EURO 2000 BIKE s. r. o.
výhr. zástupce GT Bicycles
a Onza, velkoobchod
Kvítková 552
760 01 Zlín
tel. (067) 273 04
tel., fax (067) 330 29

KCK
CYKLOSPORT - MODE s. r. o.
malobchod, velkoobchod
Krátká 4447
760 01 Zlín-Prstěn
tel. (067) 246 10

LAVI SPORT
jízdni kola, sport. potřeby
Kvítková 4323
760 01 Zlín
tel. (067) 265 73 kl. 131

SPORTex
jízdni kola, sport. potřeby
2. května 3070
760 01 Zlín
tel. (067) 393 39

SPORTex
velkoobchod sport. potřeb.
nám. Míru 174
760 01 Zlín
tel., fax (067) 307 84

BAYER s. r. o.
prodej, opravy,
výroba ráfků, výplet
Holešovská 146
763 16 Fryšták
tel. (067) 913 28, 913 78
fax (067) 913 79

LAVI SPORT Fryšták
prodej, opravy
763 16 Fryšták 22
tel. (067) 913 75

ACS CYKLOSPORT
prodej, opravy, autosport
Mladotické nábr. 751
763 21 Slavičín

UNITE KROMĚŘIŽ
prodej, opravy, jízdni kola
Milíčovo nám. 523/11
767 01 Kroměříž

UNITE HULÍN
prodej, opravy, jízdni
kola, malé motocykly
Záhlnická 367

768 24 Hulín
tel. (0634) 922 766

CYKLOSPORT - Bulls
prodej, opravy
Tyršova 1098
768 61 Bystřice p. Hostýnem
tel. (0635) 912 185

UNITE HOLEŠOV
prodej, opravy, jízdni
kola, malé motocykly
Malá ulice 48
769 01 Holešov
tel., fax (0635) 233 04

JÍZDNÍ KOLA, ŠICÍ STROJE
A. Němcová
ul. 8. května 13
770 00 Olomouc
tel. (068) 257 80

CYKLO RADEVA
prodej, opravy
Ztracená 34
772 00 Olomouc
tel., fax (068) 522 44 21

CYKLOSPORT VEGO
prodej, opravy Velamos
Ostravská 35
772 00 Olomouc
tel. (068) 329 86

HORTEZ CYKLO
prodej, opravy
Pekalská 15
772 00 Olomouc
tel. (068) 522 71 16

CYKLO RADEVA
velkoobchod
nám. Terera 3
779 00 Olomouc
tel. (068) 541 23 39

JANES VELO
prodej, opravy
nám. Osvobození 28
783 35 Horka nad Moravou
Carraro, Laurin & Klement
Bratislavská 1
902 01 Pezínok
tel., fax (0704) 3269

HEŘMAN - SPORT
I. Heřmanovský
prodej, opravy
Šumvald 274
783 85 Šumvald
tel. (0643) 7248

VELOM
zimní stadion
Sumperská 941
783 91 Uničov
tel. (0643) 503 78, 500 39

SOL - KOLO
O. Soldán
opravy
Čechova 7
785 01 Sternberk

TRIATLET SHOP
prodej, opravy
Čechova 1
785 01 Sternberk
tel. (0108/643) 2687

VELOSPORT - Chuděj
prodej, opravy
Skolní 52
790 00 Jeseník
tel. (0645) 2160

ANTONÍN ZÁPECA
prodej, opravy
nám. Svobody 831
790 01 Jeseník
tel., fax (0645) 2518

SPORT SERVIS LEKKO
prodej, opravy
Lipovská 101
790 01 Jeseník
tel. (0645) 2073

BIVAK SPORT
Šindler & Karliček
sportovní a cykl. potřeby
Hlavní náměstí 14
794 01 Křmlov
tel. (0652) 2511

SPORT SERVIS
Zmuda & Zavřál
prodej, opravy DBV
nám. Hrdinů 5
794 01 Křmlov
tel. (0652) 3018

ARGO SPORT
Ing. R. Hudeček
prodej, opravy
T. Fox, DBV, Reta, Fort
Česká 29
796 01 Prostějov

CYKLO SPORTCENTRUM - Vač-
kář
prodej Eska, Favorit,
Shimano, Suntour
Žižkovo nám. 16
796 01 Prostějov
tel. (0508) 266 84

PSČ 800 00

BICYCLE - BABETY
J. Kociba
prodej, opravy
ul. Janka Kráľa 45
821 06 Bratislava
tel. (07) 249 016

CAYGEL
velkoobchod s bicykly
a sportovými tovarom
Hattalova 12
831 03 Bratislava
tel. (07) 215 263 kl. 141
tel., fax (07) 213 046

WALTER SPORT s. r. o.
prodej, opravy
Teheľná 25
831 03 Bratislava

FREE SPORT s. r. o.
prodej, opravy, výroba
kaviareň EURO-PUB
ul. Odbolárov 5a
831 04 Bratislava
tel., fax (07) 211 367

CIVISPORT - J. Ciutti
prodej, opravy
Furdeková 5
851 01 Bratislava

VELOSPORT spol. s r. o.
prodej, opravy
Brašáčkova 3
851 02 Bratislava
tel. (07) 827 606

WALTER SPORT s. r. o.
velkosklad, predaj
Sustekova 25
851 04 Bratislava
tel., fax (07) 815 709

PSČ 900 00

MODRAN PLAST
M. Klučík
prodej, opravy
Šturova 87
900 01 Modrá
tel. (070492) 3863

VARIO - BIKE
prodej, opravy, Klein,
Carraro, Laurin & Klement
Bratislavská 1
902 01 Pezínok
tel., fax (0704) 3269

BELLA & KUBIČEK
bicykle, kočky,
šijacie stroje
Hurbanova 598
905 01 Senica
tel., fax (0802) 4260

CYKLO B-L-V
prodej, opravy
nám. M. R. Štefánika
907 01 Myjava
tel. (080290) 4251

ARIES - BICYKLE
prodej, opravy
28. októbra 2
911 00 Trenčín
tel. (0831) 223 06

CYKLO 1
prodej, opravy Favorit
Štefánikova 120
911 01 Trenčín
tel. (0831) 322 13

CYKLOSPORT
Zďárský
prodej
Mierové nám. 36
911 01 Trenčín
tel. (0831) 316 73

CYKLOSPORT
Zďárský
velkosklad Eska, Velamos,
Rubena
areál š.p. Merína Trenčín
911 01 Trenčín
tel. (0831) 324 50
fax (0831) 345 03

DUO GEMINI spol. s r. o.
Brianiškova 2
911 01 Trenčín
tel. (0831) 275 80

CYKLO B-L-V
Dibrova 239
916 01 Stará Turá
tel. (083496) 4011

BOHUSLAV KUJJOVIČ
Sportové potřeby,
bicykle, opravy
Kukučínova 33
917 00 Tmava
tel. (0805) 221 75

CYKLOSPORT
Krampl
konzorcium
prodej, opravy
Jerichova 13, Kollárova 14
917 00 Tmava

BELLA & KUBIČEK
bicykle, kočky,
šijacie stroje
Kollárova 7
917 01 Tmava
tel. (0805) 255 54

HOBBY & CYKLOSERVIS
prodej, opravy
Pribinova 49
920 01 Hlohovec
tel. (0804) 233 89

KASTAR
prodej, opravy
ul. ČSA 34
921 01 Piešťany
tel. (0838) 218 68

MAMA spol. s r. o.
velkoobchod
P. O. B. 39 D
921 01 Piešťany
tel., fax (0838) 240 87

MAMA spol. s r. o.
prodej
OD M-Partner
Galantská cesta 4
929 01 Dunajská Streda

TURČEK & PETRIK
prodej, opravy,
požičovňa
výroba náradia
Vojenská 2
934 01 Levice
tel. (0813) 261 65

PIKO Komárno
prodej bicykly, a náhr. dielov
krytá plaváren
ul. Ečovského 41
945 01 Komárno
tel., fax (0819) 5030

CYKLOSERVIS V + V
prodej, opravy
ul. Fr. Moju
949 01 Nitra
tel. (087) 223 12

MAMA spol. s r. o.
prodej
Coborho 1
949 01 Nitra

VELO SPRINT
cykloservis & sportservis
Scott, Mongoose, Author,
Eska, Velamos, Favorit
Damborského 7
949 01 Nitra
tel., fax (087) 525 472

CYKLOŠPORT
M. Plechlo
prodej, opravy
nám. SNP 40
960 01 Zvolen
tel. (0855) 282 62

CYKLOŠPORT
M. Plechlo
prodej, opravy
Sládkovičova 3
963 01 Krupina

MAMA spol. s r. o.
velkoobchod
Jilemnického 334/1
963 01 Krupina
tel., fax (0856) 220 95

CYKLOSPORT
Sitora
Heavy Tools, Merida
prodej, opravy na ul. SNP
Štefánikova 24/2
965 01 Ziar nad Hronom
tel. (0857) 866 63

MAMA spol. s r. o.
prodej
OD Stred
nám. Slobody
971 01 Prievidza

KCK
CYKLOSPORT-MODE s. r. o.
velkoobchod
SNP 45/25
972 47 Oslany
tel. (0862) 931 430

CYKLOSERVIS
Kuklica
Heavy Tools, Isostar
námestie Š. Moysesova 5
974 00 Banská Bystrica
tel., fax (088) 548 83

MAMA spol. s r. o.
prodej
Homá 17
974 01 Banská Bystrica
tel. (088) 525 74

CYKLOCENTRUM - KVK
prodej, opravy, požičovňa
Rázusova 28
977 01 Brezno
tel. (0857) 5664

STEELMAN
SPORT CYKLISTIKA
prodej, opravy
Družstevná ul. - LUX
979 01 Rimavská Sobota
tel. (0856) 3643

PSČ 000 00

TIPP - ŠPORT
prodej
Farská ul. 3
010 00 Žilina
tel. (089) 209 32

VELO SPRINT - BIKE SHOP
prodej
Scott, Mongoose, Author
Andreja Kmetiča 1
010 00 Žilina

MAMA spol. s r. o.
prodej
Národná 11
010 01 Žilina

CYKLO - Satka
prodej, opravy
Heavy Tools, T. Fox, Merida
Klobučice 195
019 01 Ilava
tel. (0827) 657 82

VELOMONTI
prodej, opravy
(vedľa potravín)
ul. J. Kráľa
020 01 Púchov

CYKLOKOMPLET
prodej, opravy
Tomašíkova 4
031 01 Liptovský Mikuláš

SERVIS BIKE
Javorinka & syn
Poľná 39
034 01 Ružomberok

UNISPORT
Kováč & spol.
ul. 29. augusta 15
036 01 Martin
tel., fax (0842) 325 63

mb CYKLO MARKOVIČ
prodej, opravy
Reta, Sport Arsenal
Nabrežná 2
038 61 Vrútky
tel. (0842) 831 120 kl. 3

BICYKLE - ŠPORT s. r. o.
velkoobchod
prodej, opravy
Dominikánske nám. 5
040 01 Košice
tel. (095) 622 76 46
fax (095) 622 49 50

MAMA spol. s r. o.
prodej
Hlavná 40 - Vitézov dvor
040 01 Košice
tel. (095) 622 97 39

TOLY
prodej, opravy
Mlynská 2
040 01 Košice
tel. (095) 622 88 41
fax (095) 741 852

MAMA spol. s r. o.
prodej
OD Jednota
052 01 Spišská Nová Ves
tel. (0965) 287 34

MAMA spol. s r. o.
velkoobchod
Svitavská cesta 54
053 11 Smiřany
tel. (0965) 311 86

RABATIN
obch. priemysel. tovarom
Zdravotnícka ul.
058 00 Poprad

STANLEY
Heavy Tools
prodej, opravy
Štefánikova 14
058 01 Poprad
tel. (092) 223 11

MAMA spol. s r. o.
velkoobchod
Andry Warhola 190/14
068 01 Medzilaborce
tel., fax (0839) 212 94

CYKLOSPORT G. M.
prodej, opravy
Osloboditeľov 83
071 01 Michalovce
tel. (0946) 310 64

CC
J. Mihalič
prodej, opravy
Hlavná 70
080 01 Prešov
tel. (091) 236 16

REHAPO
Ing. I. Mačík
prodej, opravy
Obrancov mieru 29
080 01 Prešov
tel. (091) 427 97

SPAIZ
prodej, opravy
Radničné nám. 45
085 01 Bardejov
tel. (0935) 2742

Šumava, alchymie a bike

Alchymisté, jak známo, hledali „kámen mudrců“. Jednou, dvakrát, desetkrát, stokrát míchali ve svých tyglících stále stejné ingredience podle stále stejných postupů. Marnost nad marnost? Anebo se ti vyvolení skutečně dotkli čehosi, co nám, netrpělivým a spěchajícím, zůstává utajeno?

Já sázím na tu druhou možnost, přístup starých alchymistů mě nepřestává přitahovat. „Kámen mudrců“ existuje, ale objevit ho je dáno jen těm, kteří věří, a nikdy nepřestanou hledat. Kde? Ale to je přece jedno, „kámen mudrců“ je všudypřítomný! Stačí si najít ten svůj „tyglík“. Já jsem si vybral - nejkrásnější krajinu co znám - Šumavu.

Už desítky let jezdím po stále stejných cestách a ingrediencemi, které míchám, jsou mráz a sníh, mlhy a deště, šumavské slatě a stále ještě neprostupné hvozdy, jarní tání a podzimní barevné šílení, zpěv ptáků a ticho, staré chalupy na stráních, vonící seno, kostelíky kryté šindelem, divoké říčky, křemenáče pod břízkami, hospody znějící zvukem harmoniky a bohatýrským zpěvem, ledovcová jezera i kapličky pod lipami. Jezdím na lyžích a na kole. Ty lyže nejprve nebyly ani sjezdovkami, ani běžkami a to kolo by těžko někdo nějak dokázal nazvat. Dnes jsem strašně rád, že jsem se dočkal chvíle, kdy zdraví ještě slouží a jezdit mohu na krásných, štíhlých běžkách - a na biku.

Nechci znevažovat moderní rychlé cestování, ale povzte - kdekdo byl v Paříži a kdekdo byl v Alpách, co ale skutečně víme o Francii a o vysokých horách? I kdybychom na to měli, náš život je příliš krátký na to, abychom mohli něco podstatného vědět o všech místech, která bychom snad stihli navštívit. Proč tedy marnit čas, který je nám vymezen? Vždyť svět lze poznat i bez dalekého cestování, použijeme-li metodu alchymistů. Tak, jako je možné v jedné ženě, s kterou prožijete celý život (i tady jsem zapřísláhlým „alchymistou“), poznat všechny ženy světa, tak je možné skutečným poznáváním malého kousku Země poznat Zemi celou. Věřím tomu, že když jedete po jedné cestě už po dvacáté, teprve pak o ní opravdu něco víte.

