



Možná je to provokace. Snad exhibicionismus. Touha vystoupit z davu. Ale za jakou cenu – tahle touha totiž bolí... A bolí tak, jak jen může svaly unavit švih v terénu s jediným převodem. A plíce. A záda. Co za to? Jaký nevšední zážitek v sedle může takhle zmrzačený bicykl přinést? Či snad má pravdu Sparty, skalní singlespeedista z jedné anglické webové stránky, když vám to prostě hlava nebere, už se tím nezapývejte a otočte list?

fenomén singlespeed aneb ze života bikových puristů

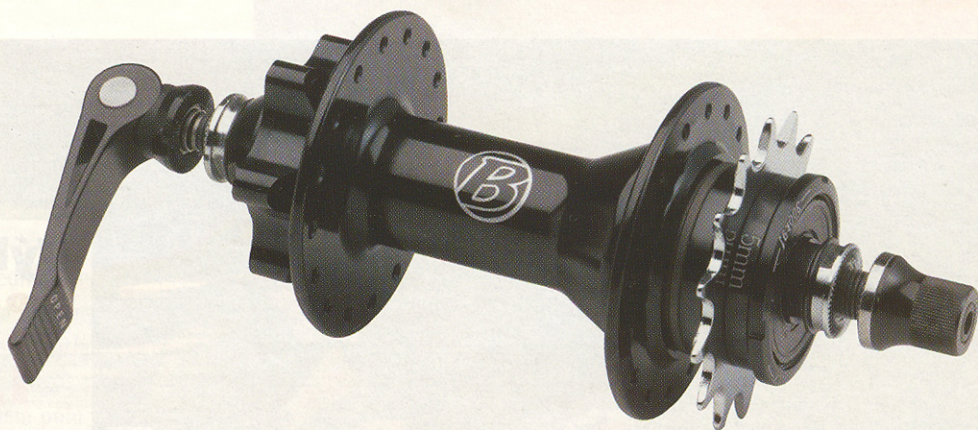


Dnešku vládne karbon, odpružení s certifikáty Mensa a řazení tak intuitivní, že jeho další vývojová podoba již nepochybně bude obsahovat tenkou čelenku pod helmu se senzory, měnicími převody na pouhé pomyslení. To vše spolu s pneumatikami s přilnavou směsí, inspirované jistojistě samotným hrotem technické pyramidy F-1, činí z terénních kol dopravní prostředek prostupující lesy a lučinami lépe než vojenská vozidla, polykající při vývoji hravě stamilióny jako Otesánek. Dobrá, ne všichni jsme účastní tohoto aristokratického přepychu. Avšak přinejmenším řazení s více než 20 převody, náběhovými hranami umožňujícími měnit převod bez povolení v brutálním záběru a s ovládním tak snadným, že přejde záhy do krve i vaší mamce, využíváme a velebíme všichni. A jak funguje i v marastu podzimu! Proč by se tedy někdo dobrovolně o tento plod pokroku připravoval? Natož proč rezignovat na odpružení – nemyslím to zadní, stále ještě tu a tam odmítané z přesvědčení, říkám kompletně?

A přece. Především ve Spojených státech a Velké Británii se již skoro dekádu vyskytují bikovní hippies, plédující pro upozadění technologie a naopak zdůraznění pohybu v přírodě, JÍZDY.

Kult

Je příklon velkých značek přelomovým signálem? Obdobně jako v případě 29" parametru kol by to tak mohlo být. Stejně jako u velkých obručí by ale hnutí existovalo i nezávisle na středním proudu, v undergroundu. Jednopřevodová punkeři by si dál pořizovali rámy od specializovaných značek jako Spot nebo IRO Cycles, popřípadě drobných výrobců typu Yeti, Moots, Sycip, Salsa nebo Rock Lobster. To, že dnes najdete singlespeed i v katalogu Garyho Fishera, Kony, Bianchi, GT, Hara nebo Treku, je jasný signál, že obor již vylezl ze škatulky alternativy a škrábe se blíž k lampě, na světlo. Zatím však jen v Americe a na půdě Albionu. Že by tedy britské pahorkatiny či kalifornské přímořské trailly byly pro jeden převod optimálnější než na-



**„SINGLESPEEDY JSOU SPRÁVNÝ. TI, KDO VĚDÍ, VĚDÍ, ŽE VĚDÍ. TI, CO NEVĚDÍ, VĚDÍ, ŽE NEVĚDÍ.“
SPARTY, INTERNET**

příklad taková Kanada či hory Evropy? To by však nesmělo hned několik značek sídlit právě v Coloradu či na kopcovitém východním pobřeží USA. Jde tedy více o vnitřní naladění jezdce než geografické podmínky za pletem jeho zahrady.

