M5 pro gramhoniče

Superlehké silniční brzdové čelisti se stávají určitou módou a tuningu chtiví, pokud možno movitější, zákazníci mají rozhodně z čeho vybírat, ať už budou preferovat karbon či dural. Bývá ale poměrně běžné, a to především u některých karbonových modelů, že vzhledem k nižší tuhosti konstrukce není brzdný výkon právě oslnivý. To ale určitě není případ brzd **M5 Pro**,

které se svou příhradovou konstrukcí precizně vyfrézovanou ze slitiny 7075 patří naopak k těm absolutně nejtužším, a především dokonale funkčním. Takže pokud přemýšlíte, že své čelisti Dura-Ace či Super Record nahradíte něčím netradičním, M5 Pro vám rozhodně nebudeme rozmlouvat. Přestože neobvyklý tvar nemusí na každého působit tak elegantně jako většina standardních modelů, v případě modré, červené nebo zlaté anodizace se jedná o vyloženě nepřehlédnutelný kousek. My jsme si do testu vybrali co nejdecentnější černou verzi, ať už ale zvolíte jakoukoli barvu, můžete si být jisti, že máte na kole jedny z nejlehčích brzd na trhu – jedna čelist, konkrétně zadní, totiž váží pouhých 75 gramů, takže v případě páru jste na necelých sto šedesáti gramech. Sice bez brzdových gumiček, ty jsou ale svou hmotností takřka zanedbatelné, zvlášť jedná-li se o poréznì směs pro karbonovou brzdnou plochu ráfku. Jen pro srovnání, pár čelistí Dura-Ace váží 297 gramů, Super Record 272 gramů a Sram Red 287 gramů. Sami tedy jistě uznáte, že M5 Pro patří mezi to vůbec nejlehčí. Pokud vám ale vrtá hlavou, proč působí tak širokým dojmem a svou příhradovou konstrukcí připomínají oblouk pražského železničního mostu, pak je na vině požadavek nekompromisní tuhosti. V tomto ohledu patří M5 Pro k tomu nejlepšímu a například konstrukce Campagnolo Skeleton je proti nim při silném stisku páky podle nás měkká jak žvýkačka.

Ze všeho výše zmíněného vyplývá, že kombinace nízká hmotnost/tuhost byla zvládnuta na jedničku. Ovšem stejně tak dobře konstruktéři zvládli naladit pákový poměr, a to bez berliček, jakou je třeba mechanický posilovač tvořený dalším přidaným ramínkem rozevírajícím od sebe hlavní čelisti. Právě podobným řešením si někteří výrobci u superlehkých čelistí pomáhají, M5 Pro ovšem nabídnou naprosto skvělý výkon a současně velmi dobrou dávkovatelnost brzdného účinku i při použití standardní dvojice ramen. Z našeho pohledu je výkon velmi podobný vrcholným modelům Shimano, takže nízká hmotnost rozhodně není ničím vykoupena. Vlastně tak trochu je, zaprvé poměrně pracným čištěním vnitřních prostor čelistí a zadruhé cenou, která v páru činí 10 600 korun. Pokud se ale poohlédneme po jiných, podobně lehkých tuningových brzdách, zjistíme, že cenovka je u všech plus minus podobná. Za jediné skutečné minus tak považujeme absenci „vyhazováku“ v případě, že chceme

čelisti použít v kombinaci s jinými pákami než Campagnolo. Jinak se nám hodně líbila preciznost zpracování, zřetelná jak při seřizování špalků, tak třeba při dotahování lanka, které je jištěno dvojicí červíků – z každé strany jedním. Samozřejmostí jsou titanové šroubky či pružinka u seřizování předpětí lanka.

Budete-li se chtít podívat na nabídku barevných variant, tak brzdové čelisti M5 Pro najdete v portfoliu společnosti Airoo, která na náš trh podobné šperky dodává již tradičně.

(kad)

+ tuhost konstrukce, brzdný výkon, velmi nízká hmotnost
− absence vyhazováku, složitější čištění

ZeroRH+ Gotha Team

Cyklistické brýle Zerorh+ Gotha Team patří rozhodně k těm neokoukaným, a to jak tvarem, tak i samotnou značkou. Současně však náleží k tomu nejkvalitnějšímu, co si můžete pro ochranu svého zraku při sportu pořídit. Klasická konstrukce s horním nosníkem, do nějž je usazen jednodílný zorník, je doplněna sklopnými nožičkami s optimálním tvarem a protiskluzovým zakončením Sport Grip. Ostře řezané rysy obruby s matně černým lakem se opakují také u nožiček, na nichž najdeme nepřehlédnutelné plastické logo značky. Výška zorníků patří k průměru a je dostatečná pro předejití zafukování do očí při rychlejší jízdě, proti zamlžování slouží malé otvory na bocích skel. Velmi důležité je u testovaných brýlí provedení nánosníku s označením Dual-Fit Bridge Nose. Jeho dosedací plochy jsou, stejně jako nožičky, potaženy analergickým nylonem, přičemž zde najdeme dvě polohy sklonu nánosníku. S jejich pomocí se dá snadno nastavit výška usazení brýlí na obličej, takže variabilita rozhodně vítězí. Jediné, k čemu máme připomínku, jsou lehce rušivé odlesky nánosníku v zorníčích, a to díky použití výrazné žluté barvy. Černé dosedací plochy by v tomto ohledu byly podle našeho názoru praktičtější. Naopak naši maximální spokojenost si brýle vysloužily naprosto perfektním usazením na obličeji a svou variabilitou, kdy budou podle nás tvarově vyhovovat jak jezdcům se širším, tak i spíše užším obličejem. Flexibilita konstrukce je zde vynikající.