„Kámen mudrců“ je na dosah.

Kolo je pro „alchymistické“ poznávání tím nejlepším prostředkem. Jeho rychlost má ještě lidské rozměry. Stačíte vnímat vůně, světla i stíny. Kolo je tiché. Slyšíte zpívat ptáky a zurčet potůčky. Slyšíte i vlastní dech, a při jízdě do kopce vidíte kapky vlastního potu, jak se rozstříkují o přední kolo. Málokdy si tak krásně uvědomujete, že jste Místa, kudy projíždíte po dvacáté, opravdu znáte. Projedte se proto s bikerem-alchymistou po Šumavě.

Na venkovském náměstíčku ve Stachách voní lípy. Ta vůně patří ke Stachům stejně jako nezapomenutelná víčka kostela s hodinami. Odbočuji směrem na Kašperské Hory. Mírné, ale táhlé stoupání otevřenou krajinou, kde z mezí volají křepelky, dokáže být při stálém protivětru docela namáhavé. Až v místě zvaném „ve votáčkách“ si oddechnu a sjezdím kolem vonících bukových prken, které tu bývají vpravo u silnice složeny, do Šebestova. Silnice se stáčí doleva a přivítá mě jiná vůně - vůně nicovského lesa. Ačkoliv je červenec, je chladné ráno, letní slunce zatím hřeje docela příjemně.

Přesto se poprvé zapotím než uvidím šindelovou střechu starobylého kostela v Nicově. Kopec zůstává za mnou a vlevo pod silnicí se otevírá jeden z nejúchvatnějších šumavských výhledů na hraniční hřeben. Přes Řetenice se silnice zhoupne, vklouzne do lesa, za chvíli mímám místo, kde se říká „V nebi“. Je tu vlhko

a chladno, vpravo nad silnicí už brzo rozkvetou žluté náprstníky.

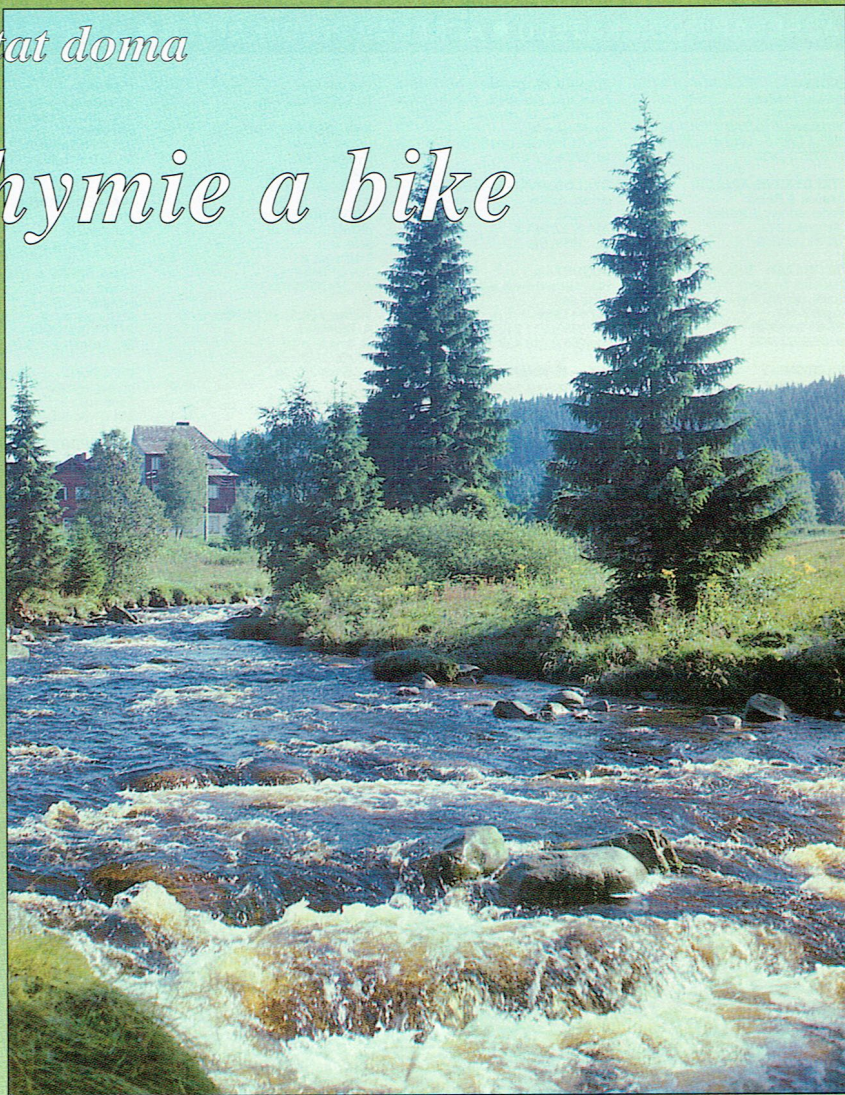
To už ale sjezdím do Kašperských Hor. Tentokrát jen projíždím městem, jehož sláva je spojena s dávnou těžbou zlata, přesto si stačím všimnout, že kašperskohorská radnice je stále jako „nazdobený zákusek za výlohou cukrárny“, jak ji kdysi obdivoval spisovatel Ladislav Stehlík. Čeká mě prudký sjezd dolů k Otavě. Všechno, co jsem dosud pracně vystoupal, je pryč, rychle se propadám mezi starými javory, sotva stačím vpravo zahlédnout siluetu hradu Kašperka. Víím, že je třeba jet opatrně, kořeny starých stromů nadzvedávají asfalt.

Na křižovatce v Radešově odbočuji doleva a za chvíli už projíždím starou rýžovnickou osadou Rejštejn. Silnice sleduje řeku, vpravo za příkopem už rozkvetla lilie zlatohlávek a nad řekou vidím kamen, viklany mezi pokroucenými borovicemi. Jako vždycky se zastavím na starém mostě přes Otavu. Kolikrát jsem už na tomto mostě stál? Řeka tu teče pod starými vrhami a rozložitými listy lopuchu. Co chvíli se odněkud z vysokého smrku snese žlutý konipas horský a houpavým letem přeletí na některý z nespočetných balvanů.

Starý most je zvláštní tím, že cesta po něm nikam nevede. Snad kdysi vedla, ale bývala zde tabulka hlásající, že tady začíná vojenský újezd. Už tady není a nezdá se, že by most někdo užíval. Roste na něm vysoká tráva, která se teď, v časném dopoledni, třpytí rosou. Cesta se ztrácí v lese. Ztrácí doslova, ve vysokém býlí. Snad tady most stojí už jenom pro radost fotografům-amatérům. I já mám odtud řadu záběrů spěchající Otavy.

Jedu dál po vlhké silnici k Čeřkově Pile. Stojí na soutoku neznámější a snad i nejkrásnější šumavské říčky Vydry s neméně krásnou, ale méně známou říčkou Křemelnou. Tady kdysi pobýval Bedřich Smetana a prý právě tady čerpal inspiraci pro symfonickou báseň „Vltava“. Je tu stánek s občerstvením. Obvykle neodolám, konec konců pro to, co mě čeká dál, potřebuji doplnit energii. Serpentine nad Čeřkovou Pilou vypadají opravdu hrozně. Kupodivu však nejsou tak strašné. Silnice je postavena dobře, když jsem tudy jezdil na nepojmenovatelném kole, co teprve nyní, když si mohu vybrat z řady převodů na svém biku!

Slunce začíná nepříjemně pálit, ale nádherné výhledy do údolí Vydry



za tu námahu stojí. Nejhorší je poslední, přímý úsek cesty, na jehož konci je Smří s moderním hotelem, jehož stavbu pamatují, a vížkou kostelíka. V Smří, kde nějaký čas pobýval i vojín Kefalín ze Švandrlíkových „Černých baronů“, jsem po léta *musel* odbočit vlevo, směrem na Antýgl a Modravu. Vpravo totiž výstražně svítily bílé tabulky s červenými nápisy, upozorňující na to, že Šumava je západní hranicí „tábora míru“. Tabulky, tolik let nerozlučně patřící k Šumavě, tu už nejsou, a tak mohu odbočit po cestě do Prášil. Ano, po té cestě, kterou proslavil starý cestář z dávného šlágru, i když jen málokdo, kdo jej zpíval, tušil, kde vlastně ty Prášily jsou.

Mezi roztroušenými chalupami dojezu k mostu přes Vchýnicko-Teťovský plavební kanál. Obdivuji pozoruhodné technické dílo inženýra Rosenauera! Tudy se plavilo šumavské dříví do Otavy, když balvanité koryto Vydry plavení neumožňovalo. Kanál dnes splýnul s okolní přírodou. Silnice stoupá vzhůru, vyhýbám se skupině krav, které tu volně putují lesy, a kochám se pohledem na Smří, které je teď dole pode mnou. Několikrát se zhoupnu nad údolím Křemelné, nad níž se tyčí stejnojmenná hora.

Do Prášil, těžce zkoušené obce, která jako zázrakem unikla vylidnění a následné likvidaci - na rozdíl od řady jiných obcí v těchto končinách - dnes nepojezu, ani k nádhernému Prášilskému jezeru, jednomu z pěti ledovcových jezer na české straně Šumavy. Na rozcestí „Velký Bor“ odbočuji doleva a po rozbité vojenské silničce, která je dnes značenou cyklotrasou, stoupám vzhůru - směr Modrava. Stoupání to je úmorné, ale cesta stojí za to.

Na dalším rozcestí odbočuji znovu doleva a mířím stále vzhůru. Pod Oblíkem, jehož vrcholek tuším vlevo nad cestou, stoupání končí. Vydechnu a sjíždím dolů. Jen na chvíli se zastavím, abych zamával asi nejkrásnějšímu šumavskému kopci - Roklanu. Kolikrát jsem se na něj díval přes pláně od Filipovy Huti? Teď je jeho typický dvojrýchol skoro na dosah. Cesta stále klesá k Javoří Pile. Kdysi tu opravdu pila stála, ale dnes po ní není ani památka, jen název zůstal. Zprava se k cestě přidává Javoří potok a záhy se vlevá do Roklanského potoka, který mohutní a nezvykle se tady rozlévá a z jeho břehů vylétují divoké kachny. Je to úplně jiná Šumava, než jakou jsem znával. Takhle nějak to musí vypadat v Kanadě!

Vidíte, jak je možné poznáním malého kousku světa poznat svět celý? Potkávám skupinu bikerů, jedoucích od Modrav, v jejich pohledech je stejná okouzlení jako v mém. Kdo z nás bude mít štěstí a najde „kámen mudrců“? Bude to tady, kde - po třiceti letech putování po Šuma-

vě - nalézám náhle něco zcela nového, vzácného a „autentického“?

Tahle cesta od Javoří Pily je ne skutečně krásná a skoro mě mrzí, že se už blížím k Modravě. Sem jsem po léta přijížděl buď od Filipovy Huti nebo od Antýglu. Teď nejprve odbočím na místo, které bych nevyměnil za žádné jiné na světě. „Kámen mudrců“ je opět blízko, blízoučko, snad právě tady jsem se ho už několikrát téměř dotkl. Snad. To místo je malé, sotva dva čtvereční metry. Je to velký, plochý kámen na soutoku roklanského a Modravského potoka. Dva potoky dávají vzniknout říčce Vydrě a na kameni, kde teď sedím, jsem ztrávil už hodiny. Každý rok tady pozorují horské konipasy, jak houpavě přeletují ze břehu na břeh a vodní skorce, lovíci v peřejích Vydry. Opájím se pohledem na záplavu modré lupiny, která jakoby dala tomuto koutu jméno - Modrava. Ale ne, lupina tu ještě dávno nebyla, když se zde poprvé usadili rybaři a lovcí uprostřed neprostupného hvozdu. Pryč jsou všechny trable, tady každoročně moje alchymistická dušička jáská. „Všechno, úplně všechno je dobré, zase jsem tady!“

Ještě se musím zajet podívat kousek po proudu Vydry směrem k Antýglu, jestli tam i letos rozkvetou nádherné hořce panonské. Vždyť tyhle statné hořce je možné u nás vidět jen a jen na Šumavě, kam se kdysi dostaly z alpských luk. Vidíte - nač jezdit do Alp, když Alpy přijdou za vámi! Jsou tam, sice ještě nekvetou, ale za pár dní už louka znachoví jejich zvláštními květy. Už jsem se o ně bál, když tu před lety začali stavět vojáci nějaké podivné stavby. Hořce ale všechno přečkaly - stejně jako my. Naopak, po vojenských záhrabech už není ani památka.

Ve stánku s občerstvením si poroučím dvě tatranky a limonádu a vyjíždím do strmého kopce podle filipo-huťského potoka. Je to nepřijemné stoupání, takové, kdy biker-senior už začíná pociťovat únavu. Volím lehký převod, jedu pomalu, alespoň mi neuniknou rozkvétající jestřábníky oranžové vlevo na louce a prhy amiky kolem cesty. Léčivé prhy byly ještě nedávno moc vzácné, ale dnes jich je zase už všude plno.

Projíždím Filipovou Hutí, svéráznou osadou, kterou znají lyžaři. Chalupy jsou zde natřeny hnědočervenou barvou. Jako vždycky zastavuji na konci osady, abych se ohlédl zpátky, tam, co se nad pláněmi tyčí Roklan. Dnes jsem už byl tomuto krásnému kopci mnohem blíž, ale vzpomínám, jak sem odtud vnímal Roklan (Rachel) jako pozdrav svobodného světa, jako něco, co nás s tím světem spojuje, protože Roklan je šumavský i bavorský zároveň.

V příkopech zurčí voda, amiky svítí kolem cesty jako žluté hvězdy. Silnice nemá kaz, pro bike je to až trochu nudné. Jedu vonícím lesem, kde jsem obvykle potkával pohraničníky se psy, střežící co vlastně? Už tady nejsou, stejně jako výstražné tabulky, které tuto silnici provázely. Sjíždím do Kvildy. Tady už je Šumava jaká má být, jak ji tak důvěrně znám. Chalupy roztroušené po stránkách, pasoucí se krásy, dole stružka Teplé Vltavy spěchající k Borové Ladě, nad ní cesta k pramenům Vltavy a na Bučinu, obce, která minulá léta nepřežila. Zastavím se u kvildského kostelíčku, krytého šindelem, a sjíždím k mostku přes Kvildský potok. Líně teče mokradem, je hluboký, voda má tmavou barvu rašeliny. Kousek odtud potok mizí mezi břízkami, které rostou na dávných sejpech, i tady se kdysi rýžovalo zlato.