První otisk pneumatiky s jedním převodem lze stopovat vlastně až ke hnutí pionýrů MTB. A vlastně ještě dál do minulosti – copak jsme všichni, ještě s nemožnými účesy, co nám stříhala v kuchyni vlastní máma a s kraťasy s laclem nebo v tepláčkách s gumou pod chodidlem netrápili v lese či parku pionýra, sobi nebo esku? A před námi generace na čeztách, motobecánech, schwinnech... Jenomže právě převody to byly, dávno před odpružením, co dalo horskému kolu charakteristický rys. Díky nim totiž legraci ze sjezdu násobila možnost popojet v terénu i někam jinam. A tato schopnost obsáhnout snadno velkou část krajiny platí u terénního biku dodnes – hlavně díky zřevodování.

Takže tady se cesty konvenčního biku a singlespeedu větví. Pakliže se ale singlespeedista dobrovolně zbavuje převodů (a často i zadního nebo jakéhokoliv odpružení), musí k tomu mít nějaký důvod. Potápěč také jen tak pro nic zanic neodstřihne hadici s kyslí-

kem – ledaže by pobyt pod vodou se zásobou v pouhých plicích považoval za přínosný/zajímavý/zábavný/dobrodružný... Protože nejsem potápěč a na singlespeedu jsem ještě nenajel ani stovku kilometrů, hledal jsem odpověď na internetu. Bikeři jednoho převodu totiž sice mohou být retro-vyznavači, co se cyklistické techniky týče, jinak to ale jsou vesměs děti postmoderní společnosti a internetového věku. Zatímco tištěný časopis jsem našel jen jeden – avantgardní, černobílý anglický The Outcast plus se puristům tu a tam věnují americký spíše levicový magazín Bike a anglický Singletrack téhož ražení, webových stránek a chatů pro jezdce jednopřevodového vyznání zaregistrovala Mozilla hned několik.

„Singlespeed není pouze bike. Je to spíše pohled na věc. Je to disciplína. Tady někde redaktoři časopisů ztrácejí nit. Mimochodem – postřehli jste, že ti, kteří říkají, že singlespeed je pakárna, na něm nejezdí?“ Tak tenthle citát Spartyho (webová přezdívka) dobře funguje coby motivační úvod do problematiky. Mít jeden převod je prostě něco jiného a také to vyžaduje jiný přístup a jiná měřítka než zřevodované kategorie MTB. Další anonymní hlas ze Sítě, Glowboy ze stránky MTBR.com, to shrnul velmi dobře: „Některí

JEDEN A DOST



Výběr z 10 důvodů pro singlespeed

1. Je to lepší, než chodit pěšky.
2. Punk není mrtvý.
3. Je to vše, co si mohu dovolit.
4. Vzdal jsem počítání rychlostí po desáté – musel bych si sundat boty.
5. Připomíná mi film E.T. (pro později narozené poznámka redaktora: nezapomenutelná scéna úniku na BMX kolech).
9. Všechny ty čudlíky, dráty, měniče a převody – je to příliš matoucí.
10. Zrovna teď jsou v módě podle [www. ...](http://www.)

účastníci tohoto fóra jsou krajně zdatní bikeri. Sedlali kde co... Jeden převod pro ně představuje novou výzvu.“

Sheldon Brown, jenž spravuje vlastní stránky, přidává další zajímavý názor: „Neuvědomujete si, kolik mentální energie je věnováno měnění převodů, dokud se neznavíte měničů. Pak náhle objevíte, že celé zákoutí mozku, dříve zaměstnané změnou převodů, je nyní volné k vnímání okolí a prožitků.“

Vedle těchto filozofických podložení se ale nabízejí i čistě praktické důvody, o něž jezdcí svůj příklon k jednoduchosti opírají. „Není tu žádná přehazovačka k seřizování, bovdeny k čištění. Většinu servisu, který provádíme, se odbývá v oblasti pohonu – na singlespeedu se staráte pouze o řetěz,“ píše s potěšením další hrdý jezdec a dodává: „Žádná přehazovačka se nepokazí nárazem na překážku, žádné řazení se nerozhodí, neškrtá přesmykač, není tu žádný pastorek s jedenácti zuby, co se rychle sjede a vy jste nuceni měnit celou kazetu.“

