

# Tetanus – postrach cyklistů?

Co je to vlastně tetanus? Jedná se o smrtící onemocnění, které může vzniknout i po malých úrazech. Mohou ho způsobit drobné oděrky, zaškrábání prachu a šterku z povrchu silnice, třísky, ale i drobné poranění například při práci na zahradě. Původcem tohoto onemocnění je anaerobní bakterie Clostridium tetani, která představuje velké nebezpečí u uzavřených ran, kde není možný přístup vzduchu. V některých případech se může stát, že jsou přítomny pouze spory tetanu, které se probudí až ve vhodných podmínkách.

Toto onemocnění postihuje nervový systém člověka a projevuje se křečemi ve svalích, nejprve v čelistních (trismus). Později se dostávají také křeče dýchacích svalů, na které postihy, pokud mu nebyla poskytnuta pomoc, pomalu umírá. Léčba probíhá pomocí léků typu curare, které využívají funkce sípového jedu indiánů. Tyto léky pomáhají snížit svalové napětí a křeče.

## Ošetření

Ač se to může zdát velice drsné a mnozí z nás se s tím už bohužel setkali, ono hrubé čištění rány kartáčem a mýdlem pod tekoucí vodou je opravdu

nezbytné. Po dokonalém vyčištění rány přichází na řadu dezinfekce, kterou zpravidla představuje Septonex spray nebo jodová tinktura, eventuálně jodové pero. Pro alergiky na jod je pak řešením použití dezinfekce, která se nazývá Betadine.

Pokud se stane, že poranění nebyl očkován proti tetanu a odření jsou většího rozsahu, pak je nutné ošetření na chirurgickém oddělení. Zde dostane pacient také hotové protitetanové sérum (protitetanický lidský imunoglobulin) a k tomu je též očkován proti tetanu ještě jednou malou injekcí (anatoxin tetanu).

## Očkování

Očkovací látka (čištěný tetanický anatoxin) se podává injekčně do hýžděvého svalu třemi dávkami. Základní očkování se provádí u osob, které nebyly proti tetanu očkovány nebo byly očkovány před více než deseti lety. Doporučený interval mezi první a druhou dávkou je šest až deset týdnů, třetí se pak podává s odstupem šesti až deseti měsíců. Očkování nás chrání po dobu deseti let, po kterých musí být provedeno přeočkování. To se naštěstí provádí už pouze jednou injekcí. Očkování probíhá

na bázi takzvané aktivní imunizace, kdy si tělo samo vyrábí potřebné protilátky. Po očkování musí pacient zůstat alespoň půl hodiny pod dohledem lékaře, kvůli případným alergickým projevům. Někdy může následkem očkování dojít k zarudnutí, případně bolesti v místě vpichu. Ve vzácných případech nastává alergická reakce doprovázená teplotami a bolestmi hlavy a svalů. Pak je nutné znovu vyhledat lékaře.

Dříve se očkování proti tetanu značilo do občanského průkazu, to dnes již není možné, a proto si přeočkování musíme všichni hlídat sami.

Očkování provádí každý praktický lékař nebo chirurg a, což vás bude asi zajímat, je poskytováno zdarma! V žádném případě nebuďte naším cílem vás vystrašit. Z vlastní zkušenosti vím, že se nám však takové věci, jako je očkování, v hlavy často vytráčí. Napsat si to do kalendáře a přesně za deset let jít na přeočkování, to bohužel není možné. Snad se nad tímto článkem alespoň zamyslete a možná se po třiceti letech, kdy se vám úspěšně dařilo na to zapomenout, znovu na očkování ke svému lékaři objednáte.

Text: Honza

# VDO Cytec C05+



Německý výrobce cyklocomputerů, firma VDO znovu rozšířila svůj výrobní program a pro rok 2003 nabízí novinek v podání bezdrátové verze osvědčeného typu C05. O kvalitě produktů této firmy svědčí fakt, že je výhradním dodavatelem palubní elektroniky pro koncern VW ale i jiné výrobce automobilů, například Porsche. Co se týče měřících přístrojů, není tedy VDO žádným nováčkem.

