

# KAM S NÁKLADEM 2

V minulém vydání jsme nastílnili problematiku převozu nákladu a cestovatelského vybavení na kole. S blízkými se prázdninami je to více než aktuální téma, takže po představení problematiky rámových a podsedlových brašen spolu s brašňami na řídítka postoupíme o stupínek výš.

**A**bychom mohli převážet více vybavení pro delší putování, například stan nebo spacák a náhradní oblečení, potřebujeme více uložného prostoru. Brašny na řídítka jsou vhodné na jednodenní výjizdku, a jak jsme napsali, nejsou příliš ideální do těžšího terénu. Batožiny jsme sice zmínili, ovšem to je záležitost spíše pro pěší turisty, takže nás logicky čekají zadní nosiče a brašny.

## Odnese to sedlovka

Zatímco dříve byl jedinou možností uložení nákladu vzadu klasický nosič montovaný do závitů u patkách a na sedlových vzpěrách, s příchodem celoodpružených kol bylo třeba vymyslet něco nového. Nosiče na sedlovku jsou ideálním řešením provozu objemného, leč méně těžkého nákladu. Základem většiny těchto nosičů je durulový nosník s objímkou sedlové trubky. Kromě durulových provedení, která mají většinou nosnost do osmi kilogramů, se objevují i plastové verze s nižší nosností. V každém případě jsou všechny tyto nosiče ideálním řešením pro celoodpružená kola nebo „ostřejší“ verze pevných biků, jejichž rám postřídá závitů pro montáž nosiče, nebo se prostě majitelé nechce pokoušet před delší výjizdkou montovat nosič.

Sedlová objímka je buďto v provedení na dva nebo čtyři šrouby, případně na rychloupínák. Většina objímek je díky vymezovacím vložkám univerzální pro průměry sedlovek 27–32 mm, záleží samozřejmě na konkrétním modelu. Na nosník je navržena nebo pomoci posuvných objímek dotažena nosná plocha, na kterou se upevní brašna. Šířka nosné plochy je takřka stejná jako šířka běžného zadního nosiče, takže



*Brašna na sedlovkový nosič má obsah kolem sedmi litrů, nosnost je dána hlavně pevností sedlovky. Omezení jízdyce při posunutí těžších vzad záleží hlavně na výšce a vysunutí brašny vůči sedlovce.*

ná plocha bývá odlehčená otvory, a pokud neovozíme blatník, slouží jako jeho náhrada. Zespodu promočená brašna pak není pro náš spacák zrovna ideální. Většina brašen určených pro lehkou cykloturistiku je z voděodolného materiálu, ovšem nikoli nepropustného. Pokud hodláme cestovat více dní za každého počasí, lze pořídit i nepromokavé brašny se zabezpečenými švy a voděodolnými uzávěry. Kdo si vzpomínáte na test spacákové brašny Sport Arsenal s rolovacím uzávěrem, kterou jsme testovali vloni v létě dokonce pod vodou, pak víte, že není třeba se vody obávat. Navíc většinu brašen z propustných materiálů lze zakoupit i s ochrannou pláštěnkou, což je ideální i pro případ kajícího bláta. Rozepínat silně znečištěné brašny je totiž nepříjemné, stejně jako následné znečištění obsahu uvnitř. Pokud chceme mít jistotu, lze spacák a další na vlhko náchylné věci zabalit předem ještě do igelitových sáčků.

Clenitost vnitřních prostor brašen je více než dostatečná, lze opravdu využít každý centimetr. Kromě zesíleného dna mají brašny vypolstrovány i boční stěny, takže náklad je poměrně dobře chráněn. Při výběru je důležité zohlednit kromě správné velikosti brašny a její kompatibility s použitým nosičem také možnost regulace objemu. I ze zdánlivě malého provedení lze díky několika zipům a skrývacím kapsám udělat provedení vhodné pro několikadenní cestu. Jednodenní brašny mají objem 4–12 litrů, brašny s regulací objemu, které mají boční kapsy, se pohybují v hodnotách 20 litrů a více. Stále

však mluvíme o brašnách určených pro nosiče na sedlovku. Ten by měl mít pro brašny s bočními převýšenými kapsami speciální postranice, abychom kapsy nedrhlly o plášť, nebo nezasahovaly do vpletu. Některé nosiče mají postranice napravo navařené, u jiných je lze namontovat dodatečně. Nabídka je dnes opravdu hodně široká.