Cena testovaných brýlí s velmi příjemným kouřovým sklem se zrcadlovou úpravou je 2570 korun. Standardní zabarvení zorníků pak umožňuje použití těchto brýlí jak na silniční, tak i horskou cyklistiku. Další možností je paket brýlí, kde jsou dané zorníky doplněny ještě o výměnná čirá skla, případně je možné zvolit luxusní variantu s fotochromatickými skly, a to s indexem zatmavení od 15 do 48 procent.

(kad)

+ usazení na obličeji, variabilita nánosníku, zpracování
− lehce rušivé odlesky nánosníku

Ze šampusu na řídítka

Korková zátka, vždy s takovou radostí vystřelená z lahve šampusu, nebo častěji spíše ze šumivého vína šampus imitujícího, má s gripy **Haven Ergo Kork** společné jedno, materiál.

Tedy v případě gripů to není tentýž korek jako u zátek, ale jde o syntetický korek, jehož provedení zaručuje podobné vlastnosti jako v případě originálu, takže kvalitní absorbci vibrací a neklouzavost i při jízdě bez rukavic. Gripy ergonomického tvaru mají při délce 130 mm pouze jednu pojistnou objímku na imbus na vnitřní straně, vnější strana s opěrnou plochou je bez pojistky. Vnější materiál obaluje plastový základ, tedy stejné provedení jako u pryžových lock-on gripů. Hmotnost páru těchto gripů je 162 gramů, což je u ergonomických modelů standard.

Tvarově patří tyto gripy s průměrem středové partie 34 mm k silnějším a totéž lze tvrdit i o opěrné ploše na vnějším konci, která je dostatečně výrazná. Na druhou stranu ovšem existuje celá řada ještě silnějších typů, takže bychom tento zařadili mezi lehce silnější střed. Úchop středové části je vzhledem k profilaci pro prsty pohodlný a totéž platí i pro opěrnou plochu na vnějším konci, jejíž pokrytí drobným mřížkováním nevadilo ani při absenci rukavic. Materiál je právě při jízdě bez rukavic, kdy se dlaně potí, velice příjemný a proti gumovým gripům, které ve zpocených dlaních kloužou a postupně se naleptávají, mnohem méně náchylný na opotřebení vlivem agresivního potu. Samotné tlumicí schopnosti bychom i přes na první dojem tvrdší provedení hodnotili jako průměrné.

Za 499 korun jsou tyto gripy vhodné především pro ty, kdo na kole stráví hodně času za každého počasí, tedy cestovatele. Závodník nejspíš sáhne po klasickém tvaru a nižší hmotnosti, naopak turista a výletník by mohl ocenit životnost a pohodlný úchop.

(už)

+ příjemné na omak, pohodlný tvar
− pro někoho tloušťka

Do zimy v kraťasech?

Už jsme si zvykli, že moderní pojetí bikingu příliš nepřeje kombinaci zimních čapáků a kol s vyšším zdvihem, a jezdci tak vozí přes teplé elastické kalhoty ještě volné kraťasy, aby prostě nevypadali „divně“.

Tak trochu do extrému to zahnala firma **Vaude**, která je specialistou na outdoorové a cyklistické oblečení, se svými zimními kraťasy **Minaki**. Za tenhle počin mimo jiné získala ocenění Eurobike Awards 2014, ovšem někomu nad tímhle může zůstat rozum stát. Jde totiž o zateplené kraťasy, ano zateplené. Zatímco kalhoty, neprofuky nebo jen šusťáky dokážou udržet komplexně teplotu uvnitř, do kraťasů přece táhne, byť jsou pod nimi ještě čapáky nebo návleky. Minaki prostě sází na to, že jezdec potřebuje více tepla na stehna a kolena, kdežto holeně a lýtka může mít v chladu. Střih těchto zimních šortek je tedy delší a kolena kryje vodědolný materiál, stejný jako na zadní partii. To hlavní, co je činí tak exotickými, je ovšem zateplení na stehnech. Kvalitní PrimaLoft, používaný třeba do zimních bund, hezky naducává materiál nahoře na stehnech a na bocích, kde zajišťuje tepelnou izolaci. V pase je speciální stahování pouze přes zadní partii a na bocích jsou ještě ventilační zipy. Každopádně si nedokážeme představit, jaké to bude v silném mrazu, to asi zvítězí čapáky a přes ně nefuky, ale pro nadšence toužící jezdit v šortkách celý rok to je alternativa, byť celkem exotická. Cena ovšem není tak přemrštěná a nějakých 3500 korun se ještě dá snést, vždyť to nejsou obyčejné kraťasy, ale zimní.

(už)