A pak je tu ještě něco, co většinou jen visí ve vzduchu, jisto jistě tu ale je a jen málokdo to řekne naplno, jako nám již známý Glowboy: „Přiznejme si – je to pořádně příjemný pocit,

když tu mrchu výjezd zdoláte s převodem dvakrát těžším, než byste řadili na kole s převody. A i ti, kteří většinou nejsou říční z toho, co jiní na kole dokáží, jsou zaskočení, že tu kterou sekci vůbec jedete!“ Singlespeed je prostě i lechtadlo vlastního ega, snobárna v dobrém slova smyslu, průkazka exkluzivního klubu.

Závody – inu, ne tak docela, i když...

Jakkoliv se tváříme, každá výjízka je takový malý závod. Špičkování a přetahování se, hecování, to vše patří k cyklistice a sportu vůbec. Ani bikovní minimalisté tedy nejsou ochuzeni o arény, v nichž mohou projevit soutěživého ducha. Jak ale uvidíte, nejsou to běžné závody, na něž byste se asi chtěli zapsat.

Vezměte už samotné mistrovství světa. Skutečně – singlespeedisté mají od roku 2000 své korunované krále planety. První závod v Kalifornii sice prý byl hodně nenáročný a v cílové rovině stál bar s pultem, postupně se ale závodění na jeden převod stalo docela seriózní záležitostí. Organizátory byli postupně Australané, v roce 2004 pak dokonce

Němci následovaní opět Amerikou a dokonce Švédskem. Závod byste marně hledali v publikacích pod patronací UCI, obtížnost mu však stoprocentně upřít nelze – stoupání i kamenité úseky jako v běžném závodě biků s kazetou a převodníky. Kromě spousty piva a atmosféry rodinné sešlosti v malém městečku čeká na vítěze tradiční odměna – tetování s logem závodu. Dvě už má na svém těle někdejší americký bikový šampion Travis Brown, jedno sjezdárka a všebikerka Marla Streb. Takže na špici rozhodně očekávejte lýtý boj.

Piloti bez měničů ale startují pyšně třeba i ve 24hodinových závodech. V kalifornském okrese Santa Cruz se zase například již stal tradicí více než čtyřicetímílový závod podél železniční trati a v plážovém písku. Na singlespeedech, bez



medailí, jen tak pro ten pocit. A vlastně můžeme jít pro příklad ještě blíž – v tomto čísle najdete reportáž z velice těžkého závodu Transalp Challenge. I ten již singlespeedisté pokořili.

Hi-tech svět jednoduchosti

I když jsou tyto biky již ze své podstaty veledjednoduché, jejich forma může nabýt i velmi schizofrenní podobu: pohon osekáný na minimum v kontrastu k astronomické částce za vše ostatní. Zatímco bezesporu jsou v nabídce modely s jedním převodem a často i s pevnou vidlicí, které patří k nejlevnějším MTB vůbec, na druhém pólu stojí titanové, karbonové či ušlechtilé ocelové rámy, špičková technika odpružených vidlic (Kona dělala jeden čas dokonce i odpružený rám), nejvyšší modely diskových brzd, luxusní obráběné komponenty. Výjimkou nejsou ani titanové, karbonové či ocelové pevné vidlice.

To vše je ale vnější kabát, v principu existuje několik styčných bodů pro všechny singlespeedy, které je oddělují od ostatních biků. Za prvé jsou to horizontální patky, známé z dráhových anebo BMX ráků – ty umožňují napnutí řetězu. Dále je to pochopitelně pohon: jako standardní se bere převodník s 34 zuby a 16, 17 nebo 18 zubů na pastorku. Samozřejmě, že poměr je určován terénem v místě bydliště. Náboje na pevnou osu od výrobců jako Paul či Spot pojmu i disky kotoučových brzd. Důležité jsou i dlouhé kliky – namísto bikových 175 mm dlouhých užívají singlespeedisté až 180mm modely. Maximální přenos síly dále zajišťují nášlapné mechanismy pedálů – možnost táhnout i při pohybu vzhůru přijde vhod. Páku dodá zápolení v kopcích také odpovídající šířka řídek – méně než 620 mm zkušený jezdec nenamontuje. Také superkrátký představec zbytečně snižuje oporu jezdce při výjezdu vstoje. Správná délka pak také drží přední kolo na terénu, zatímco tomu zadnímu při šlapání vstoje pomáhá chytrá volba dezénu – slick nemusí být optimální (i když na singlespeedu dříve dojde síla v nohou než trakce), příliš hrubý vzorek pak zbytečně ubírá sílu, kterých není nazbyt.

