

Po jasném a srozumitelném seznámení s „pracovištěm řidiče kola“ a s jeho jednotlivými ovládacími prvky v minulém lichém, tedy jedenáctém vydání se tentokrát budeme věnovat základům techniky jízdy. Jak ovládat svůj stroj na zemi či ve vzduchu, jak zdotat překážku na cestě, jak skočit výš, dál nebo hlouběji než druzí a hlavně, jak být rychlejší, stylovější a techničtější, to jsou neustále dokola oblíbená témata, jejichž platnost je stejná dnes, stejně jako byla v době prvních vydání Cykloservisu před více než deseti lety nebo v dobách, kdy o MTB v Čechách nikdo neslyšel a na svých stránkách kázali základy jízdy redaktoři úplně jiných periodik.

My vám dnes nenabídme nic převratného, přesto se budeme snažit, aby právě začínající bikeri pochopili, jak se na kole chovat a co vše lze jízdním stylem ovlivnit. Dokonce si k tomuto tématu nebereme ani poradce se zvucným jménem a titulu Mistra Čechokoly. Budeme totiž mluvit o tom opravdu základním. O tom, co by dokázal zformulovat každý, kdo v terénu najel alespoň prvích několik tisíc kilometrů. Tedy až na výjimky, které se nikdy své zděvené polohy na kole nezavají. Nejjednodušší a také první nasnadě je rozdělení na tři tematické okruhy, tedy jízdu do kopce, ve sjezdu a v zatáčkách, které mohou být všude, dokonce i na rovinách.

C-BASIC

Výjezdy

Kopce jsou prý kořenem cyklistiky, alespoň tak to tvrdí úsloví citované i v rubrice Naše kopce, kterou jsme zavedli od dvanáctého letošního čísla (to bylo to minulé). Pro bikera jsou také zdrojem zábavy a hlavně místem, kde lze jasné ukázat, kdo umí a kdo je pořád ještě „télesko“ (Technicky Slabší).

Tajemství jízdy do prudkých kopců je přitom celkem jednoduché a není těžké se naučit vyjet i ten nejprudší kopec, pokud to dokázal i někdo před vámi. Základ je v plynulosti, která je nejjednodušší prevencí prokluzování zadního kola, chyby plynoucích z nedostatečné kontroly nad strojem a volby špatné stopy. K těžkým výjezdům přistupujte s chladnou hlavou, protože je jen málo míst, na která platí to pořádné rozjet a pak čekat, kam vás setrvačnost a zběsilé přišlapávání dovezí.

Daleko lepším postupem je najet rychlostí odpovídající náročnosti terénu. Že by dnešnímu bikerovi nestačil převodový rozsah mnohdy reprezentovaný nejlehčím převodem až s deseti zubovým rozdílem (22 x 32) se asi nestane, protože do takové stěny, kde by vám nejlehčí převody moderních biků nedovolovaly sešlápnout pedál, se vyjet prostě nedá a nezbyvá, než se s tím smířit.

Rychlost tedy udržujeme plynulou a se stále strmějším kopcem se snažíme přenést těžiště tak, aby přední kolo zůstávalo plně v kontaktu s povrchem. Pokud nestačí základní posed s rukama na gripech, přejdeme k držení za rohy, a potom se postupně stále více přibližujeme nad řídítka. Když už jde představec bez většího úsilí olíznout, je na čase jít ze sedla a dočasně stěnu vestoje. Přechod do pedálů je plynulý a neměl by být impulsem k prohrábnutí zadního kola. V klidku, kopce chtějí chladnou hlavu.

Jízda ze sedla vyžaduje citlivě vyvážit poměr zatížení předního a zadního kola tak, aby přední mělo stále kontakt se zemí a zadní bylo maximálně zatížené. Dosažitelné je to držním těžištěm nízkou, tedy přitáhnout se k řídítkům, ale

zároveň se snažit nechat pánev co nejvíce nad sedlem a ne před ním. Je to složité, ale snad se to lépe chápe z fotografií našeho figuranta.