Důležitý je také dostatek reflexních prvků na zadní stěně brašny, protože



*Rolovací uzávěr je dnes standardem na expedičních brašnách se svařovanými švy. Vše pro maximální odolnost vůči vodě.*

s bláškou na sedlovce máme smůlu. Bláškou můžeme většinou nasunout díky klipsu na zadní stěnu brašny, prapropované modely tam mívají k tomu určené pouztko. Kromě omezení využijí bláškou a také většinou znečištěné použití nosičové brašny a podsedlové kapsičky, samozřejmě záleží na velikostech obou, jsme omezení hlavně možnostmi přesunu těžších vzad. Pokud se vyzíváme v technických sjezdech a plánujeme je i během cesty s brašňami, pak posun výrazně za sedlo bude díky brašně velmi omezen. Na to je třeba pamatovat, abychom nechtěli na poslední chvíli zachránit stabilitu a namísto toho náš brašna neposlala přes řídítka. Nicméně díky nákladu vzadu tam máme i více hmotnosti, která ve sjezdech pracuje pro nás. U celoodpružených kol pak při montáži nosiče pozor na dostateč-

nou světlost mezi ním a pláštěm, aby při propružení neškrtal nosič o plášť. Celková boční stabilita bude díky brašně vzadu trochu narušena při silové jízdě ze sedla, kdy hmotnost vzadu bude při náklonu pracovat proti nám. Čím větší zátež vzadu, tím horší stabilita a samozřejmě i třeba manipulace s kolem, které bude mít v případě výrazného obtěžování nákladem tendence stávkět se při přesunech vedle kola na zad-



*Nosič pro namontování napravo k rámu by měl mít dostatečně odolnou konstrukci. Prohnuté boční výtzyhy nejen zpevňují konstrukci, ale také poskytnou lepší oporu bočním stěnám brašen.*

ní a převracet se do stran. To ale platí pro extrémní náklady.

## Extrém

Zatímco brašny na sedlovku jsou spíše záležitostí lehkých turistů, delší cesty vyžadují pevný nosič a velké brašny, pokud možno v nepropustném provedení do nejtěžších podmínek. Nosič by měl být z odolného materiálu, nejčastěji jsou to durulové trubky, jejichž svazky musí vydržet cyklické namáhání. Nosnost bývá 15–30 kg, takže uvezme, že taková zátež na slabých trubkách představuje hodně velké namáhání. Bočnice mají kromě dvou nosných trubek i další výtzyhy pro zpevnění stěn brašny, aby nezasahovaly do vpletu. Horní plocha je překryta durulovým plechem, případně pláštěm, který částečně splňuje blatník, ovšem zde je lepší blatník namontovat. Pokud tuče o nosič, je dobrý je k němu napravo zafixovat.

Uchytní nosič k rámu znamená buďto držet cyklické namáhání. V každém případě by měl být nosič vodorovně, spíše sklopen dopředu a brašny usazený tak, abychom o ně neškrtali pláštěm během jízdy. Upevnění nosiče záleží i na provedení patek, vždy je dobré použít kvalitní šrouby, všechny se stejnou velikostí hlavy a na cestu vzít i náhradní a samozřejmě klíč. Povolené šroubky jsou totiž dost častou

závadou. Důležitá je jejich dostatečná délka, abychom si nestrhli závit, ovšem pozor u kazety, aby nám o šroub neškrtal řetěz. Kola s kotoučovými brzdami vyžadují speciální nosič s vyosenou spodní částí, která díky trubce mezi patkou a bočním nosníkem umožňuje přesné dosednutí k patce i přes hrbené brzdy.

Uchytní brašen k nosiči je řešeno od jednoduchých pásků na suchý zip až po speciální „click“ systémy. Proti brašny většinou využívají modulový systém, což znamená, že boční a vrchní brašny netvoří celek, ale jsou zvlášť navcvakuté k nosiči pomocí speciálních držáků. To umožňuje



*U modulových systémů brašen je využíván speciální durulový úchyt s háčky a pojistkou. Díky tomu jsou montáž i sundání brašen velmi jednoduché. Háčky jsou posuvné se zajištěním na imbus, pojistka jen jednoduše propuští a nosič zapadne do jejího zahnutí.*

náklad jednoduše sundat z nosiče a použít zrovna to, co potřebujeme, aniž bychom museli složitě demontovat obrovskou jednodenní brašnu s objemem 35 litrů. Při výběru opět platí důraz na odpovídající velikost, kvalitu materiálu podle zamýšleného použití a dostatek reflexních prvků.

Pro delší cesty je navíc lepší použít kombinaci zadní brašny a brašen na řídítka či na přední vidlici. To sice vyžaduje speciální nosič, ovšem rozložení hmotnosti na kole je ideální a díky umístění předních brašen co nejníže vzhledem k těžišti kola to představuje proti zadním brašňám usazeným poměrně vysoko i zklidnění jízdy. Samozřejmě, že zatáčení už nebude tak živé a setrvačností řízení se zveřejní, na extrémně dlouhé cesty je to ale nezbytnost.

Pokud tedy chcete strávit dovolenou v sedle kola, vyberte pečlivě, abyste při cestě nelitovali, že se vám promáchal spacák, že nemáte kam dát svačinu nebo že vezete dvacet litrů brašny navíc úplně prázdných. (už)



*Uchytní většiny brašen k nosiči je řešeno stahovacími páskami na suchý zip. Upevnění a demontáž jsou tedy trochu pracnější. Moderní řešení využívají plastovou desku s „click“ systémem“, kde všechno jistě jediná pojistka.*

upevnění brašen je bezproblémové.