Silnice mírně stoupá k rozcestí směrem k Horské Kvildě. Když už jsem tady, musím se podívat na Jezerní slať. Teď, po poledni, stojí na parkovišti řada aut, až k silnici je slyšet halekání turistů. Jezdím sem už léta brzy ráno, když tady nikdo není. Ještě v květnu tady někdy leží sníh, dokonce v červenci jsem tu našel ráno trávu pokrytou jemnou jinovatkou. Vzpomínám na jeden květnový den, kdy dole pod horami rozkvétaly třesně a v podhůří zářila záplava žlutých blatouchů, ale na slati ještě ležel sníh, když se najednou odtěluje z lesa ozvala kukačka! Kukaččí samec se právě vrátil ze svého afrického zimoviště, a sníh mu vůbec nevadil. Vzpomínám i na to, jak se na podzim slať zbarví červenofialovými lístky vložně a žlutými lístky trpasličí brýzy zakrslé, kterou jinak najdete jen v severské tundře. To svět opět přichází za vámi, nemusíte nikam jezdit! Je to zvláštní pocit, když si uvědomíte, že tahle slať vypadala už velmi, velmi podobně po skončení poslední ledové doby. Víme to zcela bezpečně, rašelina uchovala zbytky tehdejších rostlin - a byly to ty samé, které tu rostou dnes! Teď jen na skok přehlédnu záplavu kleče a potěším se prvními vlajícími chomáčky odkvétajícího suchopýru. Přijedu jindy, budu tady sám, pokud mi nebudou dělat společnost pasoucí se laně.

Vracím se na rozcestí, ačkoliv bych měl chuť jet dál mezi chalupami Horské Kvildy až na Zhůří. Mám už ale v nohách víc než padesát kilometrů jízdy v nelehkém terénu a před sebou ještě nejméně sedmnáct. Na rozcestí odbočím doleva a stoupám do mírného kopce. Vítr tu fouká skoro vždycky do zad a jede se lehce. Ze sedla Přílby, odkud, kdybych odbočil vlevo, je to jen kousek na lyžaři v zimě vyhledávanou Zlatou studnu, už je to pořad z kopce. Vychutnávám

teplý vzduch mezi vysokými smrky a hukot kol po nerovném asfaltu.

Dole na Pláních odbočují doprava a projíždím kolem místa, na které mám zvláštní vzpomínku. Bylo to jednoho chladného a deštivého léta, když jsem tudy projížděl, celý roztrášený zimou. Letmo jsem si všiml čehosi bílého na malé čistince pod silnicí. Zastavil jsem a šel se podívat, co v tom pnutém lese tak září. Na té čistince kvetl šefík! V červenci a uprostřed horského lesa! Při bližším ohledání místa jsem zjistil, že tu kdysi stávalo stavení. Nezbylo po něm skoro nic, jen pár zarostlých kamenů - a šefík. Moc v těch nehostinných místech nevyrostl a vykvést mu tehdy šumavské klima dovolilo až v červenci. Hle, svět opět přišel za mnou, „májový keř“ tu stál v plném květu.

Jedu stále z kopce na křižovatku silnice do Vimperka, odbočuji vlevo a za chvíli už brzdím a vyjíždím na lesní cestu a zastavuji u malebného jezírka „U kyzu“. Kdysi se tady těžil pro místní potřebu písek, pískovnu pak zaplavila voda. Je temně zelená a vzhlížeje se v ní vysoké smrky. Sedím u vody a máčím si znavená lýtka. Je mi nevýslovně dobře. Nikam už nespěchám, slunce je ještě vysoko a domů to už nemám daleko.

Znovu na asfalt a spouštím se dolů do Nového Dvora. Silnice se stáčí doprava a znovu - po kolikáté už? - mě překvapí zvláštní úkaz. Silnice nad kůsovským domovem důchodců vede zcela zřetelně do mírného kopce, ale bike běží lehce, skoro ani nemusím šlapat. Kdysi jsem si myslel, že mi pomáhá vítr, který tu fouká skoro vždycky do zad. Jenže ono to funguje i za úplného bezvětří! Prostě úkaz.

V Říhově odbočuji znovu doprava a úzkou silničkou mezi poli, kde mi nad hlavou zpívají skřivani a v lánech žita rákosníci zpěvní, sjíždím do Jirkalova. Tady jsem doma. Nenarodil jsem se tu, ani tady nebydlím, jen tu pobývám rok co rok v té nejkrásnější chalupě, co znám. Stojí u ní stará lípa a chalupa celý rok voní senem. Odtud vyjíždím už desítky let na své cesty za poznáním a sem se zase vracím. Možná, že „kámen mudrců“ leží právě tady. Vždyť zde začíná můj „tyglík“. Kdo ví?

Slunce se už kloní k Fajnesovic břežině, daleko zůstaly šumavské lesy a slatě. Zvonek U Hauzů vyzvání klekání. Opírám bika o vrata stodoly a jako za starých časů za zvuku znovu rozzímám o věcech, na které jindy není v našem úspěchaném světě čas. I o tom, že pozití určitě zase vyjedu hledat svůj „kámen mudrců“. Po cestách, které jsem projel už tolikrát. Jenže tentokrát ho už určitě najdu.

Jiří Žalman
Foto: autor

Srovnávací test MTB treter

Šiju, šiju si botičky...

Ne, ne. Neuhádli jste. My se nebudeme zajímat o papuče, lakýrky, lodičky, sandály, tenisky či sněhule. Naším tématem dne bude, v magazínu horské cyklistiky dost překvapivě, speciální biková obuv.

Ze slova speciální vyplývá, že je k něčemu směřována. Jistě, byla vyvinuta pouze pro tento sport a je určena různým vrstvám uživatelů, od víkendových jezdců po závisláky. Podle toho je také tvarována a dimenzována. Vyrábí ji tolik firem, že je z hlavy ani nevymenujete. Kdybyste právě teď počali uvažovat, jaké tretry na příští rok, jisto jistě z toho budete mít v hlavě hokej. Leč nezaoufejte! Společně se zamyslíme a uděláme si v tom jasno.

Podle čeho vybírat? Nejprve se pokusíme určit, jaké by pro vás byly ty pravé, pak se opět vrátíme oběma nohama na zem a budete to již jen vy, na kom bude záležet, které ze se z nabídky 1995 stanou pro vás favority.

Nuže, jak postupovat při výběru? Postupně, jak jinak. Pomineme-li finanční problém, pak se určitě zastavíme nad vašim stylem jízdy. Skutečnost, zda jste „těžkej“ profík nebo „dábelskej“ rekreatant, ovlivní váš výběr pravděpodobně nejvíce. Také byste si určitě měli uvědomit, jaký pedálový systém používáte. Tretry pro nášlapné pedály musí mít velmi tvrdou podrážku pro dostatečný přenos síly, oproti tomu boty pro klasický pedál by měly být zespoda měkčí z důvodu většího citu na „šlapku“.

Dalším předmětem vašeho zájmu se nepochybně stane design a kvalita zpracování, popřípadě materiál. Nezapomeňte ani na profil podrážky, jehož nefunkčnost můžete pocítit na kluzkém povrchu výjezdu, na němž jste již nenašli dostatek sil. Samozřejmě, že se spíše přikloníte k značce, jejíž barvy hájí hvězdy jako Overend nebo Zadrobilek. Ti dobré boty určitě „nevozí“ jen z důvodu finančně šťavnaté reklamní politiky.

Ano. Tak nějak to bylo v té básničce o vodníkovi, který si šil ty své červené „koně“, aby byl fešák a vesničanky na něj lépe braly. To ale není náš problém. My sice také potřebujeme boty, avšak k zcela jinému účelu.

Na začátek je snad jasno. Přesto, při pohledu na tu hromadu krabic, v nichž jsou vlastní aktéři testu ukryti, počínám přemítat, zda je možné si z této přehršle nápadů, barev, zapínacích systémů a cen vybrat. Nezbyvá, než objektivně zhodnotit a popsat všechny vybrané modely a doufat, že z pestré barevné moře před vašimi zraky „vypluje“ právě ten váš.

Tomáš Taich

Foto: Lubomír Severin



AGU 235

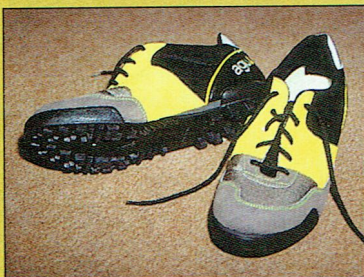
Dovozce: König Sport

Cena: 2 880 Kč

Hmotnost: 891 g (vel. 44)

Materiál: koženka/kordura

Snad nejlépejší botou značky je právě tento zimní model. Vychází z typu 220, alespoň co se podrážky a celkové pevnosti týče. Materiál zůstává také stejný, liší se jen barevně. Odlišný je střih a systém zapínání. Vysoká stavba chrání kotník měkkým výstláním před chladem a nárazem. I jazyk je tlustší, čímž napomáhá většímu pohodlí zapínání (tkanička/suchý zip). Boty jsou opět koncipovány pro nášlapný typ pedálu.



AGU 1005

Dovozce: König Sport

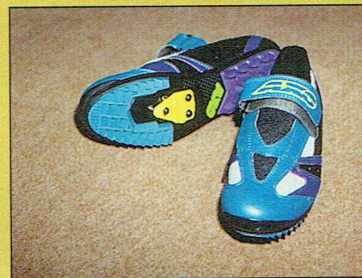
Cena: 1 298 Kč

Hmotnost: 728 g (vel. 44)

Materiál: koženka/cordura

„Tiscipětka“ je nejlevnějším modelem nizozemské firmy AGU. Bota je určena především turistům nebo začínajícím bikerům a do každého počasí (jezdci, vracující se z výprav za šera

nebo tmy, jistě ocení „odrazkové“ nášivky na zadní části). Ničím neuchvacující design je vyvážen solidním zpracováním a průměrnou vahou. Tretra se utahuje tkaničkou, která zabezpečuje optimální „přilnavost“ k noze. Profilování podrážky zaručuje dobrou stabilitu při chůzi či běhu. Tento model je určen výhradně pro použití v kombinaci s klasickým pedálem, čemuž tvrdost podrážky odpovídá.



AXO MISSION

Dovozce: AXO Sport Krajčovič

Cena: 2 990 Kč

Hmotnost: 789 g (vel. 43)

Materiál: koženka/nylon

Vrcholný výrobek italské firmy známé i z motokrosu. Jedná se o letní závodní botu ve dvou barevných provedeních s dnes již klasickým systémem zapínání na tkaničku a suchý zip, díky čemuž bota výborně sedí na noze. Velmi tvrdá podrážka na pohodlí nic neubírá, naopak, je přínosem pro použití na nášlapný pedál. Designová koncepce boty je velmi vyvážená, podobným dojmem působí i podrážka s velmi propracovaným dezénem. Montáž kufru je snadná. Výrobce dodává společně s botou, kromě zářezek pro klasický pedál, též kolíky pro lepší pochy na špatném povrchu a imbusový klíč pro montáž. Zbývá již jen dodat, že tyto tretry ještě loni jezdil sjezdařský fenomén Greg Herbold.



AGU 220

Dovozce: König Sport

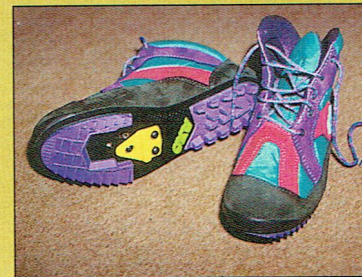
Cena: 2 623 Kč

Hmotnost: 915 g (vel. 45)

Materiál: koženka/kordura

Top model firmy konstrukcí naznačuje, že mu nebude cizí tvrdá jízda, ať při sportovním či závodním režimu. Stavbou se úplně vymyká koncepci předchozího páru. Podrážka je

opravdu hodně tvrdá, ideální pro „clac clac“ pedály. Stažení nohy v botě je regulovatelné tkaničkou a dvěma „sucháči“. Na první pohled zbarvením upoutávající tretra má na podrážce s funkčním profilováním přímý vstup k upevnění kufru. Montáž se tak stává jednoduchou a snadnou. Před touto operací je ještě třeba, pokud nechtete používat „obyčejné“ pedály, odstranit kufr pro klipsny. To nebude žádný problém, tím spíše, že firma dodává i imbusový klíč, který najdete v krabici.



AXO PONY

Dovozce: AXO Sport Krajčovič

Cena: 2 100 Kč

Hmotnost: 904 g (vel. 43)

Materiál: koženka/nylon

AXO - zimáky. Barevně žertovná bota s nezvyklým tvarem zaručuje pohodlí a tepelnou izolaci. Velkému vykrojení nad patou vědčíte za malé omezení mobility i při tak vysokých

botách. Podrážka zůstává stejná jako u předešlého typu i se všemi svými výhodami, jakými jsou například ony hřeby, v zimním období tolik potřebné. Boty samozřejmě najdou své nejlepší uplatnění při kombinaci s nášlapným pedálem.

MESSNER • DIEMBERGER • BONNINGTON • NOVAK • REBIFFAT • WHITTAKER • GRAYDON • KURUCZKA • HUNT • TRANGO • HABERER • SCOTT • VENABLES • CESEN • TRANGO • REBIFFAT • DÜLFER • MUMMERY • BUHL • TRANGO • CHOUINARD • GLOWACZ • ROBERTS • HILLARY



DIADORA HI-ROLLER

Dovozce: IMEXPO Praha
Cena: 2 490 Kč
Hmotnost: 926 g (vel. 42)
Materiál: nubuk/nylon

To je něco! Bombal způsob, jak nejlépe charakterizovat tento italský výrobek. Hi-Roller si to plně zaslouží. Bota jako stvořená pro všechny, kdo nejraději jezdí v šortkách nebo jiných extravagantně zkrácených kalhotkách a na helmě mají pořádný kšilt. Jsou velmi pohodlné, kvalitně provedené a designově výborně ztvárněné (tři barevné varianty). Prostě COOL. Díky tvrdé podrážce mohou být používány jak na šlapátka s klipsnými, tak na pedály s nášlapným mechanismem (pro tento případ jen odříznete část podrážky a namontujete kufr). Podrážka však neoplyvá příliš agresivním dezénem. Celá bota se zavazuje na tkaničku, což je v tomto případě polokotníčkovitého stříhu dostatečné. Nejoblíbenější se zřejmě stane u pravovýchýlčů freaks.



DIADORA REPLICA

Dovozce: IMEXPO Praha
Cena: 2 650 Kč
Hmotnost: 776 g (vel. 42)
Materiál: Lorica/nylon

Další model je vyroben pro závodníky. A že asi nebude špatný, potvrzuje fakt, že nová hvězda Diadory John Tomac mu dala přednost před na žebříčku výše stojícím Maverickem.