Pětifunkční model C05 je v tomto případě doplněn o bezdrátový přenos, který byl až donedávna výsadou pouze dražších modelů. Samotný computer je k nerozeznání od klasické verze s kabeláží, pouze jeho útroby skrývají navíc přijímač signálu. Jednotlačítkové provedení je maximálně jednoduché a přehledné, display je velký a velice dobře čitelný. Pět funkcí nabídne uživateli měření

okamžitě rychlosti, denní počítáč kilometrů, počítáč celkové najetých kilometrů, hodiny a čas jízdy s automatickou funkcí start/stop.

Po designové stránce není tomuto computeru co vytknout. Futuristické šedo-stříbrné provedení je ostatně vlastní všem výrobkům se značkou VDO Cytec. Malý, tvrdě vydržený, vysíláč se připevňuje na vidlici pomocí dvou plastových pásků, držák počítače je uchycen k řídkému pomocí pevné gumičky ala Sigma. Balení obsahuje podrobný návod ve dvanácti jazycích a to včetně češtiny. Cena bezdrátové C6-nula-pětiky je 990 korun.

Je-li pravda, že obal prodává, tak tento fakt si německý výrobce vzal maximálně k srdci. Stříbrná plechová krabička s plastickým vyražným nápisem Cytec, je rozhodně vydržená. Může sloužit například ke strádání peněz. Pak by bylo dobré ji opatřit popiskou „Můj nový bike“, aby z ní někdo nebral peníze na zbytečnosti v podobě jídla nebo oblečení pro děti. Úplně ideální využití této krabičky bude na úschovu cigaret pokud zjistíte, že jezdit na kole nebo jinak sportovat nemá žádný smysl.

Text a foto: Honza



# Aricle



Vždycky když se na našem trhu objeví nějaká nová značka, je více než pravděpodobné, že v tom má prsty pražská Komersia. V záplavě všech značek, které tato společnost opečovává, je už asi jedno, zda jich bude o jednu více či méně. Z toho jistě bude těžit zákazník, neboť Aricle nabízí pěkné věci za přijatelné ceny a pod křídly Komersie se mu bude jistě u nás dařit dobře.

Nabídka této asijské značky je bezesporu zajímavá. Zahnuje řídítka, nástavce, představec, sedlovky, sjezdové a BMX kluky, převodníky a další věci. Pro všechny tyto komponenty jsou charakteristické kvalitní materiály, výborné zpracování a cena, nad kterou se naštěstí nezamotá hlava.

Pro dokreslení představy o sortimentu této značky bychom vám rádi nabídli MTB představec, jehož cena činí 850 korun a který váží 155 gramů při délce 110 milimetrů. Další avizované délky jsou 120 a 130 mm. Úhel sklonu představce je 8 stupňů a jako materiál posloužil tepelně upravený hliník třídy 6061. Zpracování představce bylo samozřejmě svěřeno CNC stroji.

Z jiného soudu jsou rovněž biková řídítka se značkou Aricle. Materiál zde poslouží stejný jako u představce a přes nízkou cenu je zde využita zeslabovaná stěna. Šířka řídítek je 58 centimetrů, jejich hmotnost pak 178 gramů. Pokud po těchto kládech zatoužíte, nebudete muset sahat moc hluboko do peněženky. Cena 180 Kč je opravdu lidová.

Posledním komponentem, u kterého bychom se rádi zastavili, jsou rohy. V nabídce jsou dva typy, krátké rovné nebo delší mírně zahnuté, oba typy v černé nebo stříbrné barvě. Za krátké i dlouhé rohy zaplatíte úplně stejně a to 290 korun za pár. A vážná? Asi 115 gramů dlouhé a přesně o deset více krátké. Tedy vlastně naopak.

