

HOBBYBASTLER

Udělejte si to sami



Rozhodnou změnou na poli horských kol, začalo používáním bezdušových pneumatik. Vše odstartovalo v roce 1998, kdy Hutchinson přinesl pláště upravené pro bezdušové ráfky. Základem je vytvořit obdobné podmínky, jako jsou například u automobilů, nejen, že nehrozí takzvaný "snake" (procvaknutí duše o ráfek), ale zároveň je guma odolná proti ucházení při propíchnutí vlastní svírači schopnosti. Tlak vzduchu je scho-pen menší díru vlastní silou ucpat. Ubyly

defekty a zvýšil se komfort. Jak na to, když jste si pořídili svou první bezdušovou pneumatiku a odpovídající ráfek, se vám pokusíme přiblížit v následujících rádkách.

Bez duše

Prvním důležitým krokem je zakoupení kompatibilní pneumatiky na váš ráfek a obráceně. Většina velkých výrobců na sebe sedí, ale pro jistotu ověřte, zda je právě ta vaše firma tou pravou. V prodeji jsou různé šířky pneumatik, ale více méně platí, že čím je guma užší, tím je její nafouknutí problematictější. Ideální šířka je rozměr 2,0 a více. Po zakoupení doporučujeme nechat gumu nějaký čas rozbalenou a volně ležící, či visící, aby dosáhla dobrého tvaru (viz obr. 1). To výrazně pomůže při nasazování na ráfek a prvním foukání. To je ze základních rad vše.

Druhý krok

Cistý a neporušený ráfek je na zběžný pohled shodný s klasickým pro duši. Nasadíte pneumatiku přesně tak, jak jste zvyklí a dobře usadíte (viz obr. 2). Už při nasazení byste měli slyšet nasávací zvuk a přilepování boků pneumatiky. Když budete potřebovat k nasazení montápku, dejte zvýšený pozor, aby se nepoškodil



kord pneumatiky. Pak stačí jen nasadit pumpu a začít foukat. K nafouknutí bezdušových pneumatik je nejlepší kompresor nebo velká a funkční pumpa (viz obr. 3). Pro dostačující tlak na první přilepení k ráfku je kvalita nezbytná. Malou pumpičkou ala duo-pist to jen tak nepůjde.



Do třetice

V této fázi se stačí jen modlit a soustředit svou pozornost na kvalitní výrobu jak pneumatiky, tak ráfku. Pokud je vše v pořádku, mělo by nafouknutí projít na první pokus, nejlépe na druhý. V případě, že to stále nejde, nabízí se několik variant, jak překonat nesnáze. Jednou z možností je poprosit dalšího člověka, aby kolo s gumou držel a při vašem foukání sledoval, kde vzduch utíká. V inkriminovaném místě ji pak přidržel a dosáhl jejího přilepení. Náročnější operací je sejmouti pneumatiky, její namydelní, popřípadě umytí jarem, odmaštění a opětovný pokus. Pokud ani to nepomůže zůstává poslední šance – nasadit gumu na ráfek s klasickou duší. Tak ji nechat nějakou dobu, aby získala ideál-

ní tvar a poté se snad podaří nafoukat i bez duše.

Vždy je dobré spoléhat se na renomované výrobce, se kterými v tomto ohledu nemůže nastat problém. Za redakci se můžeme sto procentně zaručit za Hutchinsona. Pokud se vše podaří, nepropadejte panice pokud vám tlak z pneumatiky do rána trochu uteče. U bezdušových pneumatik je tojev zcela běžný a není důvodem k obavám. Většinou to však trvá několik dnů až týdnů, než tlak výrazně klesne. U kvalitních a nových pneumatik často neuchází téměř vůbec.



Co s defektem?

Mimo našich rad si můžete koupit originální set lepení pro bezdušové pneumatiky. V případě defektu musíte v terénu stejné operovat jako u klasické duše (viz obr. 4). Vozit rezervu je nutné také, a proto jednoduše do bezdušového ráfku vložte duši a nasadíte pneumatiku. Je nutné předem vyjmout bezdušový ventilek, který by bránil v průchodu ventilkou na duši. Po příjezdu domů a nalezení porušení pláště se otvor podlepi přípravou záplatou, jaká se používá u klasických duší (viz obr. 5). Pokud je poškození velké, je nutné se s gumou rozloučit a jít pro novou.