Trety nabízejí dobré provzdušnění a nízkou hmotnost, ochranu a pohodlí zároveň. Barevně umírněné, vysoce kvalitně zpracované a masivním dojmem působící boty se zapínají tkaničkou přetaženou kromě suchých zipů též krytem z loricy. Jejich podrážka s poněkud řídkším vzorkem je extrémně tvrdá. Na špičku je možno přimontovat kolíky pro snadnější běh v blátě. Alternativně lze využít i neoprénový chránič kotníku nazvaný D.A.C. (Dynamic Ankle Protection), který ochrání nohu i v těch nejnepříhodnějších podmínkách.



DIADORA MAVERICK 2

Dovozce: IMEXPO Praha
Cena: 2 990 Kč
Hmotnost: 722 g (vel. 42, s D.A.C. 780 g)
Materiál: lorica/kordura

Vrchol nabídky firmy. Vylepšený Maverick nese všechna nej předchozích modelů, plus nová zlepšení. Právě pro tento model byla vyvinuta ochrana

D.A.C. V souladu s tím má bota místo jazyku neoprénu, který na vložku přímo navazuje. Pozměněno je též zapínání, o němž již neplatí, že tkanička je přetažena pásky se suchými zipy. Zůstal jen kryt s firemním logem. Nechybí ani důležité zpevnění paty, podrážka je shodná s předešlým závodním modelem i se všemi přídatnými aparáty. Diskutovat lze na téma typu závodů, v nichž by Maverick našel nejlepší uplatnění. Pro nízkou váhu by se mohl hodit v x-country, ochrana kotníku jej směřuje více na sjezdové tratě (Beneke s ním získal stříbro v SP), možnost montáže kolíků pro běh nevyklučují ani cyklokros. No, nechme se překvapit.



DIAMANT

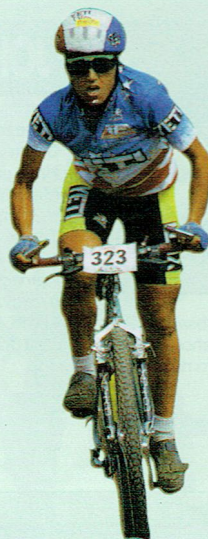
Dovozce: VeloxSport Vlašim
Cena: 1 820 Kč
Hmotnost: 791 g (vel. 43)
Materiál: koženka/kordura

Ano, tyto boty skutečně hrají barvami jako když se láme světlo procházející diamantem. Jedna z nich však má i důležitou funkci: nášivka na patě slouží jako odrazka. Trety jsou velmi pohodlné, profesionálové by je však zřejmě hodnotili co by bačkory. Model však není určen závodníkům, a tak trocha toho pohodlí neškodí. Ba naopak. Díky střední tvrdosti podrážky mohou být použity pro oba typy pedálů. Pro nášlapý je však třeba provést onen trik s vyříznutím. Připoutání k noze je umožněno tkaničkou krytou koženkovou „záclonou“. Vše je zvrchu pojištěno páskem na suchý zip.

ROBERT VAN DER PLAS

HORSKÉ KOLO know how

Vše co je potřeba vědět o horském kole



Jedna z nejlepších publikací o horských kolech nyní vychází i v češtině. Autor je renomovaný cyklistický expert. Jeho publikace tvoří základ odborné cyklistické literatury.

Kniha je určena všem uživatelům horského kola, začátečnickům i zkušeným jezdčům. Zabývá se kompletní problematikou horských kol - od nákupu až po způsob správného tréninku. Obsahuje množství barevných fotografií a ilustrací. Najdete zde vše potřebné k tomu, aby každá Vaše jízda byla potěšením.

Vybráno z obsahu:

- Konstrukce ■ Výběr vhodného typu ■ Doplnky a komponenty
- Údržba a opravy ■ Technika jízdy ■ Vyšší jízdní škola ■ Oblečení ■ Tabulky doplňků ■ Trénink

150 stran, 85 fotografií, 80 barevných ilustrací
190 Kč

OBJEDNÁVKA

TRANGO
nakladatelství horské literatury
Jasenická 1796, 755 01 Vsetín

- Zášlete mi ks knihy **HORSKÉ KOLO know how** (190 Kč, na dobírku)
- Zášlete mi informace o ostatních vydávaných horských knihách

JMÉNO: PŘÍJMENÍ:

ULICE:

PSČ:

MÍSTO:

Rodné číslo:

Podpis:



JOHN LUCK ALFA

Dovozce: Sportbike Blažek-Holý,
Cena: 1 650 Kč
Hmotnost: 840 g (vel. 42)
Materiál: kůže/síťovina(velur)
Španělská značka John Luck je na našem trhu velkou neznámou. Do českého bikebusinessu vstupuje dvěma modely pro MTB. Prvním, levnějším, je právě Alfa. Sám název

jako by symbolizoval cosi primárního, prvotního. Snad proto designéři vyšli z dávnou zašlých časů cyklistiky a v dnešní době se chtěli od různých barvami hýřících bot odlišit klasickými, černými tretrami. Byl-li toto jejich záměr, pak uspěli. Tretry mají karbonovou podrážku s členitým vzorkem a snadným přístupem k otvoru pro montáž kufru. Soudě dle tvrdosti podrážky, budou v dominantní míře používány v kombinaci s nášlapným pedálem. Dobrá „adheze“ k noze je zajištěna dvěma pásky se suchými zipy.



SCOTT OVER ROCK

Dovozce: Vaněk, spol. s r.o.
Cena: 1 875 Kč
Hmotnost: 843 g (vel. 42)
Materiál: kůže/koženka/nylon
Daný model jakoby předcházejícím dvěma z oka vypadl. Opět podobnost, co se využití, designu a podrážky týče. Jiný je systém zapínání, pro změnu jsou tkaničky chráněny

koženým krytem. Samozřejmě, že nemůže chybět letošní odrazkový hit. Inu, Scott se zřejmě, alespoň v obuvi, stále více zaměřuje na lidi, jimž bike přináší radost a ne peníze.



JOHN LUCK TEAM

Dovozce: Sportbike Blažek-Holý
Cena: 2500 Kč
Hmotnost: 862 g (vel. 42)
Materiál: kůže/síťovina(velur)/kevlarová pata

Teamy jsou tretry určené právě vám, závodníci. Barevně byly inspirovány Carnacy, jsou slušně zpracovány a provzdušněny síťovinou. Pata je zesílena vrstvou kevlaru a obsahuje též reflexní pruh. Upínací systém tvoří tři pásky na suchý zip. Podrážka je shodná s tou, na které drží Alfa. Vyrobena z karbonu, tvrdostí odpovídá použití pro nášlapný pedál.



SHIMANO SH-M 031

Dovozce: Paul Lange & Co.
Cena: 1 850 Kč
Hmotnost: 704 g (vel. 41)
Materiál: kordura/kůže

I když ve světě tlustých gum se dnes v souladu s protishimanovskou tendencí rozjiždí velký útok na zajeté pozice značky, stále je nejsilnější. V oboru speciální MTB obuvi jí dokonce vděčíme za prvotní myšlenku nášlapného pedálu. Avšak nejen proto patří v oboru ke špičce. Dotvoření výrobku ve všech směrech i kvalita zpracování jsou skutečně obdivuhodné. Model SH-M 031 představuje typický turistický model pro volný čas. Sportovní design a jemné barvy to jen dokreslují. Bota je stahována tkaničkou, podrážka z PVC umožňuje použití pro oba typy pedálů. Dežén je úměrný předpokládanému využití.



SCOTT TERRA FIRMA

Dovozce: Vaněk, spol. s r.o.
Cena: 1 250 Kč
Hmotnost: 768 g (vel. 42)
Materiál: kůže/koženka/nylon
Zdá se, jako by Scott chystal velký návrat mezi ty, pro něž byl horský bicykl stvořen, mezi lidi chtějící se na kole vyřádit a vybit. A tak celá kolekce je prodchnuta duchem volnosti

a nevázanosti. Všechny modely jsou si barevně velmi podobné a ani cenově se příliš neliší. Terra Firma je první v řadě. Turisticko-sportovní, nenanápadná a zároveň mající cosi „do sebe“. I tak se dá popsat tato tretra s nejběžnějším zapínáním a středně tvrdou podrážkou, jejíž vzorek se zdá být dobře vymyšlen. Nabízí možnost odstranění krytu v podrážce a následné namontování kufru, lze ji však stejně dobře použít i na klasickém pedálu.



SHIMANO SH-M 110

Dovozce: Paul Lange & Co.
Cena: 2 790 Kč
Hmotnost: 795 g (vel. 43)
Materiál: nylon/kůže/umělá kůže

Populární kvalitní bota pro SPD, určená k závodění náročnější turistice a razantnějšímu ježdění v terénu. Vyniká univerzálností použití i trvanlivostí v provozu. Struktura nylonové tkaniny charakteristické tmavomodré barvy zaručuje pevnost a dopřává noze dostatečnou ventilaci. Nylonovou skořepinu podrážky, která dává botě potřebnou pevnost, vyztužují skleněná vlákna. Hrubý profil gumové podrážky bez možnosti montáže hřebů podtrhuje celkovou koncepci výrobku orientovaného na všestrannost.



SCOTT ROCK BOTTOM

Dovozce: Vaněk, spol. s r.o.
Cena: 1 562 Kč
Hmotnost: 836 g (vel. 42)
Materiál: kůže/koženka/nylon
Bottom je určen všem jezdcům-sportákům. Vypadá hodně podobně jako Terra: barvy, tkaničky i podrážky zůstávají beze změn, plus pro zip je nové. Totéž neplatí o odrazových stopkách, které se vyskytly již na patě předchozího modelu.



SHIMANO SH-M 090

Dovozce: Paul Lange & Co.
Cena: zatím nestanovena
Hmotnost: 840 g (vel. 41)
Materiál: kordura/nylon/kůže
Designem vychází z toho, co právě „frčí“ na ulici. Pravda, vypadá spíše jako sportovní bota, tím je však zajímavá. Tato tretra, určená pro sportovní jízdu, je zapínána do Y stahujícím pruhem se suchým zipem, nárt je fixován samostatným páskem. Při pohledu na podrážku nás opět napadne srovnání se sportovní botou, ale právě o to jde. Spodní část je ale překvapivě tvrdá a je tudíž schopna vyhovět nárokům na ni kladeným při použití jak klasického, tak nášlapného pedálu. Totéž platí o profilu, který rozhodně nezklame. Ještě je třeba vzpomenout reflexních plošek na patě, zvyšujících jezdcovu pasivní bezpečnost.



SHIMANO SH-M210

Dovozce: Paul Lange & Co.

Cena: 4 990 Kč

Hmotnost: 793 g (vel. 43)

Materiál:

Špičková závodní tretra pro nášlapný pedál, mezi závodníky masově používaná. Vynikajícím způsobem provzdušněná, barevně pestrá, velmi kvalitně provedená. Zapíná se pomocí dvou pásek se suchými zipy. Podrážka s párem „špuntů“ na špičce patří do skupiny velmi tvrdých, dežen se řadí mezi „nejtraktorovitější“. Pro upevnění nášlapného adaptéru je třeba, jako ostatně u všech bot této značky, odříznout část podrážky. Ostatně, vše je uvedeno v podrobném návodu, který je součástí každé krabice.



SIDI CHALLENGE

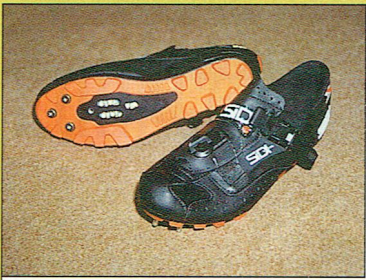
Dovozce: JOKO

Cena: 3 060 Kč

Hmotnost: 738 g (vel. 46)

Materiál: koženka/nylon

Firmu netřeba představovat. Stačí jen vzpomenout vítězství týmu Ritchey používajícího modrozluté Dominatory této italské značky a jste doma. Model Challenge zapadá do sportovní závodní třídy obuvi. Jsou to letní pestrobarevné tretry, kvalitně zpracované, s velmi tvrdou podrážkou (nášlapný systém), která se pyšní dobře profilovaným vzorkem. Montáž zářezek je velmi jednoduchá, avšak pozor, lze ji uskutečnit pouze přiloženými Sidi šrouby, jinak může dojít k vytržení kufru! Vše je pro jistotu ještě popsáno v příloženém manuálu. V krabici najdete též návod, jak boty ošetřovat, dále zářezky pro klasický pedál a již zmiňované šrouby pro montáž jak SPD, tak i LOOK systému. Tretra se utahuje suchým zipem a speciálním přezkou (Micro Lock System), hodně podobnou těm lyžařským.



SIDI TECNO

Dovozce: JOKO

Cena: 3 940 Kč (černé), 3690 Kč (barevné)

Hmotnost: 732 g (vel. 42, černé), 708 g (vel. 42, barevné)

Materiál: černé: koženka (lorica), barevné: koženka/nylon

Tecno je nejvýše položeným modelem v kolekci Sidi 95. Vyrábí se ve dvou variantách, přičemž obě vypadají zdaleka. Černé se vymykají záplavě barev jiných typů, stříbrnomodrozluté jsou neméně elegantní. Novinkou s velkým N je upínací mechanismus. Opět vychází z lyžařských bot, přezka je stejná jako u Challenge, nový je stahovací systém dolní části nártu - Micro Lock Evolution. Chodidlo může předat značnou energii nášlapným pedálům díky velmi tvrdé podrážce s poněkud řídkším, avšak neméně akčním členěním. O montáži adaptéru platí vše, co bylo napsáno o Challenge, příjemnou změnou jsou tři velké hroty pro blátivé počasí. Poznámka závěrem: všechny díly jsou po případném poškození výměnné.



SIDI AGRESSOR

Dovozce: JOKO

Cena: 3 740 Kč

Hmotnost: 766 g (vel. 44)

Materiál: lorica/nylon/PVC/kevlar

Tretry určené mužům a ženám širokých řídek a rychlých strojů, sjezdářům (například Stefano Miglionini nebo Nicolas Vouilloz). Stříhově i barevně vycházejí ze stříbrných Tecno,

navíc je vyšší kotníková stavba s kevlarovou vrstvou pro ochranu. Upínání je opět zajištěno Micro Lock systémem a suchým zipem na nártu i kotníku. Podrážka velkou tvrdostí opět garantuje kvalitní použití nášlapného pedálu, dežen je stejný jako u Challenge. Montáž zářezek je opět jednoduchá, nezapomeňte však, co jsme si říkali výše.

Reinhold MESSNER

NA VRCHOL SVĚTA

Alpský styl v Himaláji a Karakorumu



Legenda světového horolezectví, lezec a dobrodruh **Reinhold Messner** dokumentuje své největší úspěchy a výstupy.

