

Firma Merida má nově v nabídce silniční rám využívající karbonových trubek lepených do duralových spojek. Rám má aerodynamické profilování spodní a horní rámové trubky z kompozitu, podobně je profilovaná také duralová sedlová trubka s vybráním pro zadní kolo. Precizně zpracovaná zadní stavba využívá samozřejmě stejného materiálu jako dvě hlavní rámové trubky. Jelikož jsme zatím neměli možnost tento krásný kousek otestovat, můžeme pouze konstatovat, že celkové zpracování, hmotnost i decentní barevné provedení s prosvítajícími uhlíkovými vlákny jsou téměř uměleckým dílem a naše redakce se již nemůže dočkat, až vám přinese podrobnější informace i nějaké ty jízdny dojmy s touto novinkou.

Vydali jsme se okusit, která chuť české děháčko na novou trať do Liberce. Jako letití znalci možnosti Jěstědu jsme byli dost nemile překvapeni trati, která nebyla ani veselá a hravá, ani nápaditá a výpňá, ale především pro většinu jezdců nesjízdna. Stavitelé jsou sice alespoň z poloviny z oblaga, neboť tvoří jídně než v jednom průseku lesem jim údajně zakázali ochraňat, ale i tak se dá na jejich vrub přičíst minimálně neodhadnutí možnosti českého DH pelotonu. Když jsme při pátečním projíždění nevěřící koukali na některé prudké pasáže, ještě jsme netušili, kam se bude kvalita povrchu ubírat při samotném závodě. Abychom to zkrátili, v nejtěžším místě se v druhém kole po několika minutách přeháňce podařilo sklouznout dolů jen asi sedmi závodníky, což hovoří samo za sebe. Závěr z této veselé štařkaře je jednoduchý. Je určité chvalohodné přiblížování náročnosti tratí Světového poháru, ale je také nutné si uvědomit, že tam nejedzí kategorie Hobby a že i nejlepší domácí závodníci dojíždějí na světáku kdesi v poli poražených.

Byl to teprve květen, a pro drtivou většinu české cyklistické veřejnosti je sezóna v plenkách, dovolací a výrobcí kol už dávno myslí na modely pro rok 2004. U největšího domácího producenta kol, společnosti Universe Agency, narazil při přípravě nové kolekce Authora na nepřijemný problém. Na Taiwan, kde se v této době dohadují ty nejdůležitější detaily ohledně výroby kol se v současné době v podstatě nedá dostat, neboť zde, stejně jako v dalších částech jihovýchodní Asie i mnoha místech zbytku světa, rádí nemoc SARS. Doufáme, že se vše nakonec vyřeší, neboť stejné problémy bude mít určité množství dalších značek, nejen od nás nebo z Evropy, ale z celého světa. Jak tato nová hrozba začlaoumá s trhem, a to nejen jízdnicích kol, v příštím roce, můžeme zatím jen spekulovat. Doufáme však, že to dopadne dobře, protože bez výrobků z této části planety si lze žít v „naší“ části světa jen těžko představit.

Malé děti již často brázdí závodní tratě, u bikových maratonů to zatím ještě není zcela běžné. Maratonské závody v Brdech se zúčastnil devítiletý David Maršák a dvašedesátiletý kolometrový relativně náročnou trať absolvoval za čtyři hodiny a 45 minut včetně občerstvovaček. Závodníci jako malý David začnou asi brzy proháňat i zkušené borce. Díky nízkému těžišti a relativně malému pudu sebezachovy již některým z nich v technických úsecích již teď ukazují záda. Zůstává ovšem stále otázka, jak moc prospívá nebo škodí mladému organizmu takové zatížení. Je tedy pouze na rodičích, jak moc budou svou ratolest k podobným aktivitám nutit a hlavně, jakým způsobem.