Text a foto: Tereza

Tradiční sleva

Po celém světě se stalo tradicí, že na podzim, před příchodem nových modelů na trh, nabízejí obchodníci stávající modely za výhodnější ceny. U nás se s tímto fenoménem firmy vypořádávají po-
různu. Někteří obchodníci nalepí na výlohu upoutávku, jiní si dají do novin inzert. Další vždy na jeden den v roce vyhlásí totální vý-
prodej za velmi příznivé ceny. Pražská prodejna jízdnic kol Roberta Štěrby s tímto svátkem začala už v roce 1991. Den před Štědřím dnem se v obchodě rozhodli, že dají svým zákazníkům dárek a snížíli ceny



Oběťavá manželka vystála pro svého muže frontu na Introverta.

kol o 30 %. Zákazníci, kteří tehdy do obcho-
du přišli, byli akcí nadšení a novina se velmi rychle rozšířila. Po takovém úspěchu by šlo škoda akci nezopakovat. Bylo vybráno si-
kovnější datum a od té doby se každoročně poslední září nebo sobotu vyprodává osto-
šest. Na tom by ještě nebylo nic tak zvláštní-
ho, kdyby nedočkaví zákazníci nebyli do-
konce ochotní kvůli co nejlepšímu místu

v pořadí přijít už hluboko v noci a čekat před svým oblíbeným obchodem až do rána. Připomíná vám to něco? Pamatujete ještě do-
bu, kdy se za tuhého socialismu staly fronty na nedostatkové Favority třeba dva dny? Dnes je rozdíl v tom, že lidé se navzájem nepředbídají, netlačí, v pohodě posedá-
vají před obchodem, dohánějí četbu časopi-
sů, na které za léto neměli čas, klábosí, sní o tom, co si odvezou domů a zároveň se obávají, zda jim jejich vysněný, o 30 % levnější stroj někdo nevyfoukne. Robert Štěrba nám prozradil, že jednou dokonce ze sever-
ních Cech dorazil autobus plný koupěchtivých bikerů, pustili muziku, popíjelo se a čas všem mnohem lépe utekl. Na letošní akci čekal první zájemce již od pátečního odpoled-
ne. V jednu hodinu ráno před obchodem se-
dělo už 11 lidí. Noc byla váhavá, ulice vyhrážá po teplém dni a panovala dobrá nálada. Ně-
kdo to má doma dokonce tak dobře zaříze-
no, že jim manželka ochotně ve frontě střída-
la. Postupně přicházeli další lidé, až se jich nakonec sešlo přes 60. V sedm ráno se otev-
řela vrata a prvních šest nedočkavců mohlo zamířit ke svým novým miláčkům. A nejeda-
no se o žádné troškaré – do světa šly magne-
ziové Meridy, jedna oběťavá manželka své-

mu muži vystála frontu na Introverta, další šťastlivce odjel na celodenním Duratecu. Je jisté, že nedočkavci se čekání vy-
platilo, zvláště pokud v obchodě zbyval po-
slední kus vybraného modelu. Po letošním celkovém nedostatku kol bylo v nejprodávanějších velikostech na výběr z menšího počtu exemplářů. Celkový počet zájemců vy-
šplhal na úctyhodných 175. Všichni dostali lístečky s pořadím a pokud byli dva zájemci na jedno kolo, což se skutečně hned ráno stalo, odvezl si jej ten, kdo přišel dřív. Kromě kol šly na dračku i komponenty, hlavně draží, na které se také obchod Robert Štěrby specializuje. Mladík, co čekal nejdelší a byl v pořadí-
ku na prvním místě, si odnesl komponenty na kolo v hodnotě dosahující 30 tisíc korun. Hodně se prodávaly karbonové komponenty, ke kolům oblečení a doplňky. Zřídka se také stalo, že na zákazníka již nezbylo vytvože-
né kolo a tak si nakoupil alespoň nějaké drobnosti, aby neodšel úplně s prázdnou. Většina lidí však byla s nákupy spokojena a v obchodě se podařilo uvolnit prostor pro nové modely na rok 2004, které postupně budou přicházet. Spokojenost tedy byla na obou stranách.

Text a foto: Dušan

Záhada řetězových linek

Od neustálých sporů a jemných nesrovnalostí v redakci, když se začneme dohadovat o přesném a pochopitelném výkladu spojení řetězová linka, jsme snad konečně dospěli k rozřešení. Tím nám byla oficiální zpráva od dovozce Shimano. Firma Paul Lange z Ostravy nám poslala vyjádření, které snad utne nekonečné dohady a nezodpovězené otázky.

Takže co je to řetězová linka?