Text a foto: Honza

# V PODÁNÍ WTB

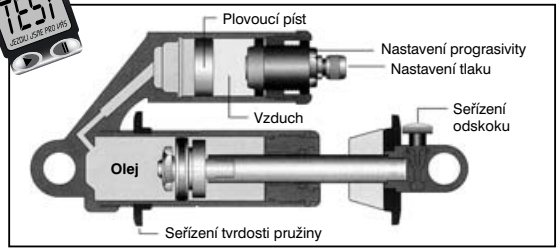


Jasným faktem je to, že bez SPD systému bychom se dnes jen stěží obešli. Jejich nenahraditelnou funkci v záběru, a tím přenosu síly, oceňují i sjezdaři a závodníci BMX. Každý z výrobců, který vyrábí pedály zařazuje jejich variantu pro nášlapný systém. Není divu, že se uchytil i v takových disciplínách jakými jsou snowboard, kde se setkáváme s SPD mechanismem. Jediným rozdílem je, že jste v něm lapani napevno a pro uvolnění je třeba zatáhnout za určenou páčku, nebo zmačknout ten správný knoflík. Tady nemají roli pomocníka v záběru, ale výraznou změnu v komfortu. Všiml jsem si pedálů WTB, které jsou určeny pro nášlapný systém. Premiéra probíhá na kole KHS, kde byly namontovány. Svým designem jsou trochu archaická a spoléhají obdobně jako starší Shimano, nebo současný LOOK na dobro a oporu nehu. To by se mělo projevit v jejich slušné životnosti a bezproblémové funkci. Větší plocha kontaktu je jistě velmi příznivou v přenosu síly, na druhou stranu nese nevýhody v oblasti celkové váhy. Záleží pak jen na tom, který argument má u vás větší váhu.

text a foto: Tereza

**HOO KOO E KOO®**  
 rám Gold Series 6061 Alu, Genesis geometrie  
 vidlice Manitou Axel Super, zdvih 80 mm  
 vybavení Shimano LX/Deore, Bontrager  
 velikosti XS (13), SM (15,5), MD (17,5), LG (19), XL (21)  
 cena 29.990 Kč  
 www.bretton.cz  
 www.garyfisher.cz

# Manitou SPV



Kvalitních zadních tlumičů v poslední době na trhu přibývá a protože radikálně roste i počet celoodpružených kol, není to nic překvapivého. Mezi elitní výrobce se tlačí firmy tradičně vyrábějící jednotky zadního odpružení, stejně jako známí výrobci vidlic. Manitou také nezažehl a nyní představuje dva tlumiče, jejichž zpracování, funkce i design jsou na vysoké úrovni.

Manitou vybavil své tlumiče širokou škálou seřizovacích prvků a my se vám nyní pokusíme vysvětlit, o co inženýrům z Kalifornie šlo. Myšlenka je prostá a jde o podstatě o to samé, jako u tlumiče Fox Brain, montovaného na kola Specialized Epic. I zde se tvůrci snažili zajistit jezdcům maximální efektivitu vřízení při jízdě v těžkém terénu a zároveň omezený pohyb tlumiče tam, kde je cesta rovná jako stůl. Výsledkem ovšem není to samé jako u tlumiče Fox. V Manitou mysleli hlavně na freeridery a vyznačavače technických trailů, než na XC chrtý. Z toho plyne, že se tlumiče neuzavírají úplně, ale jejich chod se pouze zpomalí. Tajemství se skrývá ve ventilu SPV, který je umístěn v expanzní nádobě. Jeho úkolem je reagovat na silu podtlaku do tlumiče a podle toho omezit průtok oleje do expanzní nádobky. Tlumič se tedy nedokáže uzavřít, ale dokáže odhadnout, po čem jede a jak aktivní odpružení je potřeba.