Na rok 2004 si starý lišák Tom Ritchey připravuje novou řadu komponentů z karbonu. V produkci se tak objeví kliky s osíčkami ISIS Drive, které Ritchey bude také vyrábět premiérově. Mimo to se objeví i kompozitové sedlovky a řídítka. O produkci „uhelných“ představců Tom zatím neuvazuje, neboť si stojí za tvrzením, že při dodržení rozumných bezpečnostních parametrů by takový představec musel vážit okolo 190 gramů a na trhu by se nejspíše vedle lehkých konkurenťů neuchytil. Tom také letos koupil značku Syncros, která pod křídly GT ztratila dost ze své někdejší garážové slávy a hodlá ji dostat opět mezi exkluzivní zboží. Syncros pod Tomovým vedením se bude specializovat zejména na komponenty pro DH a FR a značka Ritchey by měla mít v nabídce pro biky pouze dily na XC.

KOLO NA AUTĚ II

Možností, jak přepravovat jízdnicí kolo automobilem, je mnoho. V minulém čísle jsme vám nabídli ty nejčastěji využívané, a to transport kola uvnitř auta a také na střeše. Méně používanou alternativou je převážení bicyklu na zádi vozu. Většina řidičů si totiž myslí, že tato varianta u nás stále není povolena, opak je ovšem pravdou. Pokud je zadní nosič vybaven dodatečnou rampou s koncovými svítilnami, světlem do mlhy a státní poznávací značkou, pak je možné jeho schválení pro silniční provoz.

Jednou z firem, která se výrobou těchto speciálních nosičů zabývá, je česká T.M.K. My jsme si zapůjčili zadní nosič této značky k testování a byli jsme mile překvapeni, co zájemci nabídnou.

Zadní nosič T.M.K. 11

První údiv nastal ihned, když jsme si nosič k testu přebírali. Asi jeden metr dlouhá plochá krabice zabere v zava-



ho zařízení je necelých sedm kilogramů.

Asi každý zájemce o nosič firmy T.M.K. se bude nejprve ptát po homologaci výrobku. Nosič T.M.K.11 samozřejmě atest zkušebně má a je schválený pro používání na českých komunikacích.

Jediné, čím musí být váš automobil vybaven, pokud si chcete tento nosič zakoupit, je tažné zařízení. Celá montáž probíhá bez jakéhokoliv nářadí a jakmile získáte trochu cviku, je otázka jen několika minut.

Nejprve je zapotřebí roztáhnout od sebe hlavní díl a současně umístit jeho spodní část se dvěma obrubkami na kouli tažného zařízení. Poté se na rozpru hlavního dílu přimontují dvě kratší trubky s gumovým zakončením, které se budou opírat o karoserii automobilu. V tuto chvíli je možné svírací část silně



zadlovém prostoru velice málo místa, proto není vůbec důvod ji z automobilu vyndávat, a řidič je tak stále připraven k převezení kol. Pokud se nosič z krabice vybalí, celý zabere prostoru ještě méně, neboť se v podstatě jedná jen o pár trubek a jediným větším dílem je zadní čelo se svítilnami. Hmotnost celé-



dotáhnout k tažnému zařízení a vymezit dvěma vzpěrami vůli mezi samotným nosičem a karoserií automobilu. Pak se již namontují pouze dvě nosná ramena pro zavěšení jízdnicích kol a opět se silně utáhnou. Proces montáže je možné také poznamenat i sestavit nejprve celý nosič a poté jej zavazovat na automobil.

Ve chvíli, kdy je nosič důkladně připraven, se již mohou nakládat kola. Ta jsou zavazena za horní rámovou trubku a je nutné je dávat vždy naopak. To znamená, jedno řídítka doprava, druhé řídítka doleva. Tímto způsobem se na standardní nosič vejdu tři kola, ale je možné také zvlášť dokoupit delší ramena pro přepravu až čtyř kol. Jelikož na sebe kola při převážení těsně doléhají, je dobré zabránit jejich odření. K tomu nejlépe poslouží klasické izolační pěnové trubky, které se často využívají například na přívody k topení v domácnosti. Naložení kol se rozhodně nevyplatí úspěchat. Každopádně doporučujeme vyhrát si s natočením kol na jednotlivých kolech tak, aby nedošlo ke kontaktu mezi prvím nakládaným kolem a automobilem. Poškřábat si při jízdě viko zavazadlového prostoru nebo nárazník by nám jistě mnoho radosti neudělalo. Proklá-



dat, prokládat, prokládat! Je to jediná možnost, jak zabránit poškození automobilu i samotných kol. Pokud nebudete příliš věřit pěnovým krycím trubkám, využijte alespoň silný karton papíru. V žádném případě ale nepoužívejte karton velikosti celého kola, za jízdy by se do něho zbytečně opíral vítr. Bude stačit karton o velikosti samotného rámu, včetně vidlice, do kterého uděláte dvě díry a ty nastrojíte na nosná ramena. Prokládat kola nezajištěným kusem látky nebo papíru by bylo velice riskantní, neboť oboje může při jízdě odletnout a způsobit třeba i dopravní nehodu.