Kniha je výběrem z nejlepších Messnerových textů a fotografií, které kdy byly publikovány. Je ojedinělým svědectvím vývoje výškového horolezectví. Doplněno ilustracemi francouzského malíře J. G. Incy, který se inspiroval Messnerovými zážitky.

Vybráno z obsahu:

Bouře na Manaslu ■ Výzva (Hidden Peak) ■ Mt. Everest bez kyslíku ■ Nanga Parbat sólo ■ K2 - hora hor ■ Křišťálový horizont (sólo přes Tibet na Mt. Everest) ■ Dvojitý přechod Gasherbrumu ■ Yeti

250 stran, 130 fotografií, mapy, barevné ilustrace
390 Kč

OBJEDNÁVKA

TRANGO
nakladatelství horské literatury
Jasenická 1796, 755 01 Vsetín

- Zaslete mi ks knihy Reinholda Messnera: **NA VRCHOL SVĚTA** (390 Kč, na dobírku)
 Zaslete mi informace o ostatních vydávaných horských knihách

JMÉNO: PŘÍJMĚNÍ:
ULICE:
PSČ: MÍSTO:
Rodné číslo: Právník:



SPECIALIZED GROUND CONTROL SPORT

Dovozce: Mystic Sports
Cena: 1 690 Kč
Hmotnost: 728 g (vel. 44)
Materiál: koženka/nylon/PVC
 Značka Specialized je známá především svými Stumpjumpery, M2, Rockhoppery. Dobrá, to jsou však bicykly. Jejich tretry zná již mnohem méně lidí a ještě méně z nich ví, jaké jsou. A jaké že tedy jsou? Ground Control Sport nenápadné, pohodlné sportovní tretry. Utahují se tkaničkou a jejich podrážka svou tvrdostí vyhovuje použití pro oba pedálové systémy. Právě díky této obojkosti jsou Specializedy jednou z nejrozšířenějších obuvi mezi „klipsňáky“. Vzorek je vyvinut hlavně pro sušší terén a po odstranění okénka v podrážce lze provést montáž zářezek (dle návodu).



TIME EXTREME KEVLAR

Dovozce: VelCo, s.r.o.
Cena: 4 900 Kč
Hmotnost: 1081 g (vel. 44)
Materiál: koženka/nylon/kevlar/PVC
 Extreme jsou opravdový extrém v nabídce treter. Ať již dokonalým anatomickým tvarem, který však umožňuje vrcholné pohodlí, či designem, který rozhodně není běžný. Toto jen dokazuje spojitost se jmény jako je John Tomac, Bob Roll či tým České spořitelny. Bota se zapíná na tkaničku, která je spolu s celým nártem ponořena do krytu na zip. Velmi tvrdá podrážka je stejného tvaru a vzorku jako u Sierry, použít lze opět jen jeden jediný systém pedálů. Stejně tak jako v předcházejícím případě je pata ušetřena největších nárazů díky tlumící zóně na spodní části tretry. Odrazová ploška na patě zlepšuje bikerovu viditelnost za šera či tmy.



SPECIALIZED GROUND CONTROL TRAIL

Dovozce: Mystic Sport
Cena: 1 890 Kč
Hmotnost: 872 g (vel. 45)
Materiál: koženka/nylon/PVC
 Jako vojenské se vám mohou jevit Traily při prvním pohledu. To je však jen klam. Nejsou určeny armádě. Při dalším zkoumání vás napadne něco zcela jiného: Traily určitě nejsou tím, co někteří bikeri s úšklebkem nazývají komerčním. A právě jim jsou určeny. Tretry mají ideální polokotníčkový tvar, jednoduché zapínání (tkanička), které je navíc ještě podpořeno důležitým suchým zipem stahujícím patu. Shodná podrážka jako u Sportu: stejný stupeň pružnosti i profilování. Díky celkové tvrdosti a pevnosti boty doporučují spíše pro nášlapné pedály.



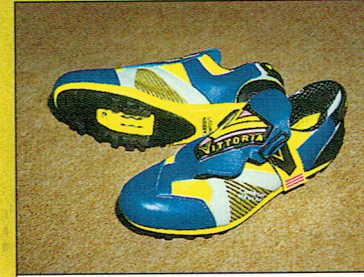
VITTORIA KLICK

Dovozce: CykloBartoniček
Cena: 2 340 Kč
Hmotnost: 906 g (vel. 42)
Materiál: kordura/kůže/PVC
 Vittorie bývají zpracovány s pestrobarevností Italům vlastní. Klicky jsou sportovně-závodní boty, utahující se za pomoci suchého zipu a přezky a umožňující citlivé dotažení. Pro podrážku platí tvrdost karbonu vlastní. Její dezén je profilován pro dobrou trakčnost ve zhoršených podmínkách. Instalování kufrů vám půjde hravě díky snadnému přístupu k otvorům pro šrouby.



SPECIALIZED GROUND CONTROL

Dovozce: Mystic Sport
Cena: 2 590 Kč
Hmotnost: 866 g (vel. 45)
Materiál: koženka/nylon
 A jsme u toho nejlepšího, co značka nabízí, typu používaného až již Overrendem, či sjezdaři McRoyem a Crossdalem. Klasicky zbarvené závodní tretry Ground Control vám poskytnou opravdu dobrou kontrolu nad nášlapnými pedály. Utahují se tkaničkou, přes níž se pokládá koženkový kryt na suchý zip, bonusově utažený páskem. Pruh na stejný zip obepíná i celou zadní část boty z důvodu lepší souměřitelnosti s nohou. Podrážka i její alternativy jsou stejné jako u předcházejících typů.



VITTORIA PROOF

Dovozce: CykloBartoniček
Cena: 2 340 Kč
Hmotnost: 776 g (vel. 43)
Materiál: loricar/nylon/carbon-kevlar/pebax
 Dalším představovaným modelem Vittoria jsou závodní tretry Proof. Až kanárkovská svrchní část je zapínána na nártu tkaničkou, přes kterou je položen koženkový kryt přidržený suchým zipem a dotahovatelný páskem. Zadní část dobře lepe k noze za pomoci dalšího pásku. Podrážka je stejná jako u Klicku.



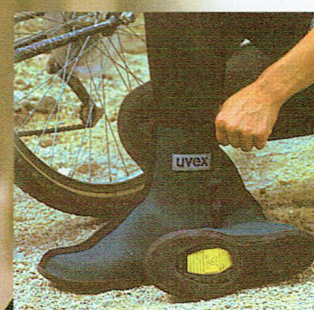
TIME SIERRA

Dovozce: VelCo, s.r.o.
Cena: 3 050 Kč
Hmotnost: 934 g (vel. 44)
Materiál: kůže/nylon(Cambrelle)
 Představuje se sportovní tretra vysoce kvalitně zpracovaná a designově velmi originální a nápaditá. V případě nákupu ji budete zapínat tkaničkou, kterou přelepíte páskem na suchý zip. Podrážka je velmi tvrdá, což samo naznačuje její použití. To je však eliminováno pouze na pedály téže značky, neboť tvar podrážky jiné neumožňuje. Ta má velmi řídký dezén. Kdo ví, možná, že v praktickém testu by se osvědčil. Stejně tak i bota, která se leckomu při dané ceně může zdát drahá. Francouzi jsou si dobře vědomi kvality svého výrobku a zřejmě vědí, co dělají.



VITTORIA FULCRUM

Dovozce: CykloBartoniček
Cena: 3 290 Kč
Hmotnost: 866 g (vel. 43)
Materiál: carbon-kevlar/loricar/pebax
 Špičková závodní obuv, oceněná přízní závodníků věhlasných jmen. Jmenujme alespoň Mika Klugeho, Paolu Pezzo či team Olpran. Kompaktní tretra libivého vzhledu, rovnoměrně stahovaná revoluční technologií - diskovým systémem Fulcrum. Z boku ji zpevňuje karbon-kevlarová tkanina, ze zadu pro změnu umělá hmota. Obě tyto možnosti nacházíme i na Proofu, který má i stejnou podrážku.



uvex[®]

uvex bikestyle

Od hlavy až k patě!

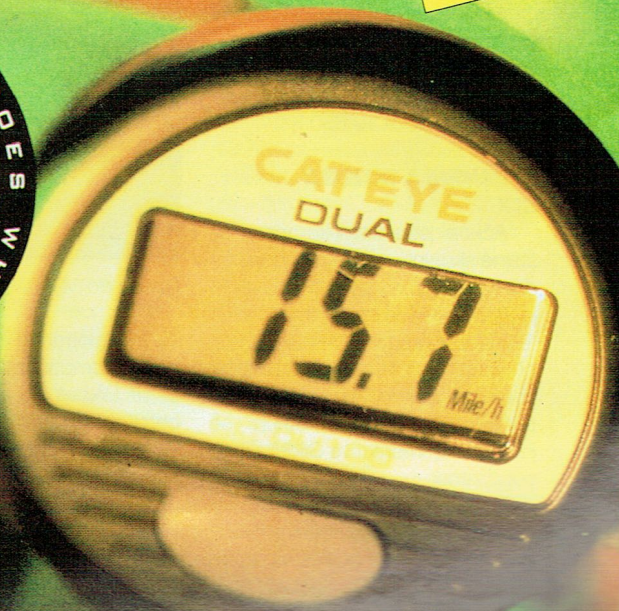
RETA s.r.o. Žižkova 248, 400 04 Ústí nad Labem, tel. 047/562 03 30, tel/fax 047/562 05 04

RETA Písek • RETA Olomouc • RETA Ivančice • RETA Hradec Králové

Funkce:

Okamžitá rychlost, jednorázová vzdálenost, načítaná vzdálenost, hodiny. Vodotěsný, řízený 4-bitovým mikročipem, životnost lithiové baterie přibližně pět let. Elastický pásek pro připevnění computeru jako náramkových hodinek je přiložen.

DOPORUČENÁ MOC
479 Kč



Cateye Dual

Obchodní spojení: **UNIVERSE AGENCY**, tel. 02/61 21 80 46 - 8, fax 02/61 21 80 49
SKLAD SEDLEC, tel. 0311/96 25 35, UNIVERSE BOHEMIA, tel. 0464/43 70, UNIVERSE SLOVAKIA, tel/fax 0853/251 31

3X

Volba na STX jako společného jmenovatele našeho testu padla hned z několika důvodů. Ten nejzávažnější byla šíře čtenářů, které kategorie s touto řadou osloví, dále jistá protichůdnost názorů na sadu samu, kde bychom rádi svými poznatky vstoupili do diskuse a konečně i přijatelná výše cen. Díky výskytu sady na kolech vyplňujících cenové pásmo mezi skupinami kol pro oddychovou pohybovou aktivitu a již ryze sportovními stroji, lze očekávat i větší kontrast v jízdách, nebo chcete-li užitných, vlastnostech. Vybrali jsme si proto takové modely, které jsou na (a možná správněji pod i nad) hranicemi vyvíjené kategorie, ale o nichž zároveň není pochyb, že ve vztahu ke své značce reprezentují právě vstupní úroveň sportovního biku.

Cena 13 490 Kč za Big Stride Mahe, dodávaný z Taiwanu podle specifikací brněnské firmy PVK, je dostatečně daleko od desetitisícových horských cestáků, ale současně je natolik nízká, že se ptáme, co asi může takto ohodnocené kolo bikerovi nabídnout.

Druhý mantinel postavil svůj cenou Marin. Jeho Bear Valley za 20 990 Kč už stojí jedním kolem v cenovém rozmezí, kde se o nějaké začátečnické kvality už asi nedá mluvit.

A tak asi za nejnižší cenu ve vztahu k očekávaným vlastnostem, vybavení a značce lze považovat GT Tequestu, doporučenou prodávat za 18 650 Kč.

VYBAVENÍ A ROZDÍLY STX

Ačkoliv jsou hlavní komponenty stejné skupiny, má Big Stride před druhými dvěma koly určitý náskok: je již vybaven řadou Shimano STX '95. Nebýt oranžových nálepek na převodníku a přehazovačce, asi by si toho málokdo všiml. Ale rozdíly tu jsou. Ten nejpodstatnější se jmenuje IG (Interactive Glide) a je to sourozenec systémů řazení HG a SG. Úpravy na ozubení zlepšují přesunutí řetězu na těžší převody a odstraňují rázy při řazení, které byly u provedení '94 opravdu často až nepříjemně patrné. Zesílení pružin na hlavních čepech přehazovačky zvyšuje tah v řetězu a silněji napínané vodítko mírní kmitání

STX

Big Stride Mahe, GT Tequesta, Marin Bear Valley

jeho spodní smyčky. Řetěz IG má pro zlepšení náběhu zkosené hrany nejen na vnitřních ale i na vnějších destičkách jednotlivých článků. Na klikách s převodníky ani přesmykači další změny nejsou, zato sedmistupňová kazeta 11-28 zubů svými prostříhanými odlehčeními vypadá velmi sportovně. Redukovaná hmotnost je 254 g - tedy o 45 g méně než u staršího provedení. Duralové provedení páky a domečku rychloupínacích táhel rovněž potěší váhové fanatiky (i když, v téhle třídě - to račte, pánové, prominout!)

Rámy

Díly zůstanou jen díly. Základem biku (i horského) je ale rám. A tento test, jak uvidíme dál, jednoznačně ukázal, že komponenty hrají až druhé housle. Blaze těm, kdo to pochopili již dřív a investovali do rámu něco navíc. Zato není pomoci druhým, kteří *sice umí sehnat bika s STX ještě o dva tisíce levnějšího*, ale o tom, že s vodo-

Uplynul víc než rok, kdy byla Shimanem za podpory pozoruhodných doprovodných akcí a v zápětí s mohutnou reklamní forsází předvedena nová řada komponentů střední třídy STX. Kampaň Ride Light tak dostala svého výrazného favorita.

GT 1045 mm a Marin dokonce 1060 mm) a ve sklonu rámové trubky - sropingu (GT 30 mm, Big Stride a Marin 60 mm). U všech modelů jsou rámy postaveny z CrMo ocelových trubek kruhového průřezu. Výjimku tvoří pochopitelně GT svojí typickou žlábkovanou horní a dole zploštěnou spodní rámovou trubkou. Naopak atypické je provedení kruhových vzpěr u Marina. Společnými znaky jsou naprosto čisté provedení svárů a kované koncovky. I když složení materiálu Tange (Marin a GT) a Trimoly Big Stride bude trochu jiné, větší vliv na charakter chování kola bude mít jistě tloušťka stěn trubek a její funkční zeslabování (butting). Big Stride má všude konstantní průřez, hlavní rámové trubky GT jsou dvojnásobně zužované (double butted) stejně jako u Marina.