Propagátor Sheldon Brown ke konstrukci jednopřevodového bicyklu podotýká zajímavé detaily: „Kromě toho, že je zadní kolo singlespeedu pevnější díky takřka symetrickému výpletu (není nutné „ubytovat“ na náboji celou kazetu), je pohon s rovnou řetězovou linkou a absencí kladky s kolečkem mnohem efektivnější při stejném převodu než bicykl s přehazovačkou.“

ABC mladých techniků

Na stránkách téhož Sheldona Browna a dalších pak také naleznete něco tipů, jak si podomácku upravit třeba starý zahálající bike na jednorychlostní. V zásadě se nabízí dvě možnosti. Můžete odmontovat veškeré komponenty pohonu mimo přehazovačku, kterou budete potřebovat coby napínák řetězu – nemáte horizontální patky – a prostředního převodníku. Na náboji vymezte do optimálního zákrytu zvolený pastorek pomocí plastových podložek mezi pastorky ze starých kazet (ve přátelském bikeshopu třeba umluvíte vašeho mechanika). U přehazovačky pak je třeba seřadit spodním dorazem její pozici pod pastorkem. Že taková úprava skutečně funguje, jsme se přesvědčili na vlastní kůži.

Inspirací je i modifikace Traveise Browna z jeho prvního startu na MS: na kazetu seřadte plný počet pastorků téže velikosti. Na jednu stranu je to parádní fór, na druhou ale ztrácíte ten blažený pocit při pohledu na osamělý pastorek na náboji.

Profesionální přeměnné kity nabízejí stejnou službu, avšak v elegantnějším hávu. Britská marka On One přišla jak s pastorkem vymezeným na těle převodového náboje podložkami, tak i s napínákem namísto přehazovačky. Tím pádem můžete mít klidně i elegantního singlespeed fulla.

Dokud jsi nebyl ve Lhase, nevíš, co je buddhismus!

Hromadění materiálů je jistě pro prvotní vzhled do problematiky nezbytné, pro hlubší vnoření se do fenoménu je ale třeba více – osobní účast. Nikdo netvrdí, že je nutno si hned oholit hlavu a zaklapnout za sebou bránu kláštera, bez otevření se novému životu je ale účinek mizivý. A tak nezbylo, než postavit singlespeed, denně odolávat pokušení po-

totiž ztratíte hybnost, je po všem. Do kopců tedy jezdec najíždí nehledě na tempo ostatních, roztáčí kliky na pohodlný záběr a rychlost se snaží udržet co nejdéle. Náklon nad přední kolo a šlapání v pozici á la startovní blok je bezpečné – zadní vzorek v této rychlosti a při takovémto převodu nepodklouzne, naopak jeden se až diví, kam rychlostí a hybností vyjede.

Sjezd je opět ve znamení pohybové energie: rozjedete se, co převod dovolí, a pak se

žením proti srsti. Konec konců, proto se hnutí velmi dobře daří v Británii, zatímco v Kanadě není dvakrát populární.

Jako x-tý bike stáje nelze singlespeed než doporučit. Nabízí se také myšlenka užít jej coby stroj pro vyjíždky se slečnou či slabším kámošem ve smyslu „Všem stejné podmínky“. Ortodoxní singlespeedista by mne však za tyto myšlenky zatratil: jedna rychlost je vše, co potřebuješ. Pro jakoukoliv vyjíždku, jakýkoliv terén.

Jestli ti to hlava nebere...