Seřizání je možné čtyřmi způsoby a klidně se přiznáme, že vyšší variantu se šesti seřizovacími prvky už téměř nechápeme. Nicméně u tohoto tlumiče je možné uhotovovat pružinu (nebo přifouknout komoru se vzduchem), nastavit míru zpětného útlumu a pak jsou tu ještě dvě možnosti ovlivnění funkce

systému SPV. Prvním je nafouknutí malé vzduchové komory na expanzní nádobce, jejíž tlak přímo ovlivňuje, jak silně nárazy bude tlumič považovat za hodné jako impuls omezení jeho pohybu. Druhým je změna jejího objemu, ovlivňující progresivitu útlumu komprese. Čím je komora menší, tím více tlumič zpomalí ke konci kroku, což je ochrana před jeho poškozováním častým provcakováním „na doraz“.



Samotný plovoucí píst funguje na principu do sebe zasazených misticů, které se při pomalém průtoku oleje (na malých nerovnostech) zasunují do sebe a tím omezují v pohybu na zhruba třetině dráhy, zatímco při rychlém a silném nárazu se tlačí k sobě úplně a pak posunou. Tim dojde k posunu do vzduchové komory, která pak podle nastavení tlaku a velikosti reaguje.

text a foto: mara  
 ilustrace: Manitou

# Scott Manx 2,0 K

Scott každým rokem představuje širší a pestřejší nabídku doplňků pro svá kola a tak bylo jen otázkou času, kdy pořádně vstoupí i do výroby kvalitních pneumatik, kterými by mohli osazovat své elitní biky. Prvními vlastnostkami v tomto směru jsou gumy Manx, kterým jsme se podívali na zoubek hlavně v hlubokém blátě lednových lesů. Naštěstí jsme se také stihli na Manxech svázat ještě po sněhu a ledu, takže posudte, jaký na nás udělali tyhle pneumatiky dojem. Dříve, než si poohlédneme roškovými vlastnostmi tohoto vzorku, bylo by dobré vědět něco o možnostech technologií, které tyto pneumatiky přinášejí. Testovaná verze je o šíři 2,0 a v provedení s kevlarovou patkou. Na boku pneumatiky designové dovtváří modry pruh, efektní jsou i naproti sobě posazené oboustranné nápisy. Scott dodává 415 gramů vážící Manxy s hustotou 127 TPI a pouze v kevlarové verzi. Máte však možnost jezdit i o něco



těžší variantu s drátěnou patkou, nebo dokonce verzi bezdžouzku. Cena testovaných pneumatik s kevlarovou patkou by měla být okolo 1099 korun.

První zkušenosti s Manxy jsme udělali na to kost zmizlémi terény pokrytém slabou vrstvou sněhu a přesně podle očekávání byl tady hrubší a výraznější vzorek naprosto ve svém žlvtu. Manxy se rozhodně dokázaly ve sněhem sít a jejich zákus do podkladu byl příkladný. Stejně se dá s klidem tvrdit i o jízdě v blátě,

teré, které sice poměrně výrazný drapak dokáže zalepit, ale díky širším rozestupům špalíků není problém pneumatiku při rozumné rychlosti zbavit bláta, které dokáže vyfouknout ze vzorku celkem hbitě. Univerzální vzorek pro přední a zadní kolo není výrazně šipovitý a tak jej ani není třeba na zadní kolo otáčat a zvyšovat si valivý odpor. Ten je mimochodem v terénu téměř nezatelný, ale horší to bylo na silnici, kde se Manxy galuskám rozhodně nepřiblížují. Díky výraznému vzorku však tyhle gumy nejen skvěle zabírají, ale také dobře brzdi, takže do těžšího a blátivějšího terénu je můžeme klidně doporučit. Ostudu si navíc s kvalitními a pěkně zpracovanými Manxy rozhodně neuděláte.

Jste-li tedy příznivci cross country a navíc sympatizujete se snažením Scotta o průlom do oblasti gumárenského průmyslu, máte hned dva důvody navíc, proč si právě Manxy pořídít na své kolo.

text a foto: Mara