Vidlice

Opět je užita CrMo ocel, i když různé profilovaných ramen. Big

alní vůli nepodaří vymezit ani náhodou.

Představce svým provedením i geometrií představují každý jinou konstrukční školu. Kladka na Marinu působí poněkud archaicky, překlopný představec GT Flip Flop je naopak malou oslavou technické invence. Ačkoliv jsou délky představců prakticky stejné - okolo 135 mm - různé úhlování výrazně ovlivňuje ovladatelnost kola.

Také říditka - a tady to platí do slova, patří k tomu prvnímu, co rozhoduje o tom, jak bike padne do ruky. Big Stride a Marin mají klasické rovné s rohy (duralové Onzy na Bear Valley nejsou součástí vybavení kola), GT je se zahnutými říditky Ergo. Zajímavé je zjištění, že přes veškeré geometrické odlišnosti jednotlivých souvisejících dílů, se výška polohy rukou na říditkách nad zemí u všech typů vejde do rozměru 895 mm s tolerancí 5 mm.

Řazení

Pro srovnání je jen dobré, že obě americké značky GT a Marin osadily svoje modely kompletními sadami STX, tedy i s dvoupáčkovým indexovaným řazením Shimano Rapid Fire, zatímco Big Stride se v duchu doby pod vlajkou anti-shimanovského tažení, ale také z cenových důvodů, přezbrojil na řazení SRAM Grip Shift.

Brzdy

Opět značková kola ctí značku. Kompletní brzdový systém STX nejdeme u Marina a GT, zatímco tvůrce Big Stride sáhli po tajvanském provedení firmy Tektro, která o sobě u nás dává stále více vědět. Svým tvarovým i funkčním provedením se značkovým výrobkům, zdá se, dobře vyrovná a cena je jistě šetrnější.

Pedály

Sériové vybavení nášlapnými pedály by v této kategorii nebylo zřejmě na místě. Nehledě na nárust ceny, nelze je do začátku pro návčik bikové techniky ani doporučit. Rozhodně však nemohou chybět klipsny. Jejich absence na celoduralových pedálech Big Stride je zásadním nedostatkem a snížení bezpečnosti jízdy v terénu je ne-



Big Stride Mahe

vodním potrubím a silně zředěnou sadou komponentů to v terénu zase až taková legrace nebude, nechtějí ani slyšet.

Všechny testované biky mají klasický lichoběžníkový rám, i když GT ve svém charakteristickém provedení se vzpěrami přetaženými až na horní rámovou trubku. Ačkoliv ve všech případech jde o střední velikost 17,5 - 18", je horní rámová trubka Big Stride o 10 mm kratší. Rozdíly jsou patrné i v rozvorech (Big Stride 1035 mm,

Stride a Marin je mají zeštíhlená, u GT najdeme s konstantní kruhový průřez.

Řízení

Dvakrát bezzávitové hlavové složení aheadset (Mahe a Tequesta) a jednou klasika Ritchey na Marinu. Opravdu pozoruhodným, ale nepochopitelným detailem modelu Big Stride je absence prvků pro seřizování vůle v řízení. Bez přípravku nebo lépe doplnění chybějících dílů, se axi-

adekvátní cenové úspore. U Marina, soudě alespoň podle montáže levnějšího typu sportovních pedálů, s možností brzké výměny za SPD zřejmě počítají.

Sedla a sedlovky

Na první pohled zaujme sedlo Velo Bontrager C20 z Big Stride. Elegantní svojí štíhlostí a pružným polstrováním je opakem laciných křepáčů a měchuřin, na kterých často designéři dohánějí hubený rozpočet. GT má známý sportovní klenutý model Racing a Marin se představil s opravdu pohodlným, ale dost turistickým hybridem měkkého cestovního a sportovního střihu. Body sbíraly modely Mahe a Bear Valley svými kovovými sedlovkami Kalloy, u GT tentokrát šetřili a Tequestu osadili obyčejnou lisovanou. Podsedlové rychloupínací šrouby byly pro testování přínosem a asi i pro běžný provoz budou mít v této třídě své opodstatnění - jinak ale již i ve střední třídě zaznamenáváme návrat ke šroubům s maticí v provedení mikro s duralovými imbusovými hlavami.

Kola

Používat různý vzorek pneumatik na předním a zadním kole je logické a dobré, na osazení různými typy nábojů jsme si díky cenovému vyrovnání lepších zadních (XT) s méně trvanlivými předními (STX) byli nuceni zvyknout. Oba principy uplatnil Big Stride: přední plášť Kenda (vzorek typu Dart) - zadní Maxxis, přední náboj Joytech - zadní STX. Nerezovými paprsky (36) jsou zapleteny ráfky Femco. Obě americké značky zůstaly u nábojů Shimano, i když jen s 32 děrami. U GT je napletli nerezovými dráty do ráfků Weinmann, Marin použil do ráfků Araya GP 710 běžné ocelové paprsky průměru 2 mm.

Tequesta má pneumatiky Tioga Psycho vpředu a vzadu shodného vzorku, rovněž Marin osadil stejné gumy Marin Lite. Pro lepší funkci jsou však u obou kol pláště montovány se vzájemně obráceným směrem rotace.

VZHŮRU DO TERÉNU...

Aby bylo od začátku jasno: vyrazili jsme z ostra na všech kolech do velmi náročného terénu, který dobře známe a máme ho opravdu najetý. Mám pro to několik pádných důvodů.

Svízná dynamická jízda odhalí v koncentrované podobě nečnosti, ale i přednosti dřív, než mnoho desítek přiměřených kilometrů, na které je kolo postaveno. Nejedná se přece o zkoušku trvanlivosti nebo bezporuchovosti, a nejde samozřejmě ani o to kolo zničit a pak

vyjmenovat, co všechno prasklo, ale donutit ho, aby ukázalo co umí, nebo čeho už není schopno. A to je možné, jen je-li otestováno na samé hranici únosnosti.

Dokonalá znalost zkušební trati zmiňuje zkreslení vznikající v neznámém prostoru při jízdě na oči. Vliv opakování na vnímání chování biku, které je pro srovnávací test samozřejmou podmínkou, je pokud někde jedu po 59. nebo 61. zanedbatelný, zatímco první jízda s novým kolem na nové trati se diametrálně liší od třetí, kdy již krajně



GT Tequesta



Marin Bear Valley

přicházíte na chuť. Takové srovnání je pro výpověď o kolu bezcenné. Navíc jsem zde spolu s dalšími jezdci testoval stejným způsobem desítky kol, i v tom je jistá zkušenost.

Přes všechny proklamace o razanci jsme se přece jen selance nevyhnuli. Neunavoval bych s tím, kdyby na konci nebylo dost závažné (i když jistě nepřekvapivé) zjištění.

... KLIDNĚ

Na příjezdových komunikacích s pevným povrchem (lesní cesty a silnice) byly patrné zejména odlišnosti v ovládání řazení a pose-

du, vyplývající z geometrie rámu, šířky řídítek, tloušťky gripů a zahnutí rohů i v řízení. Všechny tyto pocity samozřejmě zesílil terén, a tak bude účelnější uvést je adresněji až v celkovém hodnocení. Za zmínku stojí různý valivý odporu pneumatik, nejsilněji vnímaný u hrubého vzorku Tioga (GT), méně u plášťů kola Big Stride i Marin Lite. Ale ani tento parametr není podstatný a lze k němu jen dodat, že kdo bude jezdit většinou po silnici a pevných cestách, ať kolo přezuje na hladké sličky nebo volí

uvědomí a pokud skutečně vědí, jak budou jezdit, může znamenat slušnou úsporu. Nesmí ale své plány o využití biku do budoucna příliš měnit a směřovat ho do náročnějšího terénu. Tam už si kola nejsou rovna a pak platí zásada jiná: pokud ve volbě váháte vyberte, vždy to dražší. Vyplatí se to.

... I NEKLIDNĚ

S přibývajícím technickým pasáží začínají narůstat rozdíly mezi jednotlivými modely. Jsou patrné snad v každém jízdním režimu. A neznamená to, že nejlépejší musí být za každých okolností nejhůře říditelný. Big Stride se projevuje v zatáčkách neutrálně, což sice znamená, že se jezdec v točivé pasáži víc *naře*, ale kolo více méně ochotně jede tam, kam je nasměrováno.

Pravým opakem je bujná Teguesta. Při přesednutí je to jako z pramice na slalomářský kajak. Kolo je neposedné, reaguje na každý impulz snad dřív, než ho od jezdce dostane. Je citlivé na změnu těžiště, když se ale podaří harmonizovat jeho naladění s rytmem jízdy, je to koncert. Pokud se to bikerovi nevede, má ze všeho pocit, jako by se pod ním splašily trubky. Marin překvapivě neleží *někde mezi tím*, ale tvoří třetí vrchol vzájemného vztahu v trojúhelníku ovladatelnosti. Je to poněkud vyšší škola jezdecké kultury. Poslušně sleduje stopu, ve které je bez velkého úsilí veden, ale překvapí vás napoprvé s jakou lehkostí se s ním protáhnete mezi stromy. Ve druhé a třetí zatáčce je již jasno, že ideální průjezdy nejsou s tímto bikem náhodou a klidná, zvládnutá dynamika je mu vlastní. Kořeny, kameny, výmoly a jiné duši z těla vytřásající objekty kladené rozmary přírody do cesty, krátí jezdci radost z jízdy a kolu ukrajují ze života. Pak záleží na technice - jízdě i materiálu. Vyšší dynamika technicky zvládnutého průjezdu rozmláceným úsekem je zásadně méně zatěžující než tupé drncání v pádové rychlosti. Kolo však tuto dynamiku musí spojením dvou protichůdných vlastností - být dostatečně tuhé pro vedení ve stopě i přiměřeně pružné k absorbování rázů - umožnit.

Nejlépe v našem testu dopadl Marin, který osvědčil svoje neuvěřitelně klidné chování a jeho nevířivost k terénním nerovnostem je na úrovni kol o dvě třídy výše. S jakou lehkostí se s ním dá přejet pasáží plná kořenů, je až neuvěřitelné. Tuhému rámu Teguesty nesekunduje dobře vidlice. Po zkušenostech se špičkovými vidlicemi GT Bologna, montovanými o model výš, by jízda byla o něčem jiném.

jemnější dezén se středním vodičím pruhem.

Za velmi významný ovšem považují závěr, který z oněch zahřívacích kilometrů, absolvovaných tempem přiměřeným rodinnému nedělnímu výletu, vyplynul. Ukázalo se (jak také jinak), že pro tento typ provozu není možné očekávat rozdíl v užitečných vlastnostech, který by byl adekvátní navýšení financí za o kousek lepší rám, vidlice, řídítka, ráfky, pedály, brzdy ...atd. Zkrátka mezi modely Mahe a Bear Valley není v tuto chvíli rozdíl.

A i když je to zjištění typu *po tmě je každá kráva černá*, pro řadu potenciálních zákazníků, kteří si to

Přesto nelze říci, že by dravá jízda v původním provedení nebyla možná, naopak, díky točivosti bude asi i rychlejší - je ale také fyzicky náročnější a vyžaduje větší jezdeckou zkušenost.

Big Stride zde ztrácí dech. Klasický (neuzužívaný) ocelový rám nemůže v tomto zatěžování konkurovat trubkám double butted. Energie netlumených otřesů občas doslova vyrazí řídítko z ruky, jindy je projev mdlý a pocit, že jezdcova síla jde někam jinam, než byla směřována, lehkosti vedení kola také nepřidá.

Příčinné souvislosti se projevují i v jízdě do kopce. Pro rozpoznání užitečných vlastností a jejich výraznější odlišení v dalším základním jízdním režimu opět posloužil extrém - zde v podobě krátkých, ale strmějších výjezdů. Big Stride i Marin mají k sobě svým klidnějším chováním blíž. Obě kola stoupají ochotně, ale Bear Valley přece jen o poznání ochotněji. Je u něj při každém impulsu z pedálů, zejména v kritických okamžicích těsně před vrcholem, patrný tah vpřed. Horká hlava stejně jako greenhorn zazijí v kopci za řídítka GT asi mnohá překvapení v podobě zvednutého předního kola nebo nechtěného vybočení z přímého směru při předávkování síly nohou. Ale pozor! Tequesta do kopce také umí, její tuhý rám dokáže soustředěný hnačí moment bikerovi dokonale zužitkovat a pomůže mu přehoupnout se přes hranu, kde méně výrazná kola obvykle s jízdou končí.

Posledním disciplínou na cestě k poznání je sjezd. Opět je dáno stavbou rámu a vidlice, že model Mahe zůstává za oběma dražšími koly. Jistě, to, co s nimi, sjedete na něm také. Ale časté rezonance jízdnicích rázů vibrující celým kolem a jeho kopírování nerovností činní svižnější jízdu neurovanou a křečovitou. Celkový pocit z ní je: jedu na hranici možností. Naopak u GT negativní vnímání vyšší tuhosti soustavy rám - vidlice se stoupající rychlostí ustupuje. Kolo jako by se přeladilo a zkrotlo. Zklidnění a poslušné řízení pak umožní velmi odváznou jízdu.

To sjezd s Marinem již není tak jednoznačný. Kolo jede velmi klidně a nechá si toho opravdu hodně líbit. Pak ale řekne dost, už je toho na mě moc, koukej trochu přibrzdit. Tato stávka, projeví se zvýšenými vibracemi, asi nebude vždy příjemná. Ale varování příliš rozjetým amatérům kamikaze svůj půvab má.

Hodnocení užitečných vlastností plynoucích ze stavby kol bych rád doplnil ještě několika drobnými poznámkami inspirovanými vybavením. Rozdíly v plnění funkce mezi různými typy řazení nebyly tak výrazné, že by jeden z nich zasluhoval preferovat, i když díky pohotovosti, jednoduchosti, spolehlivosti a jistě i touze po novinkách, lze otočnému řazení Grip Shift, které stojí v čele antishimanovského odboje, předpovědět skvělou budoucnost.

Pláště Marin Lite s univerzálnějším (letním) vzorkem, ačkoliv za sucha bez problémů s adhezí, jsou na podzimních mokřích kořenech o poznání klouzavější, než pneumatiky druhých testovaných kol. Tioga Psycho se vzájemně obrácenou montáží v průběhu jízdnicích zkoušek prokázala dobré vedení předního kola i schopnost potřebného přenosu síly vzadu. Podobně lze vyslovit spokojenost s obutím Kenda a Maxxis na Big Stride.

Chybějící klipsny na pedálech Mahe doporučuji každému co nejdříve doplnit. Ztráta kontaktu nohy s kolem je nebezpečnější než obava, že v okamžiku jezdecké krize botu z klipsny nevytáhnete. Při rychlejších sjezdech je pak absence klipsen vyloženým hazardem.