Před montáží nosiče je ještě zapotřebí vyjmout zadní poznávací značku, která se přimontuje na čelní panel nosiče. Tato operace je opět velice jednoduchá, neboť panel obsahuje plastový držák, do kterého se značka zavčvakne. Posledním úkonem je již samotná montáž čelního panelu a jeho dotažení, které zároveň jistí všechna naložená kola. Samozřejmě je ještě nutné zapojení zástrčky do zásuvky tažného zařízení a následná kontrola funkce kompletního zadního osvětlení, včetně blinkrů a brzdových světel.

A výhody tohoto řešení? Především jednoduchá montáž a demontáž bez použití nářadí. Nesmí se opomenout také nižší spotřeba paliva ve srovnání se středním nosičem. Nevýhodou je naopak zamezení přístupu do většiny zavazadlových prostorů, kam je možné se dostat jedině přes zadní sedáčky nebo až po sejmutí kola a odklopení celého nosiče.

Maximální povolené zatížení nosiče T.M.K.11 je 45 kilogramů a jeho malobchodní cena činí 4390 korun. Delší zna ramena



pro čtyři kola je možné dokoupit za 390 korun. Jako doplněk je možné také použít speciální koš na přepravu lyží, který se zavazí na tělo nosiče. Jeho cena je 550 korun a umožní nosiči celoroční využití. Mimo jízdnicích kol a lyží nedělá nosiči T.M.K.11 problémy ani přeprava dětského kočárku nebo sekačky na trávu.

Nosič firmy T.M.K. každopádně představuje jinou alternativu pro všechny, kteří nemají rádi kola na střeše auta nebo v jeho interiéru. Ať už se rozhodnete pro jakoukoliv alternativu přepravy svých mazlíčků, přejeme vám šťastnou cestu.

Text: Honza
Foto: Honza, archiv

Domácí úkol

Řazení Shimano Rapid-Fire s optickým ukazatelem zařazení přivedlo přímo na trh v roce 1994 a rozpoutalo vlnu diskusí. Pravověrní bikeri se najeďnou citliví dotčení, ne-li uražení, že by měli takové plašácké zařízení na svých řídítkách vozit, nedej bože sledovat. Nejedním majitel tohoto řazení proto zvažoval variantu odmontování displeje informujícího o okamžitém převodu. Narazil ovšem na problém, že nebylo vrchní část řazení čím zaslepit, proto většinou zůstávalo pouze u teorie. Pokud se ovšem například při pádu nebo při nešetrném transportu tento ukazatel poněkud, eventuelně ulomí, nezbyvá většinou už nic jiného, než jej nadobro odmontovat. Na co s sebou vozit nefunkční nebo rozříznutý ukazatel převodu? A jak si tedy poradit se zakrytím díry v horní části řazení? Nejjednodušší řešení je použití staré plastové nádobky od motorového oleje. Z té se kryt podle obrysu spodní části starého ukazatele jednoduše vystříhne. K jeho nalepení je nejlepší využít obyčejné vteřinové lepidlo, ale je možné použít i jakékoli jiné lepidlo na plast. Před nalepením je ovšem zapotřebí tento kryt důkladně odmastit neolejem, neboť při v kontaktu s olejem. Pokud budete mít štěstí, natrefíte na nádobu od oleje v tmavě šedé barvě, takže váš nový kryt bude vypadat téměř jako originál. Kamarádům pak můžete namítl, že se jedná o model na rok 2004, a okamžitě budete králem vyjížďky. Ovšem ani kryt ze žluté nebo stříbrné lahve nebude vypadat úplně špatně. Záleží pouze, jestli tankujete u Shellu, Benziny nebo u kamaráda traktoristy, který vám natu prodává levněji. Naš tip se také možná zaslouží o zlepšení životního prostředí, neboť by mohly začít ve velkém množství mizet plastové lahve v příkožech podlé silnic. Pokud tam ovšem místo nich nebudou přibývat ukazatele zařazení převodu. Ty ale naštestí nejsou v trávě tolik vidět. Nejjednodušší asi bude s sebou na kole vozit nůžky, vystříhnout si z nalezené lahve potřebný kus plastu a hodit jej zpět do příkopu. Eventuelně je možné k lahvi ještě přidat třeba obal od Tatranky.