Při výběru je důležité znát průměr sedlovky. Pokud máme na kole karbonovou sedlovku, je lepší pro delší cesty s využitím tohoto nosiče zakoupit durulové provedení. Nosnost totiž nezáleží jen na materiálu nosiče, ale také na pevnosti sedlovky a váze jízdyce. Osm kilogramů nákladu umístěných za sedlovkou totiž dokáže v terénu vynutit pořádnou páku, takže karbon by nemusel zátěž navíc snášet moc dobře. Většina karbonových sedlovek se jízdou poškozují v místě stahovací objímky na rámu, takže pokud nám k „lámání“ sedlovky dozadu ještě přispívá brašna s nosičem, je unava materiálu v tomto místě mnohem rychlejší.

Pokud máme vysoký rám a sedlovka nám z něho trčí jen v omezené míře, měli bychom při nákupu myslet i na to, že se nám objímka nosiče musí do daného prostoru vejít, ale to už je opravdu extrém. V neposlední řadě záleží i na zamýšlené kombinaci s brašňou, protože příliš krátký nosič s objemnější brašňou může znamenat kontakt brašny se zády během jízdy, případně kontakt se zadní částí stehna.

Poslední dobou se objevují kombinace nosičů a brašen, přímo pasující k sobě, takže je zaručeno kvalitní usazení brašny na nosiči, případně je nosná plocha z plastu a brašna s plastovým dnem se jednoduše navcvakne k nosiči. Toto řešení je ideální pro případ, že se od kola často vzdalujeme a brašnu bereme s sebou. Demontáž brašny s uchytním na suché zipy totiž znamená povolit minimálně čtyři spojovací body, které jsou navíc zespodu brašny, takže to není zrovna jednoduchá a oblíbená činnost. Záleží ovšem na velikosti použité brašny a nákladu, malou brašnu s fotákem vezmeme s sebou, ovšem velké brašny s oblečením a spacákem prostě nebude ideální nosit po městě.

## Jakou brašnu

Brašny na nosič by měly mít hlavně pevné a nepromokavé dno, protože nos-

## Author A-N485



## Sport Arsenal Art. 550



**J**ako zástupce jednodenních brašen na nosič na sedlovce jsme zvolili kombinaci brašny a nosiče Author. Toto provedení je prakticky neoddělitelné, tedy jen po vyvacknutí pojistky spojující plastové vnější dno brašny s plastovou nosnou plochou nosiče. Nosič má durulový unášec se sedlovkou objímkou na čtyři výtzyhy. Proti posouvání objímky je v ní integrován měkký plast, který zároveň chrání povrch sedlovky před odřením. Brašna má sedmilitrový objem, který je možné regulovat. Vnitřní prostor je velmi dobře členěn a díky polstrované stěně je brašna vhodná pro fototechniku, boční kapsy jsou samozřejmě. Nechybí pláštěnka či reflexní materiál na zadní stěně, kde je zároveň kapsa na bionid ukřívající ramenní popruh, který z brašny lehce udělá kabelku. Odepnutí brašny od nosiče je zajištěno červenou pojistkou, která je poměrně ztuhla, ovšem to zaručuje nemožnost samovolného oddělení obou částí.

Praktičnost této kombinace je tedy hlavně v rychlém odepnutí a díky pevnému dnu i ve výrazně ochráně materiálu uvnitř brašny. Cena 1099 korun je sice vyšší, ovšem kdo hledá promyšlený systém a často brašnu sundává, nesáhne zde rozhodně vedle.

**J**ako zástupce variabilních brašen pro delší cesty jsme zvolili nosičovou brašnu Sport Arsenal, která je uražen jak pro klasický napravo přichycený nosič, tak pro nosič na sedlovku. Brašna má výrazné boční kapsy, které lze rozepnutím zipu svést dolů, a tím vytvořit klasickou trojbrašnu s objemem 19 litrů. K nosiči je připevněna stahovacími páskami na suchý zip, což pro demontáž není zrovna ideální. Ovšem u tohoto provedení v ceně 599 korun není počítáno s častým sundáváním z nosiče. Nechybí reflexní prvky na bočích a zadní straně, členění vnitřního prostoru i bočních kapes je velmi praktické. Pokud je brašna složená, jsou boční stěny výrazně chráněny skrývacími kapsami. Pokud ji bude chtít cyklista využít s nosičem na sedlovku, ideální kombinace bude s typem Art. 220, který je tvořen durulovým nosníkem pro sedlovku 27–32 mm s napravo navařenými spodními úperkami bočních kapes, které k nim lze uchytní proti planádě do stran. Nosič v ceně 490 korun by měl unést náklad o hmotnosti 8 kg, ovšem záleží na kvalitě sedlovky. Uchytní nedělené objímky dvěma šrouby je trochu méně praktické proti čtyřem šroubům, zvláště redukce průměru se vkládají hůře. Cena obou dílů je tedy shodná jako u provedení Author, praktičnost je spíše v možnosti zvětšení objemu, uchytní brašny a nosiče je díky pomalejší demontáži slabší.



rychlost demontáže, praktičnost



použití pouze v kompletu



variabilní objem, dostatek reflexe



složitější demontáž brašny