Sjezdy

Dalším místem, kde se na biku nebudete se svými kolegy pasovat pouze v rychlosti a výkonnosti, ale také jezdeckému umu, jsou náročné a tedy většinou i prudké sjezdy. V nich se dá při jízdě získat pár cenných vteřinek, pokud dokážete úsek projet rychleji než ostatní, ale to vyžaduje zdotat takový úsek bez pádu. Pokud

totiž padnete jak široký, tak dlouhý, jste TS a hotovo.

Takže jak na to? Opět se rozvahou. Pokud se spouštíte z pořádného svahu, určité je daleko nepřijemnější rychlost přehnat, a pak se rozšípat z nepřiměřené rychlosti nebo se rozbit o cokoliv, čemu se vyhneme. V opačném případě, tedy pojedete-li příliš pomalu, můžete na obtížném úseku i ztratit rovnováhu a vězete, že někdy znamená sundání nohy z pedálu a zastavení konce vašich snah, neboť v prudkém sjezdu se už třeba znovu nerozjedete. Takže

ální stopu v zatáčce je alfa a omega drtivě větší motoristických sportů, a protože tam jsou kopce i roviny postaveny na stejnou úroveň díky mnoha korňským silám pod kapotou, se rozhoduje hlavně v zatáčkách. Biker může své jezdecké chyby klidně dohnat na rovině, a bude-li nejspíše ze všech, může je nakonec napravit výkonem. Je to ovšem zbytečné.

O vašem úspěchu či neúspěchu při projíždění zatáčky se rozhoduje už dávno před ní. Najet ideální stopu a mít správnou rychlost, to je, oč tu běží. Je proto důležité brzdit už před zatáčkou, abyste do ní najeli tou správnou rychlostí a po nejlepší, tedy nejmenší zatáčející stopě. Zatáčku si projedete z vnější strany k vnitru a zase zpět na vnější stranu značně zmírníte, a můžete ji projet vyšší rychlostí. Stejně důležité je zpomalit před zatáčkou, protože každé vozid-



opět se vyplatí dobře si rozmyslet rychlost, kterou budete místo překonávat, a pak stejně jako v případě výjezdu, dbát na plynulost jízdy. V případě sjíždění prudkých stěn se snažte maximálně využít potenciál brzd, to znamená brzdit obě kola tak, aby se nesmykla po terénu, protože pak se brzdící účinek vlivem poklesu tření pneumatik o podklad radikálně snižuje. Optimální je situace, kdy využíváte citlivé obě brzdy, což většinou znamená, že přední brzda se na zpomalení podílí daleko více.

Poloha jezdecké nad kolem se opět mění v závislosti na sklonu terénu, ale vyplatí se dát těžiště hodně dozadu, a předejít tak pádu přes řídítka. Pokud ani maximální posun pánve za sedlo nepomůže a bike se vám stále stává na přední kolo, musíte buď celý úsek projet rychleji a tedy méně brzdit nebo to vzdát a neporažitelnou pasáž pro tentokrát sejit.

V opravdu zapeklitých místech může při vašich provosjezdech pomoci i mírné zasunutí sedla, ale myslíte na to, že se musíte naučit jezdit s posedem tak, jak jej máte nastavený, protože při výjezdu a zejména závodě určité nebudete mít čas sedlem hýbat nahoru a dolů.

Správný posun těžiště je opět dobře patrný z pozování figuranta.

Závěrem snad můžeme jedině připojit slogan z katalogu Authora: nemusíš jezdit, když si to můžeš skočit. Tak s rozmyslem, ale neskočte poprvé a naposled.

lo, a jednostopé zvlášť, lépe odolává odstředivým silám vynásobeným ze zatáčky na točících se kolech, které mají potřebnou adhezi k terénu. Pokud vjedete do zatáčky a prudce zabrzdníte již v momentu naklonění, je velmi pravděpodobné, že pokud to jen trochu přezemete, jste na zemi.