Přední řetězová linka je vzdálenost od podélné vertikální roviny jízdního kola k střední rovině převodníků (mezi vnější stranou největšího převodníku a vnitřní stranou nejmenšího).

Pro všechny rýpali je tu ještě vzorec pro její výpočet:

$$\text{Řetězová linka} = (A + B) / 2$$

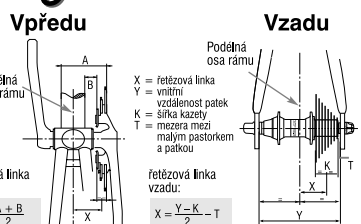
Řetězová linka je důležitá, protože zlepšuje vlastnosti řazení, snižuje ope-

třebení, snižuje hlučnost. Na závěr ještě pár rad od Shimana, které jako ideální doporu-
čuje pro trojřetězový Shimano předevšim řetězové linky 47,5 mm a 50 mm.

Co způsobuje nevhodné zvolení řetězové linky?

Při menší řetězové lince mohou kli-
ky narážet do vidlice, nebo přemýkací neobsáhnou nejmenší převodník. Při příliš velké řetězové lince přemý-
kací nemusí dosáhnout na vnější pře-
vodník.

Jak lze měnit řetězovou linku?



Řetězová linka je určena kombinací parametrů rámu kola a doporučených komponentů středového složení. Pro konkrétní rám lze zvětšovat nebo zmenšovat řetězovou linku výměnou klik, nebo osy šlapačků středu.

Na pultech

Specialized BG MTB

Proslavná koncepce Body Geometry si už našla místo téměř na všech výrobcích Specializedu. Není tomu jinak ani u Gripů. Ty, které vidíte na obrázku, nemají jiný profil ani modifikované oblasti odstraňující tlak na nervy, ale jsou odlišné od dvou rozdílných tvrdých gumových materiálů. Uzavřené gripy mají blíž ke konci řídítek kratší a zároveň měkčí část, jejímž účelem je ulevit vaší ruce při dlouhých polovinách. Delší druhá polovina pak přináší materiál tvrdší, který se dobře drží a bude potřebnou oporou. Dva gripy Specialized BG MTB za cenu 240 korun na vás čekají všude tam, kam 69 company vozi své zboží.



Kartáč na láhev

Když jsme o kvalitní čištění láhvi pomocí tablet, nesmíme zapomenout ani na speciálně vyrobené



kartáče. SIGG dodává v jednom balení dva rozdílné kartáče, kterými se dostanete opravdu všude. Větší slouží jako čistící vnitřní prostor láhve, malý je pak vhodný všude

tam, kde je přístup ztížen. Perfekcionalisti ze Švýcarska vám toto potěšení umožní za 350 korun.

Ledvinka



Tabletky

Sigg tablety jsou určeny všem, kteří chtějí získat absolutní jistotu, že jejich láhev je dokonale čistá. Po vzoru americké armády tak můžete v nečistotě boji s terémem nebo silnicí prociťit její obsah. Cena láhve na kolo není až tak vysoká, ale třeba majitelé camelbalků jistě ocení jejich důkladnou dezinfekci. Údržba vodních vaků je složitější a po nápojích, které často silně barví, jim může čistící tabletky přijít vhod. Balení obsahuje dvacet pilulí, které svou velikostí můžeme přirovnat k většinou šumivému celaskonu. Jednoduše vhoďte do láhve či rezerváru, doplňte vodou a nechte rozpustit. Za cenu 210 korun vychází každé vyčištění na 10,50 Kč, což už nezni tak drasticky. Nakonec vás musíme upozornit, že tento přípravek je vyráběn a doporučen do láhvi SIGG, ale troufáme si tvrdit, že mu nebude vadit ani konkurenční výrobek.



Mnoho cyklistů nerado vozí na zádech batoh a ani košík s láhvi není ideální. Pro ty je dokonalou výbavou ledvinka SIGG s jedním otvorem pro láhev. Tento otvor je navíc dobře stažen, a brání tak případné ztrátě. Polstrování je dostatečné nejen v zádech části, kde by jinak mohlo dojít k nepřijemnému tlaku, ale také po obvodu, takže pomáhá udržet obsah déle izolovaný od venkovní teploty vzduchu. Kolem středového dílu určeného pro jednu láhev je síťka, která má na každé straně po kapsičce. Jedna je externí a druhá větší pak má a zápiná se z rubu ledvinky. Přední sta-hování je oboustranné a ukončené ro-
bustní přezkou. To vše za 780 korun.

Text a foto: Tereza