Je dobré mít rohy nebo zahnutá řídítka. Osobně považuji dobré rohy za lepší než řídítko vcelku, vadí mi držení v oblouku a příliš velká vzdálenost základního držení od kolmé polohy. Řada čtenářů bude asi nesouhlasit, ale shodneme se, že pevná zahnutá řídítka jsou lepší než špatně tvarované a mechanicky nedokonalé nástavce.

JAKÁ TEDY JSOU ?

Big Stride Mahe - pohledně, trochu spartánsky dekorované (i vybavené) kolo pro rekreaci. Bike používán jako doplněk dalších sportovních aktivit, který má ambice na víc než sloužit jako dopravním prostředkem v létě k vodě. Nechtějte ale od něj v terénu zázraky, podstata jeho stavby mu to nedovoluje.

GT Tequesta - živé kolo nabitě energií. Dostat z něj, co mu bylo dáno do vínku, vyžaduje chladnou hlavu, cit a trochu zkušenosti. Šikovně do členitého terénu... a osadit ho pružnější vidlicí, popřípadě odpruženou - to by byla bomba.

Marin Bear Valley - gentleman na dvou kolech. Elegán na pohled i dokonalým chováním za tvrdých terénních podmínek. Vyniká schopností pohlcovat rázy a zklidnit tak jízdu na úroveň pohodlí podstatně dražších kol. Dobrá ovladatelnost a navíc hbitý přenos síly musí podmanit každého, kdo je uznalým labužníkem biku.

Možná se vám bude zdát hodnocení kol černobilé a nebo prvoplánově zohledňující cenu, za kterou jsou prodávána. Kontrast ve vlastnostech - pro lepší orientaci snad literárně trochu nadsazený - vyplývá rovněž z bezprostředního střídání všech kol. V tu chvíli jsou pocity vzájemných diferencí opravdu silné. Naštěstí. Delší testování tím, že si jezdec zvyká, stírá rozdíly. Koneckončů, i na šibenici si člověk zvykne.

A ještě ke vztahu ceny a hodnoty: ne hodnocení z ceny, ale cena z hodnoty je tentokrát ve vzácné shodě. A chcete-li znát bodové hodnocení užitečných vlastností testovaných kol, tak si koruny převedtě na body a je před vámi pořadí, včetně odstupů, pod které se mohou jen podepsat.

Jan Taich
Foto: Peloton

TEST technický popis:

	BIG STRIDE MAHE	GT TEQUESTA	MARIN BEAR VALLEY
Rám:	CrMo Trimoly	CrMo Tange d.b.	CrMo Tange d.b.
Vidlice:	CrMo	CrMo Unicrown	CrMo
Hlavové složení:	Aheadest YST	Aheadset Diacompe	Ritchey Logic
Představec:	CrMo	GT Flip Flop CrMo	Marin Lite CrMo
Řídítka:	CrMo	GT Ergo Al zahnuté	Marin Lite Al
Kliky:	Shimano STX '95 42/32/22 (IG)	Shimano STX '94 42/34/24 (SG-X)	Shimano STX '94 42/34/24 (SG-X)
Řetěz:	Shimano IG 50	Shimano IG 50	Shimano IG 50
Pedály:	celoduralové	celoduralové	duralové s plastovým tělem
Pláště:	Kenda/Cobra 26x2,1	Tioga Psycho 26x1,95	Marin Lite 26x2,1
Ráfky:	Femco	Weinmann 2421	Araya GP-710
Náboje:	Joytech/Shimano STX	Shimano STX	Shimano STX
Sedlo:	Velo Bontrager C20	GT Racing Velo	Marin Lite
Sedlovka:	Kalloy 29,4/300 mm	Al 26,8/300 mm	Kalloy 26,8/300 mm
Brzdy:	Tektro	Shimano STX „M“	Shimano STX „M“
Brzdové páky:	Tektro	Shimano STX	Shimano STX
Řazení:	SRAM Grip Shift SRT 400	Rapid Fire Plus	Rapid Fire Plus
Měníče:	Shimano IG STX '95	Shimano STX	Shimano STX
Kazeta:	Shimano IG, 11/28	Shimano HG-70, 11/28	Shimano HG-70, 11/28
Hmotnost:	13,8 kg	13,0 kg	13,0 kg
Cena:	13 490 Kč	18 650 Kč	20 990 Kč

Müller Sport



TREKKING FOX™

Chytrý lišák, který vás nezklame

Konsignační sklady:

Česká republika:

Uherské Hradiště

DS SPORT
Svatoplukova 234
tel./fax 0632/404 12

Ostrava

CYKLO PLUS
zámek Studénka
tel./fax 0655/712 80

Trutnov

BON SERVIS
Petříkovická 201
tel. 0439/34 11
tel./fax 0439/50 03

Jihlava

HIPP Cycles
Frítzova 2
tel. 066/280 21 I. 67, 51
fax 066/299 01

Plzeň

ŠIMANDL SPORT
V šipce 6
tel. 019/22 77 28
fax 019/22 67 13

Litoměřice

COBRA SPORT
Areál výstaviště
Zahrada Čech
tel. 0416/65 09, 58 62 I.128
fax 0416/65 09

Praha

GEM
Na šachtě 7
tel./fax 02/87 63 19

Slovenská republika:

Spišská Nová Ves

CYKLOSUN
Tepličská cesta 10
tel./fax 0965/258 52

Alekšince

(okr. Nitra)
CYKLOSUN
tel. 087/821 23

Žiar

(okr. Liptovský Mikuláš)

CYKLOSUN
tel. 0849/96 12 59
fax 0849/41 85

Hlavní sklad:

MÜLLER sport,
areál ACHP
Strunkovice nad Blanicí,
okres Prachatice,
telefon 0338/861 31,
fax 0338/212 89

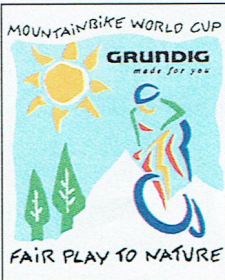
výdejní doba:

pondělí až pátek
8.00 – 16.00 hod.

Ve všech našich konsignačních skladech vám nabídneme velký výběr náhradních dílů a doplňků.

GRUNDIG CUP '95

Zmýlená neplatí. Jestliže jsme po nepřilíš vydařeném letním dostaveníčku Světového poháru MTB v Austrálii předpokládali, že to byl na delší čas první a poslední experiment, pořadatelé Grundig Cupu nás vyvedli



z omylu. Komerční zájmy mamutích koncernů často postrádají logiku, a tak se premiéra SP 95 odehraje opět v australském Cairns, a to již na samém začátku dubna. Dalším šokem je skutečnost, že cirkus World Cupu zavítá rovněž do Maďarska. Není žádným tajemstvím, že právě s touto zemí se Česká republika prala o právo jako první z východoevropských států pořádat jeden z podniků Světového poháru. Přednost dostali naši bývalí jižní sousedé. A propos, slyšeli jste někdy o maďarském závodníkovi na horských kolech?

Nováčkem mezi hostitely Grundig Downhill Cupu je celkem poprávu Švédsko, kde se rodí vynikající sjezdáři na čele s Tommy Johanssonem. Překvapivě se ani jeden ze závodů neuskutečnil v Německu, zemi vzniku celého seriálu.

Program SP 95 Cross-country

8. - 9. 4. Cairns (Austr.), 22. - 23. 4. Španělsko (místo zatím nebylo přesně určeno), 29. - 30. 4. Houffalize (Bel.), 6. - 7. 5. Maďarsko (místo zatím nebylo přesně určeno), 10. - 11. 6. USA (Východ), 17. - 18. 6. USA (Východ), 24. - 25. 6. Mont St. Anne (Kan.), 8. - 9. 7. USA (Západ), 2. - 3. 9. Plymouth (Brit.), 9. - 10. 9. finále v Římě (It.).

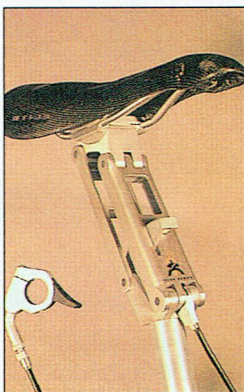
Sjezd

20. - 21. 5. Cap d'Ail (Fr.), 27. - 28. 5. Are (Švéd.), 17. - 18. 6. USA (Východ), 24. - 25. 6. Mont St. Anne (Kan.), 15. - 16. 7. USA (Západ), 12. - 13. 8. finále v Kaprunu (Rak.).

(BP)

POWER POST

Švýcarská sedlovka Kinetics či některé její taiwanské kopie jsou založeny na stejném principu - při zmáčknutí páčky na řídítkách se posouvá dolů či nahoru. Sedlovka Centerline Power Post je však zcela něco jiného. Zakládá se totiž na paralelogramovém prin-



cipu, kdy se při nastavení speciální páčky na řídítkách sedlo posune nejen dolů, ale současně i dozadu nebo dopředu. Pokud je sedlovka souběžně se sedlovou trubkou, nalézá se sedlo v nejvyšší poloze. Čím více se paralelogram posouvá dozadu, tím více se ocitá vzadu i sedlo. V náročném sjezdu, kdy je nutné mít těžiště co nejdále, můžete zůstat pohodlně sedět, nebo naopak, komu sedlo brání v potřebném pohybu, může ho lehce posunout ve směru jízdy. Zařízení váží 558 g a přijde zhruba na 250 dolarů.

(red)

MARZOCCHI DH3

V článku „Co nového ve vidlicích“ v minulém Bike Pelotonu jsme podrobně představili vidlice Marzocchi. Popisovaný byl i sjezdový speciál Kamikaze. Ovšem na vidlici s dnes tolik používaným názvem DH a k tomu ještě 3 jsme zapomněli. Neděste se, ono tomu vlastně tak není. To pouze italská firma Marzocchi rozhodla vidlici Kamikaze přejmenovat na DH3. Jedná se samozřejmě o totožný, vzduchoolejový model se zdvihem 77 mm. K dostání je zatím pouze v zelené barvě.

(BP)

ZVLÁDNE KAMIKAZE 200 KM/H?

Možná si vzpomínáte na poslední rychlostní rekord v jízdě na MTB, který dosáhl letos v březnu francouzský odvážlivec Christophe Donini (160 km/h). Se stávající hodnotou svého výkonu se však nespokojil a na 14. resp. 15. ledna 1995 ohlásil další pokus, jenž se uskuteční na sjezdovce v Arcs. Jeho stroj, jen vzdáleně připomínající bicykl, tentokrát ponese označení Kamikaze 08. Jedná se o kapotovaný

monopost, jehož stavba vychází z konstrukce motocyklu Yamaha TY 125. Není divu, tvůrcem „mountainbikové motorky“ je bývalý mistr světa v motocyklovém trialu Bernie Shreiber. Donini, který drží rovněž světový rychlostní rekord v jízdě na snowboardu (160 km/h), věří, že ho Kamikaze 08 dovede až k hranici neuvěřitelné rychlosti 200 kilometrů za hodinu!

(red)



CULLINAN DĚKUJE

Jak jsme již informovali, jeden z nejoblíbenějších a zvláště mezi fanynkami nejmilovanějších závodníků Dave Cullinan se na začátku roku podrobil velice těžké srdeční operaci. Čtyřicetiletý exmistr světa má do srdce voperovanou umělou žílu. Teoreticky by mohlo kdykoliv nastat její poškození a následovně Cullinanova zhroutil. Sebevědomý závodník se však rizika nebojí. „Umělá aorta je vyrobená z uhlíkových vláken nejlepšími technickými metodami. Určitě vydrží více, než si kdo myslí. Riziko není zase tak velké, když si uvědomíte, kolik stovek dopravních nehod se denně děje a jaká rizika na nás všude číhají,“ říká Dave.

Touto cestou by chtěl také poděkovat všem fanouškům za psychickou podporu, která hrála v jeho uzdravovacím procesu významnou roli. „Obdržel jsem spoustu dopisů ze všech koutů světa, i ze zemí, z kterých bych to nikdy nečekal. Ani mě nenapadlo, kde všude mám své fanoušky. Všichni mě drželi palce a přáli brzké uzdravení. Těžko si dovedete představit, jak mě kaž-

dý dopis potěšil. Nebýt toho, asi by to se mnou teď bylo mnohem horší. Díky.“

(dz)

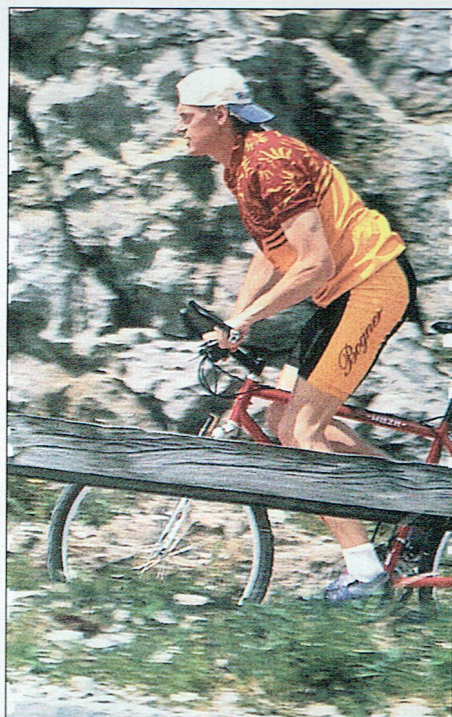


NÁVRAT ZA LEPŠÍM



Tomáš Adamec (na snímku vlevo) opouštěl republiku s vědomím, že končí s velkou cyklistikou. Přestože byl zhyčkan takřka profesionálními podmínkami v silničním týmu Slušovic, dokázal si cestičku ke kolu, tentokrát horskému, najít i při práci ve Spojených státech. Na vlastní náklady startoval na mistrovství světa ve Vailu a jako jediný z našich závodů dokončil. Když se dověděl jaké podmínky mají v současné době čeští bikeři, prohlásil, že ihned po Novém roce balí kufry. Zda se Tomášova návštěva rodné Moravy protáhne díky angažmá v některém našem bikovém týmu, uvidíme při prvních jarních závodech.

(em)



„WASIMU“ POMOHL BIKE

Tricetiletý zkušený harcovník světových lyžařských svahů Markus Wasmeier je jednou z nejpůvodnějších osobností v Německu, zvláště díky svým dvěma letošním olympijským vítězstvím v norském Lillehammeru. Dnes „Gold Wasi“ přiznává, že horské kolo sehrálo důležitou roli v jeho cestě na lyžařský Olymp. V idylických alpských terénech Horního Bavorska, které provázely celou sjezdářovu kariéru, budoval svoji kondici před startem olympiády a také se zde rodila jeho duševní rovnováha. „Na kole mne vždy napadají nejlepší myšlenky,“ říká Markus. V roli novopečeného trenéra německého reprezentačního týmu ve sjezdovém lyžování prosazuje mountain bike jako vynikající tréninkový doplněk.