Změna výše těžiště je také celkem lehouce pozorovatelná na jezdcích silničních motocyklů. Ti dávají tělo dolů pozvolna tak, aby uprostřed zatáčky dosáhli nejnižšího těžiště a na výjezdu se zase pomalu napřímují. Na kole to sice s tímto přenosem těžiště nemusíte moc přehánět, ale lehký náznak tohoto pohybu vám určitě přídá na jistotě a rychlosti.

Určitě se nemusíte bát na nestabilním povrchu dát z pedálu vnitřní nohu, a jet tak trochu motokrosovým stylem. Je to určitě lepší než při případném podklouznutí kol upadnout. Navíc to většinou budete dělat pouze tam, kde pojedete hodně zoztra, a tak asi nebudete muset při průjezdu zatáčkou ještě přišlapávat.

Samostatnou kapitolou je pak jízda smykem zadního kola, která je sice efektivní, ale pokud není opravdu bezchybně zvládnuta, přináší spíše zpomalení. Jak správně projet ostrou zatáčku na suchém povrchu smykem dost záleží na mnoha okolnostech a paušálně prohlásit, zda je při tom lepší jet v sedle či ze sedla, zda dát nohu na zem či nikoliv nebo si jak dlouhým skluzem zadního kola pracovat, se dá jen velmi těžko. Každopádně vám ale doporučujeme si tento trik osvojit, neboť v terénu jej můžete mnohdy s výhodou použít. Vezměte si na to ale nějakou levnou gumu na zadní kolo, ab nepřejedete domů s pláštěm za dvacet stovek prodáváním až na plátno. To totiž nepotřebí nikoho. **Mar**

Zatáčky

Jízda zatáčkou je sice věc zdánlivě jednoduchá, ale pokud se nad ni zamyslete hlouběji, zjistíte, že vyžaduje minimálně stejnou pozornost, jako obtížné výjezdy či sjezdy. Zvolit ide-

GT MERIDA MONGOOSE SPECIALIZED AUTHOR

- Prodloužená záruční doba na kolo - až 3 roky
- Možnost zaměny komponentů a dovybavení kola
- Kvalitní cyklistické oblečení, obuv, batohy, mapy, ...
- Možnost platby platebními kartami
- Splátkový prodej "na míru", i bez navýšení ceny

STĚRBA

www.sterba-kola.cz

NOVÉ KOLO PRO KAŽDEHO NOVÝ SYSTÉM SPLÁTEK 30+10 BEZ NAVÝŠENÍ

Seznamová 10, Praha 4, tel: 241 741 091, 241 741 961 fax: 251 207 528, e-mail: info@sterba-kola.cz info splátky: 800 909 239, 602 303 232

GARY FISHER

TASSAJARA®

Elegantní sportovní kolo do terénu za příznivou cenou

- Základní myšlenka - Rám s Genesis geometrií, kvalitní americké vidlice a sada Deore
- Rám - Fisher Silver 7005 Alu, Genesis geometrie, Vidlice - Rock Shox Pilot XC 80 mm
- Kola - dvoušestný ráfek TA 19, Shimano Deore náboj, Klíčové komponenty - Shimano Deore 27 rychlostí, převodník Shimano, Bontrager Sport komponenty - řídítka, představec, sedlovka, IRC Mythos XC 1.95" pláště, Velikosti - SM-16/ MD-17.5/ LG-19/ XL-21, Váha - 12,6 kg

Cena - 21.990,-

www.garyfisher.cz

SPECIALIZED KONA AUTHOR

super výběr oblečení - SPECIALIZED, FOX, NEMA, NIKE !

REZNICKÁ 13 PRAHA 1 tel 222 230 942 po - pá 10-1830 so 10-13

PRODEJ - SERVIS - SPLÁTKY

CYKLOSPORT 69