A tak jsme u jádra pudla, zase na začátku. Terénní bicykl s jedním převodem je cool. Je hrdinský. Je to dobrá výmluva k tlačení kopců. Je jednoduchý a elegantní. Také jakoby jezdec skutečně měl, díky nepřemýšlení nad řazením, z jízdy v terénu svým způsobem více. Zlepší techniku jízdy nutností jet čistě i větším rozvažováním namísto přeřazení či stisku brzdy. Nelze se však, zvláště v konfrontaci se současnými hi-tech koly, ubránit dojmu omezení. Vždyť převody jsou skutečně základní devizou MTB a na nich i jízda z velké části stojí. Nejen co se možností postupnosti terénem týče, ale také z pohledu fyzické náročnosti: singlespeed stojí hodně sil, unavuje jiné svaly. Překvapivě se ozvou záda, kolena.

To všechno je pravda a stačí tesat do kamele. Jenomže ono jde i o něco jiného než jen suchý výčet plusů a mínusů. Jak by řekl Sparty: Pokud ti to nedochází, tak se tím netrap...

Tomáš Taich

Foto: Michal Janata, Trek, archiv

„RÁD SE DO KOPCŮ PROJDU. A VEDLE TOHO - MOJE VÝJEZDOVÉ SCHOPNOSTI STOJÍ ZA PRD, I KDYŽ VEZMU VEN PROTÁHNOUT BIKE S PŘEVODY, TAKŽE KDE JSOU TA POZITIVA?“ BIKEHIGH, INTERNET

sledních výkvětů techniky a namísto toho se nechat šlehat filozofií jednoduchosti a maximalizace vlastního prožitku.

Naše cesta? Oprášit starého bika, co ve sklepe vypadá jako už na věčném odpočinku. Pevný zadek, pevná vidlice, zbývalo se zbavit převodů. Prstem jsem ukázal na jeden z kazety, ostatní byly postaveny mimo službu, nahradily je pouze podložky. Toť vše, záležitost několika minut.

Široká řídítka jsou skutečně stěžejní pro oporu při silovém záběru – ten se tu totiž vždy odehrává vstoje. Podcenění významu 180 mm klik přineslo něco laktátu do lýtek. Tah nášlapných pedálů je jistě výhodný, neméně důležitá je u singlespeedu ale i mož-

vezete s maximálním čtením terénu, kopírováním nerovností, prošlapáváním muld, objezdem překážek a přeskoky, vykračováním zatáček s nohou v motokrosovém stylu vytrčenou a na hraně smyku. Vše pro jen minimální ztráty rychlosti.

Zkušenost ukázala, že je lepší se do kopců držet na čele skupiny, neboť ostatní začínají stoupat výrazně pomaleji a budou vás brzdit. A stejně jako byl převod 32x18 limitující pro kopce, i ve sjezdech znamená vlastní rytmus – tu jedete pomaleji, protože pohon více neroztočíte, tam zase díky hospodárnému nakládání s hybností jste rychlejší a ostatní vás brzdí a připravují o plynulost.

Zvláště s celopevnou úpravou (bez jakéhokoliv odpružení) ide o přímý vjem jízdy. Asi jako když porovnáte chuť koktejlu a čistého alkoholu. I průjezd obyčejnou cestou je na jednu stranu zajímavější, na druhou je pak jízda skutečně jednodušší, kolo si bere méně

pozornosti: šlapete a jedete, dokud síly dovolí anebo dokud se kliky netočí ve sjezdu již příliš rychle. Tím je samozřejmě dána také druhá strana mince – jste limitováni. Singlespeed se tak cítí nejlépe spíše v rovinatější krajině, s rychlými, šotolinovými pěšinami. Trialové padáky hned nahoru, hned dolů jsou mu hla-



Adaptér, který stabilizuje osu v patkách. Firma Spot je v singlespeedu kultovní záležitostí. Její produkt po demontáži slouží i jako otvírák na pivo.



nost pohotového nasednutí či šlapání do poslední chvíle, takže volné pedály nejsou zcela mimo mísu.

Klíčem k jízdě s jedním převodem je MOMENTUM. To je mantra, kterou si opakujete celou jízdu a hlavně: jde o vzácnost, kterou střežíte asi jako pravěký člověk oheň. Jakmile

Jeden převod na Internetu

www.salsacycles.com
www.rocklobstercycles.com
www.irocycels.com
www.somafab.com
www.yesweareontheinternet.com
www.spotbikes.com
www.sheldonbrown.com
www.sycip.com
www.sswc05.com
www.sswc06.com
www.surlybikes.com
www.paulcomp.com
www.singlespeed.net
www.ohler.com/ss
www.on-one.co.uk