(r)

„NAPNELISMUS“

Super Advanced Light Action, nebo nějak podobně by se dal nazvat výrobek Scotta Adamse a Grega Rawuka. Jedná se o nápadité, perfektně a velice jednoduše provedené napínací zařízení přehazovačky. Výrobci ho nazvali Bullet Brothers. Ten se stará o bezvadné napnutí ramínka a tím i řetězu. Použit se dá zvláště u starších přehazovaček, ale i novým ušetří práci a hlavně pružinu. Toto vše obstarává lehké aluminiové tělísko, či spíše plech, který se pomocí otvoru přimontuje pod maticí rychloupínáku. Na jeho druhém konci je provlečena pružina, připevněná pomocí malého přípravku ke spodní části ramínka přehazovačky. Ta jí právě drží v požadovaném napětí, takže řetěz běží přesně tak, jak má.

Tato věšička se hodí snad ke všem kolům, jak závodním speciálům, tak i k bikům levnějším, trekingovým či městským. Snad jen u kol silničních by se mohla zdát zbytečností. Oba výrobci jsou svým vynálezem nadšeni a o jeho účinnosti tak přesvědčení, že všem nespokojeným zákazníkům jsou připraveni vrátit celou nákupní cenu. A nevýhody? Snad jediné o něco vyšší váha kola a jeho vzhled.

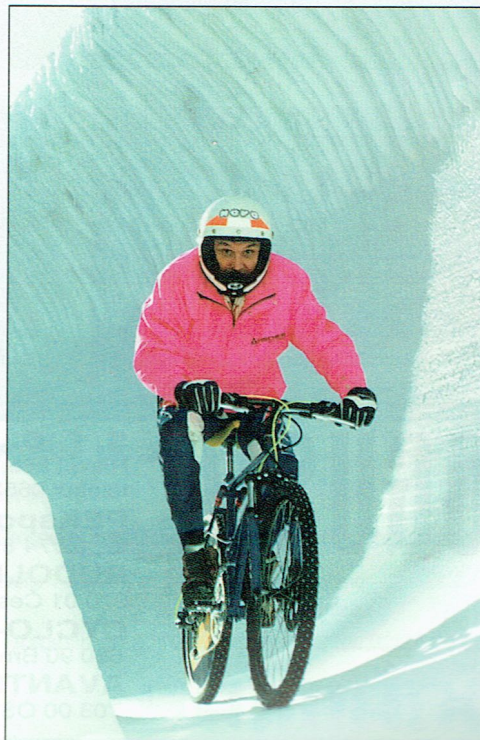
(žek)

LENDL UŠŤVAL SAMPRASE

Svého času se tenisová legenda, Ivan Lendl, podílela výrazně na vzestupu současné světové jedničky Peta Samprase, který dělal Lendlovi sparringpartnera. Společné tréninkové kempy pořádají i nadále a na jednom z nich Lendl, známý milovník cyklistiky, vytáhl svého kolegu na mountainbikovou výjízdku. Jak to dopadlo, sdělil Sampras novinářům následovně: „Jeden den jsme strávili tři hodiny na horském kole. Tři hodiny neustále v kopcích a v Ivanově tempu mne úplně ušťvaly...“

(pel)

BOB - RUN



Zřejmě jeden z nebláznivějších sjezdových závodů na horských kolech se uskuteční 12. února příštího roku ve švýcarském horském středisku Sv. Mořic. Na olympijské sánkařské a bobové dráze se odehraje světová premiéra MTB downhillu v ledovém korytu. Za touto myšlenkou nestojí nikdo jiný, než švýcarský designer kol českého původu Bob Sticha (na snímku). Zaslal pozvánky deseti nejlepším světovým sjezdářům a hodlá umožnit vstup dalším padesáti odvážlivcům. Případní zájemci se mohou informovat na adrese: Bob-Run-Biking, Bob Sticha Shop, Scheibackerstrasse 3, CH-9000 St. Gallen, Schweiz. (BP)

Z evropských velovýstav

TRENDY '95



Novelizace brzd zasáhla i do podoby brzdových pák. Tyto paralelogramové jsou rozhodně konstruktivně nejzajímavější. Nejen z tohoto snímku je patrné, že Scott chytil ostrý vítr roku 1995 do plných plachet.



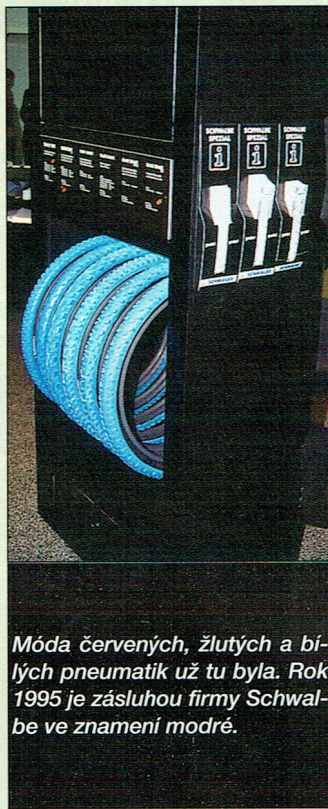
Trochu moc převodníků, ne? Kazetový systém D.A.R.T. rozhodně stojí za pozornost, možná totiž jednou budeme moci prohlásit: „No jo, čtyři převodníky, ty už byly ve čtvrtém Bike Pelotonu v roce 1994!“ Je tedy D.A.R.T. skutečně průkopníkem dalšího vývoje nebo slepým ramenem?



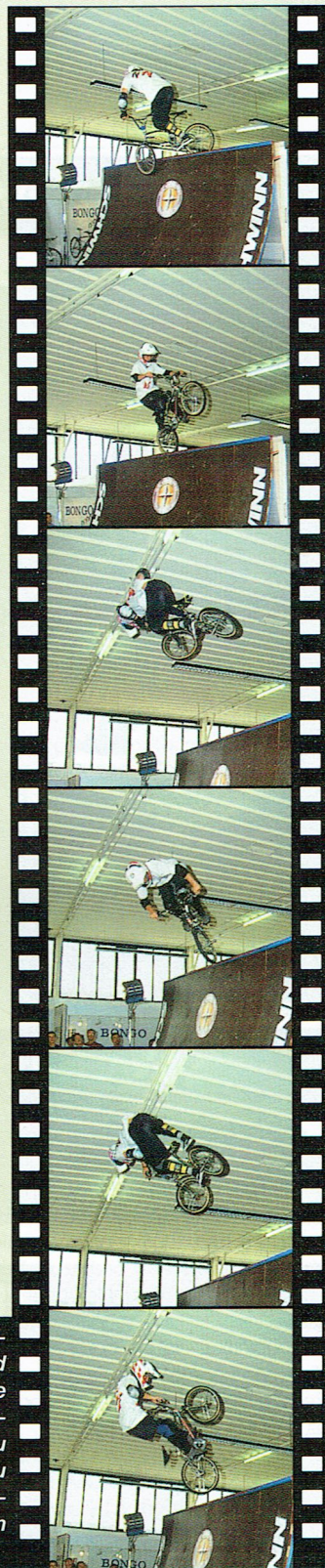
Sjezdové vlašťovky vyletěly z hnízda už letos. Italský výrobce, známý spíše ze silnice - 3TTT -, představuje tento novotvar v dalším, nepříliš opodstatněném provedení, s nastavitelnou hrazdičkou.



Zvedá Suntour hlavu proto, aby mu ji nemilosrdná ruka konkurence mohla lépe utít, nebo je to první signál jeho zmrtvýchvstání? Řazení v otočném gripu připouští spíše druhou alternativu. Mimochodem také proto, že Suntour je poprvé plně kompatibilní se Shimanim a tedy i dalšími systémy.



Móda červených, žlutých a bílých pneumatik už tu byla. Rok 1995 je zásluhou firmy Schwalbe ve znamení modré.



AUGUSTA



S. r. o., velkoobchod CYKLO&BIKE,

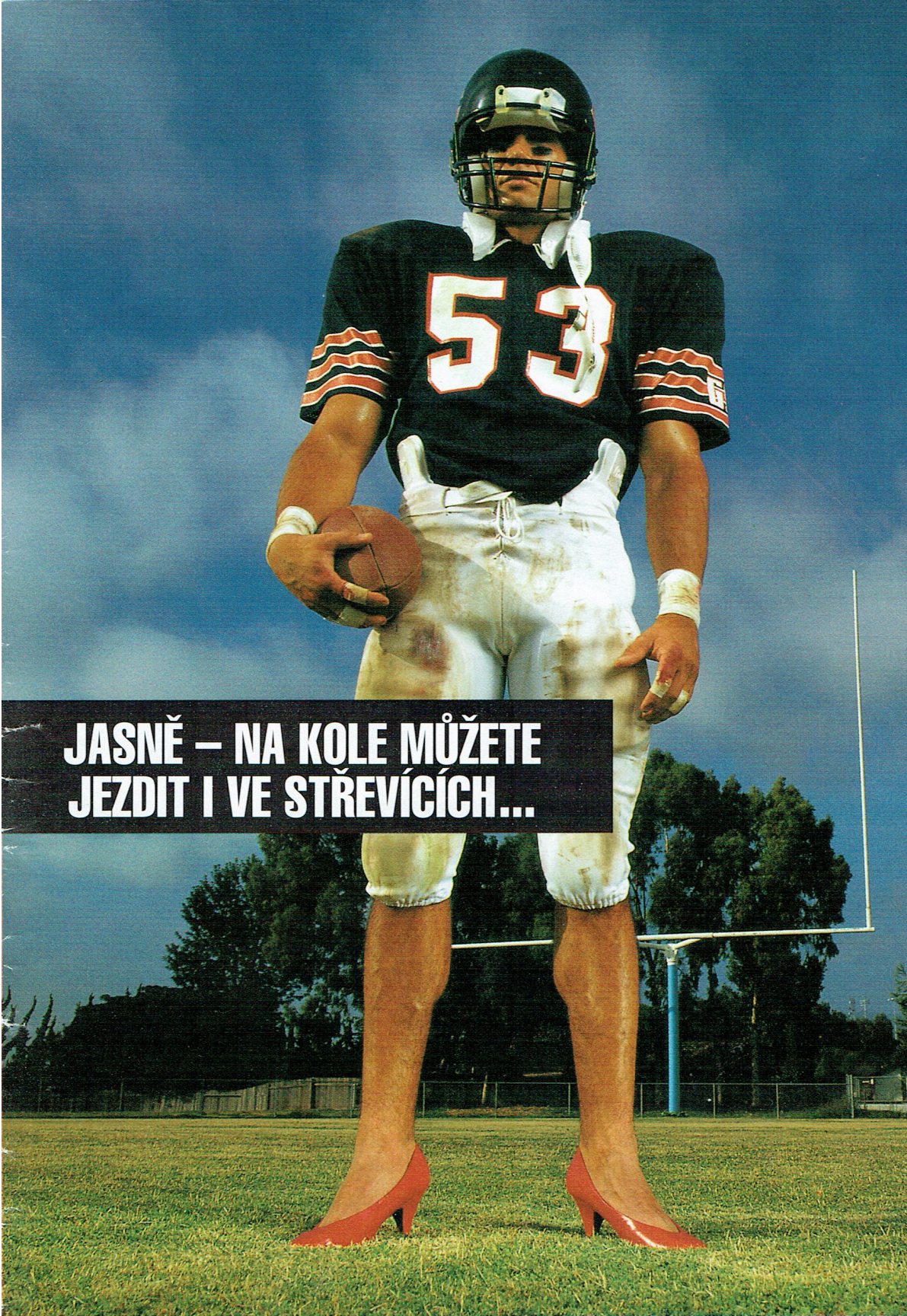
Hlavní 266, 747 81 Otice, tel. 0653/21 12 40 kl.267,
telefax 0653/21 84 59

PEKsport, s. r. o., Vršovická 466, 101 00 Praha 10,
tel. 02/74 89 94, telefax 02/73 26 29

RUDOLF STRNAD, Rudolfská 18,
370 01 České Budějovice, telefax 038/731 24 53

CYCLO-KLUB, Královopolská s.r.o., Křížkova 68,
660 90 Brno, tel. 05/712 10 39, 712 10 40, telefax 05/712 10 37

AVANTI CYCLESPOŁ, s.r.o., Hlavní třída 708
708 00 OSTRAVA-Poruba, telefax 069/691 90 45



**JASNĚ – NA KOLE MŮŽETE
JEZDIT I VE STŘEVÍCÍCH...**

... nebo hrát kopanou v gumovkách a s ploutvemi lyžovat.
Ale nic moc si od toho neslibujte.

Proto jsou pedály a cyklistická obuv Shimano něco EXTRA.
Vznikla proto, že ji sport potřeboval a protože ji závodníci
a sportovní cyklisté požadovali.

Pohodlná cyklistická obuv Shimano je předpokladem
vítězství.

Prospecty cyklistické obuvi s příslušným typem pedálů '94
obdržíte v odborných prodejnách nebo přímo

PAUL LANGE & Co., Hradešínská 5, 101 00 Praha 10, tel. 02/24 24 65 62

SHIMANO



AUTHORBIKE®

Kupte si lepší kolo než máte. (A než mají ostatní.)



Miloslav Kvasnička - trojnásobný
vícemistr světa v cyklokrosu

... a které je levnější, než si myslíte.

Jízdní kola AUTHOR jsou konstruována z hlediska maximální užité hodnoty a spolehlivosti v poměru k ceně. Tvůrci kol tráví každý rok několik měsíců přímo u výrobců jednotlivých dílů v Evropě a Asii, která se stala světovým centrem výroby značkových horských kol (Mongoose, Scott, Marin). Na místě vybírají současné nejpevnější a nejlehčí materiály, z nichž vytvářejí optimální konstrukci rámu, který je základem každého kola. Použitím japonských komponentů Shimano dosahují přesného a snadného ovládnání a mimořádné životnosti mechanických dílů. Vzhledem k velkému objemu výroby kol AUTHOR mají tvůrci exkluzivní postavení u dodavatelů a při obchodních jednáních dosahují výhodných cen. Toto je celé tajemství vzniku kol AUTHOR, značky, kde neplatíte pouze za dobré jméno, ale především za jedinečný design a technickou kvalitu.



Součástí každého jízdního kola AUTHOR je kupón se značkou soutěže „S AUTHOREM DO AMERIKY“. Pokud kupón vyplníte a předáte prodávající, stane se účastníkem této soutěže. Získáte možnost vyhrát zájezd pro dvě osoby do USA nebo jeden z pěti zájezdů pro dva na Kanárské ostrovy v září roku 1995.



AUTHOR®