Text a foto: Honza



KOLO PRO ŽIVOT

Krušnohorský maraton

Seriál závodů Kolo pro život pokračoval 3. května již druhým letošním cyklo-maratonem – v Chomutově startoval Krušnohorský Mtbike maraton České spořitelny. Kolo pro život je seriál závodů horských kol pro široké spektrum jezdeckých kategorií – od dětských přes amatérské až po profesionály s kategorií Elite. Jezdci si mohli vybrat mezi klasickým maratonem na 60 km a ultra maratonem na 90 km. Pořadatelé připravili i trasy pro dětské zájemce. Startovalo se pod zamračenou oblohou, ale nakonec se vyjasilo, i když foukal silný nárazový vítr. Obě náročné trasy měly vřehafskou prámii na Lešné v nadmořské výšce 900 m. Závodou se účastnilo přes 500 jezdců ve 14 kategoriích.

V mužské kategorii Elite na trase 90 km si pro prvenství dojel jezdec Pavel

Elsnic z MTB teamu Česká spořitelna. Na druhém místě skončil Kozák a třetí Weber. V ženské kategorii na trase 60 km se první umístila Epifanova, jako druhá Antonínová a třetí cílem projela Hrušková. Kompletní výsledky naleznete na www.koloprozivot.cz.

Malevil Cup v Podještědí

Třetím cyklo-maratonem letošního ročníku seriálu Kolo pro život byl Ruben Malevil Cup České spořitelny, který se jel 10. května v Harmanicích v Podještědí. Do Podještědí zavítalo 1300 účastníků. Závodníci si mohli vybrat ze dvou tras – dlouhé na 102 km a krátké na 61,5 km. Závodní trasa vedla částí chráněnou krajinnou oblastí Lužických hor s celkovým převýšením 1700 m. Oproti minulým ročníkům závod (Malevil Cup se letos jede již počtvrté)

pořadatelé připravili novou trať, která umožnila zvýšit počet startujících. „Obě trasy zavazdu závodníky na území Německa. I když profily jsou poměrně náročné, tak krásné výhledy, originální závody, celkové prostředí a usilí pořadatelů zaplnili i v letošním roce startovní listinu ještě před uzavěrkami. Tento maraton patří k nosným závodům projektu Kolo pro život. S nástrahami 102 km trať si mezi muži v absolutním pořadí (kategorie Elite zde nebyla vypsaná) nejlepší poradil Jaromír Purmynský z České spořitelny MTB Teamu, který dojel v čase 3:58:26. Na druhém místě skončil Radek Dítě z týmu Rockmachine Cyklo Max (3:59:15) a bronz vybojoval Martin Horák z téhož týmu (4:07:19). Vítězové všech 13 kategorií si již tradičně odvezli dresy Kolo pro život v novém designu České spořitelny. Kompletní výsledky naleznete na www.koloprozivot.cz.

MTB SERIÁL



3. května	Author Šela maraton
24. května	Author Král Šumavy
14. června	Merida Bike Tour
5. července	Bikemarathon Drásal
26. července	Kelly's Penco Beskyd Tour
2. srpna	Manitou Železné hory
23. srpna	Rock Machine Generali bike víkend Středohoří
30. srpna	Artamonovy memorii
6. září	Cannondale Rallye Sudety
13. září	Budvar Anlen maraton

SILNIČNÍ SERIÁL



17. května	Kelly's Mamut Tour
12. července	Kelly's Penco Beskyd Tour
9. srpna	Lacman Vysočina Road
6. září	Author král Šumavy